ASPA VEINTICINCO

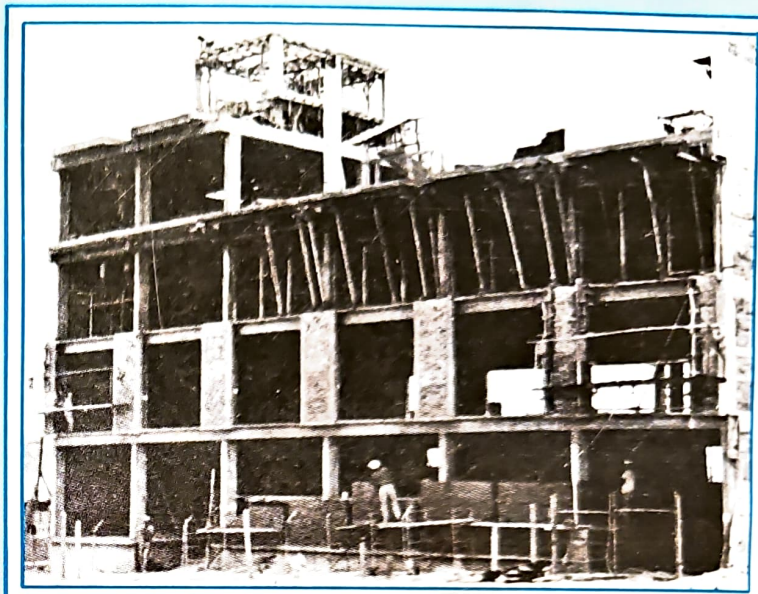
MEMORIAS A TRAVES DE hélice

PROGRESO DEL EDIFICIO DE ASPA DE MEXICO

Hace tres meses apenas se inició la obra



Estado actual de la construcción



El Edificio ASPA de México





MEMORIAS
A TRAVES DE

hélice

ASPA DE MEXICO
Ave. Palomas No. 110 Tecamachalco
México 10, D. F.
1983

Dedicatoria

A los antecesores del Sindicato
A los hombres que lo formaron
A los trabajadores que lo han desarrollado y
A los compañeros que lo continuarán.

El Grupo de Trabajo

Luis Méndez Bracamontes
Julieta Fernández Calderón
José Luis Basterra Caldelas
Jordi Centellas Quintanilla
César Iván Mendiburu Sánchez
Carlos Tarazona Codina
Minerva Glockner
José Manuel García de la Rosa

PREFACIO

"El mundo no fue hecho para ser mejorado. Ni vosotros para lograrlo. Habéis sido hechos para enriquecer el mundo con una voz, una tonalidad, una sombra. ¡Sed vosotros mismos y el mundo será rico y hermoso! Si sois otra cosa que vosotros mismos, mentirosos y cobardes, entonces el mundo será pobre y necesitará que lo mejoren".

Herman Hesse.(*).

Somos ASPA y hoy estamos festejando el serlo. Y con éste, como con cada uno de nuestros trabajos, con nuestra propia existencia: nuestra voz, nuestra tonalidad y nuestra sombra, nos estamos proyectando sobre la sociedad.

Hay en el hombre tendencias destructivas que lo niegan, que atentan contra su esencia, que lo hacen ser mentiroso y cobarde; pero también hay en el hombre tendencias constructivas que lo obligan a **ser**, por encima del poseer. Como Asociación Sindical participamos de lo humano y existen en nuestra esencia ambas tendencias, siempre en conflicto, siempre en lucha, porque la vida es lucha, sólo la muerte es paz, quietud, inmovilidad. El crecimiento, el desarrollo, la evolución de un sindicato no se dan mansamente, si algunas veces hemos vivido "periodos de paz" han sido los necesarios para un cierto reacomodo, los necesarios para tomar el aliento y las fuerzas que requeríamos para seguir luchando. Al irnos haciendo, hemos sentido el dolor de la pugna interna y el peligro de perder la unidad cuando se da la lucha entre 'contrarios' que encarnan posiciones opuestas: los que quieren el cambio y los que quieren conservar lo que hemos logrado.

Algunos de entre nosotros hemos querido seguir creciendo, paso a pasito, sin arriesgar, "inteligentemente". Algunos de entre nosotros han gritado: "¡No! Somos la golondrina que se eleva y tenemos dirección, nuestro vuelo está orientado por la rosa de los vientos". Esto lo hemos descubierto al releer las revistas Hélice y hemos descubierto también que volamos en todas direcciones, porque el mundo nos pertenece, porque el mundo no nos es ajeno, porque empezamos luchando por ser dueños de nuestro destino como trabajadores y como hombres.

No nos confundamos ahora con las clasificaciones ideológicas que dividen a los hombres en: buenos y malos, negros y blancos, superiores e inferiores, ignorantes y sabios, capitalistas y socialistas. Todos somos parte de la humanidad, todos la estamos haciendo, todos hemos tenido errores y aciertos, lo importante es que nuestra capacidad reflexiva nos lleve a actuar por encima del miedo, por encima de los odios y los impulsos revanchistas y que logremos que nuestras vidas y nuestras voluntades individuales, por medio del conocimiento, lleguen a solidarizarse haciendo que nuestras voces se alcen como la de **un solo hombre** que es capaz de reconocerse en los otros, que es capaz de unificarse con el destino de la humanidad, que es capaz de revalorizarse y descubrir que tiene fuerzas y que puede derrotar al enemigo que está dentro de sí, el que nos ha impedido llegar a ser nosotros mismos.

Cap. Homero Flores
Secretario General de ASPA de México

MENSAJE DEL SECRETARIO DE PRENSA Y PUBLICIDAD DE **A.S.P.A.**

Nuestra revista HELICE tiene 25 años de haber salido a la luz y por primera vez se decidió editar un resumen de lo más sobresaliente que en un cuarto de Siglo ha publicado, con el objetivo principal de rescatar del olvido a quienes merecen ser recordados por nosotros.

La tarea de seleccionar el material producido durante tan largo tiempo fué una tarea de romanos. Deberían haberse incluído más trabajos aún,; pero ello hubiera representado el editar un volumen de proporciones enormes, que nadie, pese al cariño, el respeto y la gratitud que sentimos por quienes debido a su esfuerzo y dedicación nos han llevado a constituír la ejemplar organización de la que formamos parte, se hubiera tomado el trabajo de leerla en su totalidad. La selección, pues, a la que nos referimos, además de omisiones, puede haber cometido algunas injusticias al no mencionar la labor de quienes la merecieron, pero fue hecha con las mejores intenciones, especialmente la de mantener ampliamente informados a nuestros compañeros, proporcionándoles datos importantes sobre la historia de nuestros inicios y del crecimiento logrado hasta la fecha.

Por otra parte, era también imprescindible solamente seleccionar de algunos artículos lo más sobresaliente de su contenido, pues la publicación íntegra de dichos trabajos, nos hubiera llevado también a los resultados poco prácticos a que hemos hecho alusión en el párrafo anterior.

Ojalá que el esfuerzo empleado para llevar a cabo la edición del resumen a que nos hemos referido, sirva de base, con todas sus imperfecciones para que en el futuro la obra que hemos decidido sacar a luz, resulte de mayor utilidad y contribuya, en alguna forma, a mantenernos siempre conscientes de nuestro pasado y de nuestro presente; conocimiento que en momentos cruciales o conflictivos, nos ayudarán a ver con mayor objetividad nuestras problemáticas y resolverlas con la altura y decisión que merecen.

Atentamente

José Luis Basterra Caldelas

INTRODUCCION

Después de 25 años de vida sindical, es necesario plantearnos: si confundimos el bienestar nuestro, como bienestar de la Nación; si confundimos la justicia para unos, como la justicia para todos; si confundimos la seguridad como demandas económicas. Si así fuera. . . no solamente fallaríamos a nuestros antecesores y a nosotros mismos, sino que correríamos el riesgo de perder nuestra razón de SER, y, habiendo partido de un inicio rico en ideales, pasaríamos a la miseria del vacío espiritual.

No nos olvidemos de que en aquellos tiempos de lucha intensa, por un reconocimiento de nuestros derechos como trabajadores, se marchó con espíritu pleno de responsabilidades, lo que nos permitió hacer conciencia de los grandes sacrificios que otros hombres, durante muchos años, padecieron en aras de una vida justa para todo ser humano. Los logros de esos hombres fueron, y son, las bases que nos permitieron dar vida a nuestro Sindicato y así, obtener el medio de lucha necesario.

No nos olvidemos de que cuando se triunfa y ese triunfo se confunde con un final, se inicia la pérdida de aquella incipiente conciencia y se exigen derechos olvidándose de que es el cumplimiento del deber lo que da la fortaleza necesaria para continuar.

Es pues necesario que en este significativo Aniversario, hagamos una profunda reflexión para analizar las manifestaciones de nuestro modo de pensar; de nuestro modo de hacer y dejar de hacer; de nuestro modo de sentir y expresar nuestra ideología, en suma, de nuestro modo de vivir.

Hagamos un alto en el camino: para enorgullecernos de nuestros legítimos aciertos; para desterrar nuestros errores; para enfatizar nuestra congruencia; para estudiar los porqués de nuestras contradicciones: para revisar los para qués de nuestras metas y objetivos pasados y presentes y así, poder proyectarnos al futuro, cuestionando con fortaleza moral nuestras finalidades humanas: tanto las individuales como las gremiales y, principalmente en este momento tan difícil para todos los hombres del mundo, las de compromiso con la sociedad.

El surgimiento de ASPA, sus logros, sus tribulaciones, sus errores, su devenir, hasta llegar a donde estamos hoy y lo que somos hoy, ha estado en gran medida condicionado por el momento histórico que nos ha tocado vivir y del cual a la vez, somos actores. Por ello, hemos comenzado este trabajo con una Primera Parte que establece un marco de referencia histórico en dónde ubicar a nuestro Sindicato. En la Segunda Parte, nos encontramos con ASPA y la dejamos expresarse a través de la producción de la revista Hélice. Y, en la tercera parte hacemos un breve Resumen interpretativo de la evolución de nuestro Sindicato.

Dividimos la Historia en etapas que sirven de reflexión y refracción dinámica y contínua a esta presentación.

Esperamos que ubicar a ASPA en el contexto internacional y nacional, ayude a comprenderla mejor, a amarla y a comprometernos con ella, proyectándola cada nuevo día, más allá de las fronteras de las reivindicaciones gremiales y los intereses individualistas; hacia el horizonte sin límites del desarrollo social y humano, al redescubrir que nosotros —los hombres— somos los hacedores de la Historia.

Para hacer la descripción y el análisis de ASPA utilizamos artículos de todas las épocas de la revista Hélice, respetando su orden cronológico, pues en ellos se expresa una visión clara de nuestra ideología, escrita por los propios pilotos. Hemos dividido este encuadre en cuatro aspectos: de política interna y social; económico—laboral; científico—técnica; y político—ideológica. Hacemos esto con la idea de aportar un conjunto de hechos que están interrelacionados entre sí y cuya comprensión puede aportarnos una visión coherente y global, no fragmentada, no atomizada.

A partir del análisis que haga el lector —porque esto pretende ser un diálogo— podrá observar cuáles han sido nuestras demandas y preocupaciones y cómo ASPA DE

MEXICO, como institución, ha respondido y responde a nuestras necesidades: individuales, familiares, educativas, laborales y asociativas de todo tipo: económicas, políticas, de seguridad, de salud, de recreación, de arte, y de realización personal. Y cómo con estas respuestas nos hemos ido configurando y reconfigurando a nosotros mismos y a nuestro Sindicato y cómo a la vez hemos ido cambiando nuestras instituciones, en un proceso continuo de interacción.

Analizaremos algunas formas de nuestra Organización Interna en sus diversas áreas: administrativa, laboral, técnica y política. Veremos cómo es nuestra operación por medio de la Asamblea General, del Comité Ejecutivo, de las Comisiones y Delegados; destacándose también la participación de nuestros organismos específicos: la Caja de Jubilaciones y Retiro, el Centro de Estudios y la Tienda Sindical.

Por otra parte, en cuanto a nuestras Relaciones Exteriores, recordaremos con verdadero interés, cómo nos hemos relacionado con el Poder Ejecutivo, los secretarios de Estado, los institutos, las direcciones, los departamentos y los demás trabajadores. Nos detendremos a observar cómo eran y cómo son las relaciones con las empresas, con otros sindicatos; nuestra participación en algunas centrales obreras. Cómo ha sido la relación con otras Asociaciones de pilotos tanto nacionales como internacionales. En resumen, cómo nos hemos relacionado con la sociedad y cómo se nos ha respondido.

Y, por último, a manera de síntesis nemos querido dar algunas ideas para la interpretación del devenir de ASPA, tomando en cuenta el criterio anterior. Si con este trabajo se crea polémica, si su lectura despierta en ti lector, algunos pensamientos, además de algunos sentimientos y esto se transforma en acciones que fortalezcan y desarrollen nuestra conciencia, nuestro sindicato habrá cumplido, con creces, su cometido.

Muchas gracias.
Cap. Luis Méndez Bracamontes
Cap. Jordi Centellas Quintanilla
Cap. José Luis Basterra Caldelas

ASPA VEINTICINCO

PRIMERA PARTE: EL MUNDO

SECCION I MARCO HISTORICO DE REFERENCIA

Capítulo I.– COLONIALISMO

1.1 ASPA en el mundo
1.2 América Latina y el colonialismo
1.3 Africa y el colonialismo
1.4 El colonialismo en los Estados Unidos y el Canadá

Capítulo II.– CAPITALISMO

2.1 El desarrollo capitalista de los Estados Unidos
2.2 El desarrollo capitalista en Europa

Capítulo III.– NEOCOLONIALISMO

3.1 El neocolonialismo en Asia, Africa y América Latina
3.2 Las formas de explotación del neocolonialismo
3.3 Los minerales y el petróleo

Capítulo IV. – MEXICO

4.1 La Revolución Mexicana
4.2 Los cambios en el campo mexicano
4.3 El Movimiento Obrero en México

Capítulo V.– SOCIALISMO

5.1 Los movimientos socialistas
5.2 La Revolución Socialista
5.3 Antecedentes ideológicos

Capítulo VI.– MOVIMIENTOS DE LIBERACION

6.1 Movimientos de liberación nacional en Asia y Medio Oriente
6.2 Movimientos de liberación en Africa y Latinoamérica

Capítulo VII.– SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

7.1 El periodo entre las dos guerras
7.2 Las soluciones de la Derecha: Dictadura y Fascismo
7.3 La Segunda Guerra Mundial

Capítulo VIII.– CONCLUSIONES

8.1 La política de los Bloques
8.2 Resumen
8.3 Bibliografía

1.1– ASPA en el mundo. Dónde nace, quiénes la forman, cómo, cuándo, por qué y para qué.

Cuando nos hicimos estas preguntas empezamos a ubicar a ASPA en el mundo. En un principio pensamos hablar de los antecedentes a partir de 1958; después a partir del nacimiento de la aviación y luego, tras muchas discusiones, decidimos empezar por su pasado más remoto, el de la época en que comenzó a gestarse nuestra idiosincracia, cuando España descubre el Nuevo Mundo y con ella obliga a que los destinos de todos y cada uno de los hombres se vean afectados entre sí. La época en que las gentes de los cuatro continentes entraron en contacto y la humanidad comenzó a hacerse UNA.

El proceso de llegar a ser hombres universales empezó a finales del siglo XIII, con el Renacimiento italiano. En él nace Da Vinci mezcla de sabio prodigioso y romántico-práctico que fantaseó la conquista del aire por el hombre y diseñó los primeros modelos de aparatos para volar. Con él comienza el tremendo progreso técnico e industrial de nuestra era. Y con él se inicia el concepto moderno de la naturaleza como objeto de conocimiento y explotación, desarrollándose las ciencias naturales y el método experimental, así como las nuevas formas de intercambio comercial que dieron origen al Colonialismo y al nacimiento de la Banca.

1.2.–América Latina y el Colonialismo

Con el descubrimiento de América, el mundo se amplió y España, Portugal e Inglaterra se lo repartieron iniciándose las relaciones mercantiles que incorporarían América y Africa al destino de Europa. Como consecuencia de la etapa colonial, el desarrollo "normal", natural de las sociedades del Nuevo Mundo se vió bloqueado y desviado de acuerdo con los intereses y las necesidades de los conquistadores. Las ciudades y las culturas fueron destruidas, los antiguos pobladores sometidos



a la servidumbre o huyeron a refugiarse en selvas y montañas. En la tierra conquistada se desarrolló la minería y con ella, la producción agrícola y pecuaria y el raquítico artesanado necesarios para la satisfacción de las necesidades de las poblaciones que brotaban en torno a las minas. En las ciudades coloniales vivía el "gobierno" como todavía le nombran a cualquier funcionario público los indígenas de nuestro país. Aparecen así los nuevos señores feudales: "político–latifundistas" y los primeros empresarios: los dueños de las minas.

En México había un Imperio, el Azteca, al que rendían tributo los otros pueblos que estaban permanentemente en lucha contra el dominador, pero vivían sometidos, así que, con el triunfo de los españoles, el cambio de dueño fue relativamente sencillo; en vez de rendir tributo al Emperador Azteca se le rindió al Conquistador Hispano. Pero hubo además otro factor determinante para el triunfo de Cortés: el pensamiento mágico. De acuerdo con él se habían elaborado algunas profecías que los hombres se encargaron de cumplir. El mundo se iba a acabar, otro mundo iba a nacer, por ello los dioses los abandonarían, no los defenderían, y al parecer, tomaron parti-

do por los hombres rubios y barbados. También la naturaleza se puso del lado de los conquistadores y en el sitio de Tenochtitlan, gracias a la que quizá fue la "primera guerra bacteriológica" la población quedó diezmada por la viruela que había llegado a América con algunos soldados de Cortés. Los siguientes versos extraídos de la "Visión de los Vencidos" nos dan una ligera semblanza de lo que se vivió:

"Y todo esto pasó con nosotros.
Nosotros lo vimos,
nosotros lo admiramos.
Con esta lamentosa y triste suerte
nos vimos angustiados.
En los caminos yacen dardos rotos,
los cabellos están esparcidos.
Destechadas están las casas,
enrojecidos tienen sus muros.
Gusanos pululan por calles y plazas,
y en las paredes están los sesos.
Rojas están las aguas, están como teñidas,
y cuando las bebimos, es como si bebiéramos
Agua de salitre.
Golpeábamos, en tanto, los muros de adobe,
y era nuestra herencia una red de agujeros.
Con los escudos fue su resguardo,
pero ni con escudos puede ser sostenida su
soledad.
Hemos comido palos de colorín (eritrina)
hemos masticado grama salitrosa,
piedras de adobe, lagartijas, ratones, tierra
en polvo, gusanos. . ." (1)



El estado de confusión y pánico en el que cayeron ante la conducta bestial y sacrílega de los conquistadores y los efectos destructivos de las armas de fuego que contenían la ira y el poder de su Dios, que controlaban a voluntad, fue aniquilante.

Pasada la sorpresa inicial, muchos se opusieron y lucharon, pero otros traicionaron. Cayeron todos al fondo del pozo más profundo y, desde allí, fueron rescatados por Cristo y su Santa Madre que les brindaron consuelo. se apiadaron de ellos y les ofrecieron una mejor vida en el cielo. Por eso se dice, con razón, que la conquista se consolidó por medio de "la espada y la cruz".

Las relaciones entre las gentes quedaron envenenadas por el miedo y el recelo. Miedo al señor, recelo ante los iguales. Se institucionalizó el abuso de autoridad de los poderosos y el empleo de la violencia como recurso para convencer y, finalmente, el escepticismo y la resignación del pueblo. Así se completó el cuadro de una sociedad formada por vencedores y vencidos, por dominadores y dominados. (2).

El modelo de sistema social que organizaron las gentes en el Nuevo Mundo fue el resultado de un maridaje entre el feudalismo más atrasado —que era el que se vivía en la península Ibérica— y las organizaciones "comunales—esclavistas" que vivían en estas tierras. Para que produjeran, los conquistadores tuvieron que respetar algunas de las formas de organización existentes: comunidades y ejidos, que todavía subsisten, no sólo en México sino en varias naciones de América Latina, en donde sobreviven adaptándose y transformándose dentro del caciquismo y la corrupción.

1.3.—Africa y el colonialismo.

Los desdichados pueblos africanos tuvieron una suerte aún más cruel, ya que ellos fueron perseguidos y utilizados como bestias de car-

ga. De esta labor destructiva se encargaron algunos de entre ellos mismos, que se convirtieron en "cazadores de hombres". Los árabes que vivían en el continente y los portugueses que eran dueños del mismo por decreto Papal, se los compraban y transportaban hasta las costas, en donde los revendían a ingleses, holandeses, franceses y españoles, los que a su vez los transportaban por mar hasta las Antillas en donde los adquirían los colonizadores.

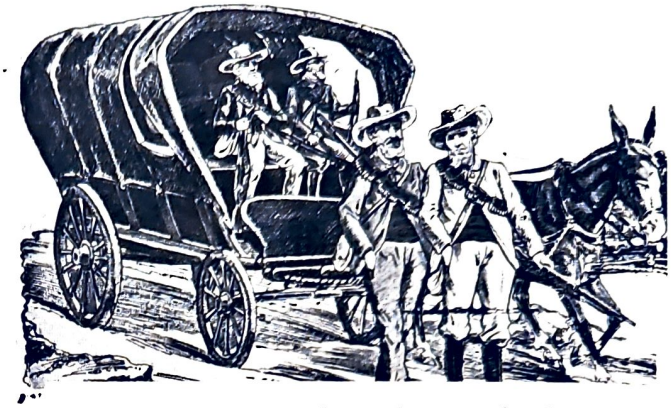
Desarraigados de su suelo natal, destruidas sus culturas, sus organizaciones sociales y su familia; los negros africanos perdían casi todos los puntos de referencia que les daban algún sentido de pertenencia e identidad. Sin embargo, conservaron su religiosidad, su manera de *religarse* con la naturaleza, con los hombres y con los dioses. Para su fortuna, nuestra naturaleza era similar a aquella de la que habían sido arrancados. Sustituyeron a sus padres, hijos, hermanos y amigos perdidos, en la persona de sus compañeros de infortunio, mezclando sus dialectos y sus vidas y, como sus dioses estaban encarnados en totems (amuletos), pudieron traerlos *físicamente* consigo o reencontrarlos en el campo y los mantuvieron vivos a través de sus rituales y su música.

Indios, negros y europeos comenzaron a hacer la América Latina, como dice Nicolás Guillén: "¡Todo mezclado! unos mandando y otros mandados. ¡Todo mezclado!"

1.4.– El colonialismo en los Estados Unidos y Canadá.

La historia de los Estados Unidos y el Canadá es diferente, debido a que la población autóctona fue aniquilada, arrasada, y lo poco que quedó de ella confinado a las "reservaciones indígenas".

Los colonizadores ingleses y franceses que poblaron esas tierras llegaron con su nacionalidad formada y no se mezclaron con los indios.

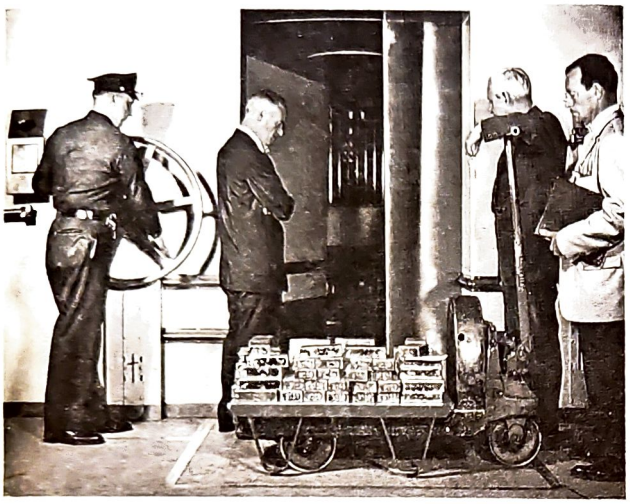


Llegaron **no a conquistar sino a colonizar.** Llegaron a trabajar la tierra con sus propias manos y a hacerse de un territorio donde construir un modo de vida superior, realizando **para sí,** las aspiraciones que en sus países de origen les estaban vedadas, por considerarlas: peligrosas, subversivas, desestabilizadoras. Arribaron luego nuevos inmigrantes de toda Europa, con los mismos anhelos y, continuaron sin las trabas de la tradición, el desarrollo económico y cultural de su sistema americano.

Como el territorio era gigante y riquísimo en recursos naturales, los ingleses, que eran muy prácticos y emprendedores, cuando fue necesario establecieron el tráfico de esclavos, para abastecer de mano de obra regalada y resistente las plantaciones.

Los primeros esclavos llegaron en agosto de 1619, más de 150 años antes de la Declaración de Independencia. Cada negro tiene antepasados, en suelo americano, de mayor antigüedad que todos los norteamericanos blancos –salvo algunos– y, sin embargo, todo este linaje negro no había conocido sino la servidumbre y los linchamientos, hasta que comenzaron los disturbios (motines) de Watts en 1965. La situación del negro está cambiando, se la están cambiando ellos mismos.

Ahora continúan llegando a los Estados Unidos nuevos inmigrantes. Los sin tierra, sin trabajo, sin libertad, de su "patio trasero" y no no es fácil aislarse y cerrar las fronteras, aunque se sea uno de los países más poderosos de la tierra.



Capítulo II Capitalismo

2.1.– El Desarrollo capitalista en los Estados Unidos.

El espíritu de los pioneros se sigue expresando en un pueblo trabajador y disciplinado que se cree a sí mismo amante de la paz, de la democracia y la justicia.

Es una nación cristiana y del protestantismo extrajeron cualidades muy importantes: el atreverse a cuestionar los dogmas y a vivir y hacer la religión respetando las creencias de los demás y el libre albedrío. También a no perder el tiempo, no sólo porque "el tiempo es oro" sino porque trabajando se honra a Dios. Pero su cristianismo está fundado en la culpa y la culpa es un instrumento demasiado poderoso, ya que en cuanto se puede hacer sentir culpable a un hombre, se logra un ascendiente avasallador sobre él. Y la mente, bajo la influencia de la religión, tiene una asombrosa capacidad para aceptar como verdades, toda suerte de proposiciones mutuamente excluyentes. Por ejemplo: se instruye a los soldados para matar con eficiencia y al término del entrenamiento y antes de comenzar una batalla, se les hace orar y rogar a Dios por que todos los "buenos", los "salvadores", regresen con vida.

La democracia en los Estados Unidos, como en los demás países capitalistas desarrollados, proporcionó al principio, una manera de participación y de igualdad en el proceso de gobierno. Pero a finales del siglo XIX, el Parlamento empezó a perder su función de organismo para la toma de decisiones. Llyod George (que gobernó Inglaterra de 1916–1922) fue uno de los primeros en confesarlo y el Presidente del Tribunal Supremo lo confirmó con estas palabras: "Hace más de cien años, el Parlamento fue sin duda el poder supremo en el país, tanto de hecho como de derecho. En la práctica, la soberanía ya no descansa en el Parlamento, descansa en el Ejecutivo y, particularmente en el Gabinete. Una vez elegidos, los jefes del partido son el poder soberano en el país. Las partes más importantes del sistema de Gabinete funcionan en secreto. Rara vez se proporciona información, hasta que las personas que intervinieron en los sucesos de que se trata ya han muerto" (3).

El primer paso esencial para la comprensión del funcionamiento de la democracia actual, no sólo en los países desarrollados, sino en el resto de los países capitalistas, consiste en captar que nuestros **representantes,** no nos representan para nada. Y como ejemplo un botón: Cuando en los Estados Unidos se produjo una grave **crisis nacional** por su intervención en Cuba, lo que los llevó a un enfrentamiento directo con la URSS que pudo haber desencadenado la Tercera Guerra Mundial –y esta vez nuclear–, el Presidente Kennedy convocó a los representantes de los grandes negocios y no sólo a los representantes elegidos por el pueblo, para las reuniones de consulta.

En realidad, el ejercicio de la democracia deja mucho que desear. Un pueblo no puede pretender que su gobierno es democrático y definirse a sí mismo como tal, desentendiéndose de las responsabilidades que le tocan, por los actos de su gobierno. La democracia se ha negado a sí misma, como les dijera Carlos Fuentes: "Ustedes asesinaron mujeres y niños en Playa Girón. Bombardearon las primeras casas decentes, las primeras escuelas,

los primeros hospitales de los cubanos, que nunca antes tuvieron un techo, alfabeto o salud, durante el largo protectorado norteamericano sobre Cuba. Y todo esto lo hicieron en nombre de la democracia y la libre empresa. ¿Qué quieren que pensemos? Pensamos lo mismo que Simón Bolívar hace 150 años: "Los Estados Unidos de América parecen destinados por la Providencia para azotarnos con toda clase de calamidades en nombre de la libertad".

Estados Unidos es el país más poderoso de la tierra, por sus recursos, por el trabajo de su población "negra y blanca" y porque ha acogido y ha ocupado a todo aquél que vale en el campo de la ciencia, de la técnica y de las artes. Sus ciudades son hermosas y bien planeadas, alrededor de los centros productivos; se ha orientado a lo funcional y a lo práctico. Sus supermercados están llenos y su producción industrial y agrícola, amén de la que compran al extranjero, podría alimentar y satisfacer las necesidades de otro tanto de su población. Saben trabajar en equipo, tienen disciplina y organización. Los empresarios en los Estados Unidos fueron gente de visión que reinvirtieron sus ganancias sin mezquindad; y los administradores de las grandes empresas de hoy, son por lo regular gente capaz, competente y estudiosa, que ha logrado la posición que tiene por sus méritos propios y no por compadrazgos o diciendo "yes men". Sin embargo los Estados Unidos se transformaron en una nación pujante, cuando descubrieron el sistema de trabajo en cadena, que el trabajo cronometrado —y ese descubrimiento lo hizo un ingeniero: Taylor, quien permitía obtener el mayor rendimiento de los hombres sin necesidad de aumentar el salario; que bastaba condicionarlo a la tarea para que rindiera mucho más y, por lo tanto, pudiera sustentar, con sus esfuerzos, al capitalismo creciente de la nueva era industrial. (4).

Además los Estados Unidos se han enriquecido a costa del sufrimiento y la explotación de los países subdesarrollados bajo su "área de influencia". Y los Estados Unidos y la URSS, junto con sus aliados, han desarrollado la carrera armamentista y colocado al mundo al borde de la destrucción nuclear.

La carrera armamentista se ha convertido en su principal "fuente de divisas" y de trabajo; y los países subdesarrollados de su "área de influencia", en sus principales clientes. Para sostener a los gobiernos que cuidan de los intereses de las compañías transnacionales los Estados Unidos han tenido que tolerar y hasta implantar dictaduras.

En la actualidad, el nivel de violencia ejercido contra sí mismos es casi igual que el que ejercen en sus acciones "pacificadoras" por la defensa de la democracia y el mundo libre, lo que ha llevado a incrementar en las ciudades el control policial, que se practica más contra los inconformes y disidentes políticos que contra los mismos delincuentes. El Macarthismo no ha desaparecido y, "aunque los norteamericanos siguen denunciando la corrupción, también siguen practicándola. El soborno, el pago por protección', la iguala a policías encargados de perseguir el vicio y las diversas "mafias, son algo muy bien organizado. En 1970 se calculaba que los delincuentes y policías le quitaron a la gente, por extorsión, cerca de 25,000 millones de dólares al año".(3).

Por todo esto, los Estados Unidos caminan hoy, lamentablemente, hacia una forma sofisticada y dizfrazada de fascismo y a la desintegración social. Y nosotros, la humanidad, estamos en medio.

2.2.— El desarrollo capitalista en Europa.

En Europa el sistema capitalista se desarrolla a partir de la Revolución Industrial y con ella,



aparecen las grandes concentraciones obreras en las ciudades y el estilo de "miseria urbana" que inauguró la humanidad del siglo pasado.

El afán de lucro que había comenzado con el Renacimiento se intensificó, centrándose la finalidad de la vida del hombre en la actividad económica. El hombre pasó a ser el **centro de interés** por sus cualidades de **productor y consumidor.**

El modo de producción industrial transformó las antiguas relaciones románticas y los valores idílicos, en relaciones y valores netamente mercantiles o individuales. El ansia de posesión se intensificó, "cuanto tienes, cuanto vales". Sin embargo, fue en el sistema capitalista en donde, contradictoriamente, la contratación individual de **competidores aislados,** se transformó debido a la forma de trabajo impuesta por las máquinas, en trabajo colectivo. Así, los individuos extraños que se enfrentaban entre sí en el mercado de trabajo, al ser reunidos en un mismo local y sometidos a las mismas condiciones de explotación, se organizaron en sindicatos y lucharon por reivindicaciones salariales; por reducción de la jornada laboral para tener tiempo para la recreación y el descanso; y por su derecho a la educación y la cultura, organizando las primeras escuelas para obreros e hijos de obreros.

La práctica de su lucha les enseñó que ellos podían cambiar no sólo su condición de asalariados, sino también su sociedad. Y fue aquí en la Europa del siglo XIX donde surgieron los primeros movimientos sociales influidos por el marxismo, el anarquismo y la social democracia.

La ideología que había cuajado en torno a las grandes naciones de Europa y, principalmente al Imperio Austro—Húngaro, se resquebrajó. El Imperio se desintegraba y los diversos pueblos que lo constituían, comenzaron a buscar las vías de su liberación, que alcanzarían después de la Guerra de 1914—1918.

La burguesía europea aprendió rápidamente la lección, ni tardos ni perezosos se dieron a la tarea de renovar y crear nueva tecnología y adoptaron y adaptaron el sistema tayloriano. Con todo esto la producción industrial se centuplicó, estableciéndose una competencia abierta entre naciones y bloques de naciones que necesitaban controlar los avances tecnológicos, las fuentes de materias primas y los mercados de inversión y consumo. Los países dominantes empezaron a exportar sus capitales, lo que permitió ampliar a escala mundial las fuentes de trabajo explotadas por el capital monopólico y generar ganancias extra, allende sus propias fronteras. Esto venía a trastornar la geopolítica. Había algunos países que eran independientes, había naciones que aún pertenecían a sus antiguos dueños, pero que ya estaban planteándose la independencia económica y política y así, junto con el Neocolonialismo, en los comienzos del presente siglo, se agudizaron los movimientos sociales libertarios en las colonias de Asia, Africa y América Latina.



Capítulo III Neocolonialismo

3.1.– El neocolonialismo en Asia, Africa y América Latina.

América Latina y Africa empezaron siendo el Paraíso Terrenal y están a punto de convertirse en el Paraíso Perdido. Estos dos continentes de la abundancia, poseían, además de las riquezas inmensas del suelo –en el que crecía **todo** y lo que no existía adquiría rápidamente carta de naturalización–, las riquezas del subsuelo en el que se encontraban desde piedras preciosas hasta petróleo y uranio.
Las Repúblicas de América Latina habían gozado de independencia política desde los comienzos del siglo XIX aunque continuaban siendo predominantemente agrarias con economías semifeudales, en las que se introdujo a finales del siglo el monocultivo y la monoexplotación de los productos minerales bajo la égida de las empresas transnacionales.

Las actuales naciones de Africa continuaron siendo "dominios" de las potencias extranjeras europeas hasta la terminación de la Segunda Guerra Mundial y, a mediados del presente siglo, comenzaron a buscar las vías de su liberación que han ido logrando paulatinamente. "Hay todavía en Africa territorios ocupados por el imperialismo, como Sudáfrica y Namibia, sometidos a regímenes de minoría racista blanca. Hay naciones en las cuales el neocolonialismo logró desarticular las conquistas propias de la independencia, y en donde regímenes como los de Marruecos y Zaire prolongan la opresión y la explotación de los africanos. Pero hay naciones en las cuales ya se edifica el socialismo, y otras que son escenario de importantes procesos de transformación histórica. Y sobre todo hay, en Africa, una creciente voluntad de lucha que sintetiza las experiencias de tres décadas (5).

Los pueblos asiáticos que habían tenido una historia diferente debido a su aislamiento –con excepción del Medio Oriente que sufrió algunas invasiones en la época de las Cruzadas y de China, cuyas costas fueron ocasionalmente tocadas por los venecianos–, fueron incorporadas a la explotación mundial hasta la época del Neocolonialismo. Para la fortuna –temporal– de estos pueblos, entre las ambiciones de la burguesía europea y su existencia, se interpusieron Africa y América. De allí que árabes, chinos e hindúes, por mencionar sólo a algunos, hayan podido conservar su idioma, su cultura, sus religiones y sus costumbres. Es decir, su idiosincrasia; pero esto no implica que les fue mejor, ya que medios de explotación más sofisticados y brutales produjeron la China del opio y la India de la miseria humana actual.

A manera de anécdota que ilustra cómo han quedado enlazados los destinos de los tres continentes del subdesarrollo, va este relato: cuando los norteamericanos hicieron el Canal de Panamá (1913) comenzaron trabajando con mano de obra china que habían dejado los franceses. Estos chinos eran opiómanos –gracias a la dominación inglesa que "deselitizó" el consumo de la droga en el territorio bajo su "protección"– y, cuando las medidas de una moral disciplinaria impidieron que estos trabajadores continuaran

consumiendo la droga, empezaron los suicidios en masa.

Los chinos se ahorcaban con sus trenzas o se enterraban en la arena de la playa esperando que los cubriera la marea; por eso tuvieron que traer negros antillanos para que continuaran el trabajo; los negros resultaron ser más resistentes a la malaria, más adaptables a la naturaleza y al clima y, además, hablaban inglés y francés.

Los pueblos asiáticos también comenzaron a luchar por su liberación a principios del presente siglo, y el Medio Oriente es hoy, junto con Centro América, el foco de resistencia más fuerte contra el imperialismo.



3.2.– Las formas de explotación del neocolonialismo.

Cuando el capitalismo se siguió desarrollando en Europa y los Estados Unidos, su forma de relacionarse con los países coloniales cambió: los esclavos y siervos fueron transformados en asalariados cuando la esclavitud y la "encomienda" ya no se demostraron rentables: las sublevaciones constantes y las escapadas hacia los montes dieron muchos problemas a los gobiernos coloniales, así es que éstos les ofrecieron la "amnistía salarial" y el hambre continuó.

Aunque la explotación minera no desapareció, sí habían disminuido bastante los yacimientos de oro y plata y al empezar a ser lucrativos otros minerales requeridos por la industria se diversificó la explotación minera del cobre, manganeso, hierro, cinc, estaño, salitre y petróleo, entre otros.

Después de un siglo el monocultivo y la monoexplotación han ido acabando con el paraíso terrenal y toda la riqueza de la tierra y el trabajo de los hombres se ha ido rumbo al norte: a los Estados Unidos, Francia, Holanda, Inglaterra, Bélgica, Alemania, Portugal, España, e Italia y Japón, que lo han aprovechado de maneras diferentes, por eso, unos son desarrollados y otros no.

Históricamente, el monocultivo comenzó con la caña de azúcar que es originaria de las Islas Canarias y que fue plantada por Cristóbal Colón en lo que hoy es la República Dominicana. De allí se extendió al noreste de Brasil y posteriormente a las islas del Caribe: Barbados, Jamaica, Haití, Guadalupe, Cuba y Puerto Rico; luego pasó a Veracruz y a las costas peruanas. Inmensas legiones de esclavos llegaron de Africa para proporcionar mano de obra gratuita que enriqueció a Holanda, Francia, Inglaterra y los Estados Unidos.

El "oro blanco" es uno de los productos que más han estrangulado el desarrollo económico de América Latina y uno de los factores primordiales de la marginación, la pobreza y la desnutrición de los campesinos que lo han cultivado. La producción cañera hizo arder en Cuba los mejores bosques vírgenes cubiertos de caoba, cedro, ébano y dagamos y mientras los cubanos arrasaban su propia floresta, Cuba se convertía en la principal compradora de madera de los Estados Unidos.

En 1921 se desplomó el precio del azúcar, en Cuba quebraron los ingenios y todos los bancos cubanos y españoles, incluido el Banco Nacional; ingenios y bancos fueron comprados por intereses norteamericanos. Veamos las fluctuaciones en los precios que provocaron tal catástrofe: en 1920, la libra de azúcar costaba 22 centavos, en 1921 bajó a 4 centavos y, en 1932 a menos de 1 centavo. Para controlar el descontento popular, Estados Unidos apoyó la dictadura de Machado.

En Cuba, como en el resto de América Latina, el cultivo extensivo de la caña, no sólo implicó la muerte de la fabulosa fertilidad del suelo; miles de arroyos se han secado y ahora enfrentan el problema de construir presas hidráulicas y diseminar abonos sobre las castigadas tierras.

El café. Hay quienes aseguran que el café es tan importante para la América Latina como el petróleo. El café llegó de Oriente pero a principios de la década de los cincuenta, América Latina abastecía las cuatro quintas partes del café que consumía el mundo. La competencia del café africano, que es menos bueno pero más barato, redujo la participación latinoamericana en los años siguientes. No obstante, la sexta parte de las divisas que la región obtiene del exterior las adquiere del café. Las fluctuaciones en los precios afectan a por lo menos quince países de América Latina. Brasil es el mayor productor y nosotros competimos contra él. El Salvador, Guatemala, Costa Rica y Haití, dependen también en gran medida del café, además el café provee las dos terceras partes de las divisas de Colombia. Carlos Lleras Restrepo, su Presidente, se quejaba en 1967: "este año, el país debió pagar cincuenta y siete bolsas de café para comprar un jeep, y en 1950 bastaban 17 bolsas". Al mismo tiempo, Herbert Levi, Ministro de Economía de Brasil decía: "En 1967 necesitamos 350 bolsas de café para comprar un tractor, pero hace catorce años, setenta bolsas eran suficientes". El café beneficia más a quienes lo consumen que a quienes lo producen. En los Estados Unidos y Europa genera ingresos y empleos y moviliza grandes capitales; en América Latina y Africa paga salarios de hambre y acentúa la deformación económica de los países puestos a su servicio.

El Caucho: México lo produce y también Brasil, en Manaus hizo crecer la población en 1849 de cinco mil a setenta mil habitantes y allí, los magnates del caucho, como los del henequén en Yucatán, edificaron sus mansiones con maderas preciosas de Oriente, mayólicas de Portugal, columnas de mármol de Carrara y muebles de Francia. Los hacendados se hacían traer sus alimentos desde Río de Janeiro y en el teatro Amazonas, en plena selva, cantó Caruso. Pero. . . en 1913, como un rayo, el desastre cayó sobre el caucho brasileño. El precio mundial que había alcanzado los doce chelines tres años atrás, se redujo a la cuarta parte. ¿Qué había pasado? Un inglés se robó el caucho y lo llevó a Ceylán y a la Malasia, desde allí los productores lo volcaron al mercado mundial y cinco años más tarde sus exportaciones habían saturado el mercado. Para 1919, Brasil, que había disfrutado del virtual monopolio del caucho, sólo abastecía la octava parte del consumo mundial y actualmente, Brasil compra en el extranjero más de la mitad del caucho que necesita (6).

El caucho se ha ido acabando y además, ahora sufre la competencia del hule sintético.

El Cacao: Venezuela se identifica con el cacao. Antes, junto con el cacao, coexistían la ganadería de los llanos, el añil, la grama, el azúcar, el tabaco y también algunas minas. Con el cacao, la diversidad de cultivos se acabó. En 1873, llegó a Venezuela una nueva locura: el café, que le empezó a robar terreno al cacao porque requiere del mismo tipo de tierras. Café y cacao fueron coexistiendo, hasta que llegó el petróleo en 1922, y entonces el país se convirtió de pronto en manantial petrolero. A partir de entonces

el petróleo ha dominado la vida del país.(6).

Al igual que la caña de azúcar y el café, el cacao trajo consigo el monocultivo y la quema de los bosques, el sometimiento a la cotización internacional y la penuria sin tregua de los trabajadores. El cacao es originario de América, de México, pero a comienzos del siglo los ingleses lo llevaron al Africa; hacia la década de los veinte, Ghana había conquistado el primer lugar en su producción; métodos de cultivo más modernos y mano de obra más barata, pusieron al cacao de América Latina en jaque.
En apenas tres años, entre 1959 y 1961, por no poner más que un ejemplo, el precio internacional del cacao se redujo en una tercera parte. Los países que ponen los precios, estimulan la competencia entre el cacao africano y el latinoamericano; bajan el precio cuando hay "sobreproducción", aunque en el mundo muchos no coman chocolate, y se provocan los periodos de depresión que lanzan a la miseria a los trabajadores que lo cultivan. "Entre 1950 y 1960, las ventas de cacao en Ecuador aumentaron en más de un treinta por ciento en volumen, pero sólo en quince por ciento en valor; el quince por ciento restante fue regalo de Ecuador a los países ricos, que en el mismo periodo le enviaron a precios crecientes sus productos industrializados". (6).

Y así podríamos seguir con el algodón, el henequén, el plátano, etc., etc. Aparte de la competencia entre los países subdesarrollados, existe la competencia con los agricultores norteamericanos; el secreto está en los "dumpings".

Los excedentes agrícolas norteamericanos. son, como se sabe, el resultado de fuertes subsidios que el Estado otorga a los productores. A precios de dumping, y como parte de los programas de "ayuda exterior", los excedentes se derraman por el mundo. "Así, el algodón fue el principal producto de exportación del Paraguay —y uno de los más importantes para México— hasta que la competencia ruinosa del algodón norteamericano los desplazó del mercado. Así perdió Uruguay el mercado canadiense de su arroz, así el trigo de Argentina, país que llegó a ser el granero del mundo, perdió su lugar en los mercados internacionales". Pero, el dumping norteamericano del algodón no ha impedido que una empresa norteamericana, la Anderson Clayton and Co., detente el monopolio de este producto en América Latina, ni ha impedido que, a través de ella. los Estados Unidos compren algodón mexicano para revenderlo a otros países. En las plantaciones de Brasil, Guatemala, México, El Salvador, Nicaragua, Paraguay y Perú —cinco empresas, entre ellas la Anderson Clayton y la Grace—, tienen en sus manos la exportación del algodón y del azúcar y cuentan con sus propios complejos industriales de producción. La Anderson conserva treinta filiales en América Latina y no sólo se ocupa de vender el algodón, sino que ademas dispone de una red que abarca desde el financiamiento hasta la industrialización de la fibra y sus derivados. En México, aunque no posee las tierras, ejerce de todos modos su dominio sobre la producción y en sus manos están todos los mexicanos que lo cosechan. (6).

La transferencia de tecnología y de capitales a los países subdesarrollados capitalistas los ha obligado a una industrialización forzada que no ha resuelto el problema del empleo y que los ha ido transformando en un nuevo tipo de "hacienda" o "enclava" colonial de las empresas transnacionales.

En las zonas donde se ha impuesto el monocultivo o la monoexplotación de algún recurso, las gentes han terminado por comprar todo lo demás que no producen, lo que ha repercutido en un cambio negativo en su dieta, aumentando la desnutrición. En algunos lugares del planeta, la vida de los que no tienen trabajo ha descendido a niveles más bajos que en la prehistoria. Los efectos destructivos del

hambre y la desnutrición sobre el cerebro humano son de sobra conocidos y, estas gentes, están siendo aniquiladas por el neocolonialismo, aunque los ideólogos del "progreso" lo atribuyen a su "inferioridad racial" y a otros vicios sociopsicológicos.
Las diferencias en las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad y el campo son tan grandes en los países explotados, que han obligado el éxodo del campesinado hacia las ciudades y, cuando el campesino se "integra" a la ciudad, como no tiene los conocimientos que exige la producción industrial o no hay trabajo, queda transformado en "trabajador eventual" o en "lumpen proletario" de las "villas miseria" que son verdaderas "ciudades perdidas" en las que la patología socio-cultural es alarmante.

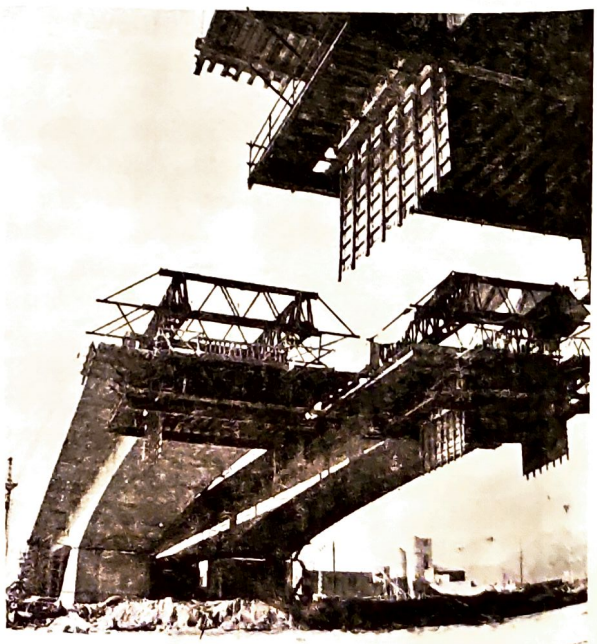
3.3.— Los minerales: el petróleo.

El petróleo sigue siendo el principal combustible de la tierra, los Estados Unidos importan la séptima parte del petróleo que consumen y la quinta parte del cobre que gastan, así como cerca del cincuenta por ciento del cinc. No se pueden fabricar aviones sin aluminio y no se puede fabricar aluminio sin bauxita; los Estados Unidos casi no tienen bauxita, no tienen manganeso, ni suficientes yacimientos de hierro. Para producir motores de retropropulsión, no cuentan con níquel ni con cromo en el subsuelo. Para fabricar aceros especiales, se requiere tungsteno e importan la cuarta parte. El petróleo lo extraen de los países árabes, de algunos africanos y de Venezuela y México. El cobre lo consiguen de Chile y Panamá, el hierro de Brasil, y así La dependencia creciente de los intereses de los capitalistas norteamericanos en América Latina, determinan una identificación también creciente con la seguridad nacional de los Estados Unidos. Nuestras materias primas son "sus productos estratégicos".

Con el petróleo ocurre como con la carne, el café, el plátano: los países ricos ganan mucho más por consumirlos que los países pobres por producirlos. La diferencia es a veces de más de diez a uno.

El petróleo que brota en los Estados Unidos disfruta de un precio alto, y son relativamente altos los salarios de sus obreros, pero la cotización del petróleo de México, Venezuela y Medio Oriente ha ido cayendo, desde 1957 y a todo lo largo de la década de los años sesenta. El susto que dieron los países de la OPEP al fijar ellos los precios del petróleo en los setenta, se convirtió en ganancias extra para las transnacionales que lo transforman y, actualmente, el mercado mundial ya se estabilizó. El precio del petróleo volvió a bajar de acuerdo con los designios de los países poderosos, ante la impotencia de los países de la OPEP. Curiosa inversión de las "leyes del mercado": el precio del petróleo se derrumba, aunque no cesa de aumentar la demanda mundial. (6).

Sin embargo, aún para los países capitalistas dominantes, la vida no transcurre sin altibajos. Las crisis económicas generadas por el propio sistema engendran movimientos sociales revolucionarios dentro y fuera de sus fronteras y de estos movimientos vamos a hablar, empezando por el nuestro.





Capítulo IV México

4.1.– La Revolución Mexicana

En nuestro país, se había empezado a desarrollar el capitalismo en la época juarista a expensas de las comunidades indígenas y campesinas que fueron sistemáticamente despojadas de sus tierras y obligadas a buscar trabajo en las fábricas nacientes. Para el período de Don Porfirio el capital extranjero había invertido ya en los renglones más importantes de la economía: minería, industria textil, ferrocarriles, electricidad, petróleo; pero la población no vivía los beneficios de tales inversiones, **lo que desembocó en la primera revolución del siglo,** la Revolución Mexicana, que es de carácter nacionalista y democrático-burgués.

La Revolución incorporó a todas las clases sociales. Los campesinos lucharon por "tierra y libertad" y a ellos se unieron obreros y artesanos, la burguesía luchó por la conquista de derechos políticos que cobraron cuerpo en el lema: "sufragio efectivo no reelección".

4.2.– Los cambios en el campo mexicano.

Las reformas que se han hecho en el campo se basan en el postulado del Plan de Ayala que dice: "La tierra es de quien la trabaja". El Plan de Ayala exigía la restitución de las tierras que les habían sido arrebatadas y exigía la expropiación de los latifundios para repartirlos entre los poblados y campesinos que habían sido sus legítimos dueños desde la época de la Colonia.

Flores Magón, que es uno de los ideólogos más importantes de nuestra Revolución, sabedor de estos anhelos, escribía desde su exilio en los Estados Unidos –en una de cuyas prisiones murió–: "me imagino qué feliz será el pueblo mexicano cuando sea dueño de la tierra, trabajándola todos en común como hermanos y repartiéndose los productos fraternalmente, según las necesidades de cada cual. No cometáis, compañeros, la locura de cultivar cada quién un pedazo. Os mataréis en el trabajo exactamente como os matáis hoy. Uníos y trabajad la tierra en común, pues todos unidos, la haréis producir tanto que estaréis en aptitud de alimentar al mundo entero".(7). Era muy idealista, no le hicimos caso. Había demasiados intereses creados, los particulares internos y los foráneos, "la utopía magonista y el milenario zapatista fueron impotentes para impedirlo", y es que los momentos históricos tienen sus propias leyes que van más allá de los deseos patrióticos. (8).

Al respecto hay un estudio interesante de Friedrich Katz en el que nos relata –como en un libro de aventuras– las intrigas y las acciones más audaces que uno pueda imaginar, vividas por el México de esta época. De él tomamos, a manera de síntesis, lo siguiente: "La intervención militar directa e indirecta, las presiones diplomáticas y económicas, la desestabilización, los intereses de enfrentar a las facciones entre sí; todas estas tácticas fueron utilizadas por una cuando menos de las grandes potencias en México entre 1910 y 1920" (9).

Con el triunfo de la Revolución, México

logró en alguna medida, la independencia política, pero no la independencia económica; aunque la sociedad se modernizó y aumentó considerablemente el número de la pequeña burguesía, conocida como "clase media", no se fortaleció una burguesía nacional emprendedora. La agricultura se descuidó y México ha dejado de ser un país autosuficiente en la producción de alimentos. Su industrialización más importante, salvo PEMEX, continúa en manos de las empresas transnacionales, por lo que no se ha podido desarrollar una burguesía nacionalista. El Estado ha querido generarla y defender la economía nacional aliándose a los capitalistas y por eso habla de un régimen de "economía mixta" pero de hecho, sigue perdiendo terreno, como lo demuestra la reciente compra de la Renault y la VAM por Francia, y en los días que corren de este mes de junio se acaba de quitar el límite del 49 o/o a la inversión extranjera en las empresas. En 1980, los grupos industriales mexicanos: Alfa y Visa estaban clasificados, por FORTUNE, junto con PEMEX, Petróleos de Venezuela y Petro-Bras, entre las quinientas empresas con más ventas en el mundo. Con todo, debido a la "mala administración" y a las devaluaciones recientes del peso, estos grupos se declararon en quiebra y el gobierno, a través de BANOBRAS tuvo que salir en su auxilio para "repellar" su maltrecha economía.

La deuda pública en México de 1966 a 1983 ha crecido de $ 1,852,000.000 de dólares —cuando el dólar costaba 12.50— a $ 85 mil millones de dólares, con un dólar que hoy vale 150 pesos; Díaz Ordaz nos dejó una deuda de $3,223 millones. Echeverría la aumentó a $19,890 millones y a finales de su período —con la huída masiva de capitales ante su política populista—, el peso sufrió una devaluación quedando su valor a 24 pesos por dólar. López Portillo —con su política de industrialización para generar empleos y desarrollo económico— logró endeudar al país con $80, mil millones y devaluó al peso en dos ocasiones; con la primera quedó a 46 y con la segunda a 70, aunque valía a 150 en el mercado negro. El actual Presidente ha conseguido ya un préstamo de $5 mil millones de dólares y devaluó oficialmente el peso quedando su valor a 150 por dólar.

Tenemos un gobierno "fuerte" modelo y envidia de muchos Estados en el mundo, porque ha sabido mantener el poder en una democracia que tiene muchos partidos políticos y UNO SOLO VERDADERO, y ha desarrollado una economía capitalista dependiente de los países dominantes y endeudada con la Banca Internacional. En el país hay desempleo y no se han resuelto la mayoría de los problemas por los que la Revolución estalló. Pero en el país hay calma, obreros, empresarios y gobierno hablaban hace poco de firmar un Pacto de Solidaridad Nacional para la defensa de la industrialización y la paz social. ¿Cómo es esto posible? ¿Qué ha pasado con el movimiento obrero en México y dentro de éste, que papel juega ASPA?

4.3.— El Movimiento obrero en México

Si hicieramos un balance del movimiento obrero durante la revolución, podríamos decir que: "La clase obrera logró fortalecerse orgánicamente a través de un crecimiento cuantitativo y cualitativo de los sindicatos y, al mismo tiempo, consiguió importantes conquistas laborales, pero las corrientes predominantes en su seno, particularmente el anarquismo y el sindicalismo, fueron derrotadas" (8).

La organización sindical de los años veinte tenía una gran autonomía respecto al Estado. En 1912 se había fundado la Casa del Obrero Mundial de tendencia anarquista. Posteriormente, en 1918, el movimiento obrero se organizó en la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y comenzaron las alianzas entre dirigentes obreros y líderes políticos. Paralelamente y en contraposición

al papel desempeñado por la CROM frente al Estado, nació la Confederación General de Trabajadores (CGT), de orientación anarco-sindicalista, en 1921.

Con el asesinato de Obregón (1928) se provocó una ruptura en la "familia revolucionaria" que tuvo sus efectos en el movimiento obrero. Para fortificar y reunificar al gobierno, Portes Gil promulgó la Ley Federal del Trabajo en 1931, en la que se adjudicó al gobierno el papel regulador de los conflictos y necesidades de los trabajadores. Esta tendencia, por otra parte, ya estaba inscrita desde la promulgación del artículo 123 de la Cosntitución de 1917.

En 1933 la CROM fue depurada y nació la Confederación General de Oberos y Campesinos de México (CGOCM), con Vicente Lombardo Toledano. Esta organización preparó la reorganización obrera que tuvo su actuación más importante en 1936, con el apoyo del gobierno cardenista. El régimen cardenista reconocía la existencia de la lucha de clases y su proyecto pretendía la consolidación de un nuevo Estado que gobernara tomando en cuenta a los sectores marginados.

Entonces, en 1936, se fundó la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM) y el Partido Nacional Revolucionario se transformó en Partido Revolucionario Mexicano que incluía a los sectores: obrero, campesino, popular y militar, con lo que se pretendía dar una sustentación de masas al aparato estatal.

A raíz de la repercusión de la crisis económica de 1942, se inició un rápido descenso del poder adquisitivo de los trabajadores y se generaron un sin número de conflictos sindicales. En el contexto de la crisis, la economía nacional inició un período de expansión que correspondió a la industrialización del país; el Estado puso en marcha su política de "unidad nacional" para superar la crisis. La finalidad de esta unidad era propiciar el terreno para que el capital extranjero tuviera el camino despejado porque con la nacionalización del petróleo en 1938 las relaciones con los Estados Unidos e Inglaterra se habían deteriorado bastante.

En 1942, la CTM, la CROM, la CGT, el SME y otros sindicatos firmaron el "pacto de unidad obrera" cuyo propósito era encauzar el movimiento. La fuerza que representaba Lombardo Toledano y la fracción de izquierda fue derrotada en 1947. Al año siguiente, la fractura que sufrió la CTM —que tenía bastantes elementos izquierdistas— casi la llevó a desintegrarse, entonces el Estado recurrió a los contingentes burocráticos para reafirmar la hegemonía de la organización obrera oficial, inaugurándose el "charrismo sindical" que logró controlar al movimiento obrero durante casi diez años.

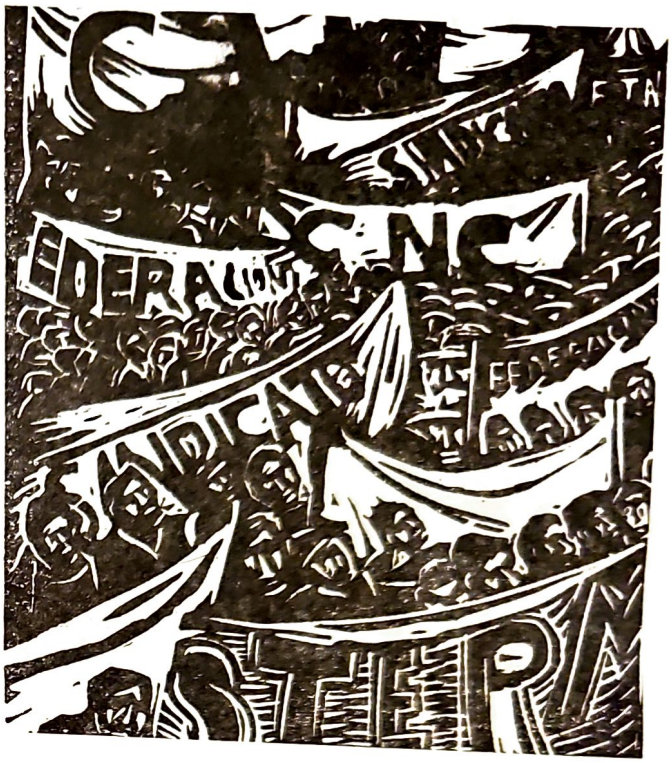
Con el impacto de la devaluación de 1954 se dieron en 1957 y 1958 brotes de descontento entre maestros, electricistas y telegrafistas y ASPA inicia su lucha por el reconocimiento. Demetrio Vallejo surgió como líder del movimiento ferrocarrilero y radicalizó su estrategia al grado de que el gobierno intervino militarmente en la empresa y encarceló a sus dirigentes. Este conflicto marca el inicio ideológico—político de lo que en 1971, se conocería como "insurgencia obrera". La táctica semicorporativista del Estado reapareció con el apartado "B" del artículo 123 Constitucional que elimina algunos derechos esenciales de los empleados sindicalizados al servicio del Estado y que actualmente, se rumora, amenaza a los sindicatos de las empresas descentralizadas y paraestatales con su incorporación.

La represión del movimiento ferrocarrillero trajo como consecuencia la formación de la Confederación Nacional de Trabajadores (CNT) que entre otros sindicatos agrupó al SME y al STERM, a la CROC y a los sectores disidentes de la CTM y del PRI.

En un nivel más amplio y en el contexto de la grave recesión de 1957 apareció el Bloque de Unidad Obrera (BUO) integrado por la CTM, la CGT, la FSTSE, Ferrocarrileros, Mineros, Electricistas, CROM, etc. En el BUO se agruparon sindicatos y confederaciones de mayor importancia que en la CNT, Fidel Velázquez fue nombrado su Vicepresidente y, en consecuencia, esta organización pasó a ser una extensión más de la CTM, con lo que se logró un control casi total del movimiento obrero.

En 1966 se fusionaron el BUO y la CNT dando origen al Congreso del Trabajo (CT). El Congreso del Trabajo fue un pacto entre estas dos organizaciones y se puede afirmar que prácticamente logró la homogenización de la clase obrera del país. La mayoría de los trabajadores sindicalizados están agrupados en organizaciones que pertenecen al Congreso del Trabajo, que es el sector obrero del PRI. Además el PRI tiene al sector popular conformado por la CNOP (Confederación Nacional de Organizaciones Populares) y a la CNC, que es el sector campesino del partido oficial. En estas fechas —junio de 1983— el gobierno acaba de propiciar la fusión de la CNC y de dos centrales campesinas independientes conformando la Asociación Nacional Campesina (ANC).

El Congreso del Trabajo incluye a dirigentes de corte y prácticas tradicionales como Fidel Velázquez y a sindicatos donde existe una vida democrática como el Mexicano de Electricistas, Telefonistas, SUTIN y ASPA (10).



Capítulo V Socialismo

Los Movimientos Socialistas

A finales del siglo XVII, en el mundo capitalista desarrollado, comenzaba a elevarse el nivel de vida de los trabajadores. El peso de su bienestar lo estaban cargando los pueblos explotados de Asia, Africa y América Latina. Pero a pesar de que todos hablaban de "internacionalismo proletario", los trabajadores europeos escondían la cabeza como el avestruz y apoyaban la política expansionista de sus gobiernos.

Como el mundo tiene un espacio limitado, al luchar los poderosos por el mismo, se reforzaron los conflictos que llevaron al enfrentamiento entre sí de las naciones capitalistas, y sus gobiernos optaron por la solución militar de las contradicciones. La Guerra Mundial de 1914 apareció como una necesidad histórica para resolver la crisis, pero a la vez, se planteó la posibilidad, para los trabajadores, de sacar partido de los conflictos interburgueses.

La revolución socialista se puso al orden del día como una forma de evitar la guerra que destruiría a los hombres y sus productos culturales. Pero esta medida implicaba la toma del poder político y económico por los trabajadores. Algunos partidos de "izquierda" se

unieron a la burguesía y otros se radicalizaron en contra. La corriente pacifista fue derrotada, viniéndose abajo la unidad obrera al aceptar los trabajadores *enfrentarse entre sí* para defender a sus respectivos países, lo que asestó un golpe mortal al "internacionalismo proletario". Se dejó de hablar de la "lucha de clases" y de "la toma del poder por los obreros" y se empezó a plantear "la defensa de la democracia" y la lucha por "los intereses nacionales". Pero, entonces, estalló la segunda revolución del siglo: la Revolución Rusa.

5.2 La Revolución Socialista

La victoria de la Revolución de Octubre, en 1917, tuvo un impacto muy fuerte en el mundo fortaleciendo en la postguerra el ascenso revolucionario, dándose distintas experiencias autogestionarias en Italia, Francia, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos. Surgían incontenibles los comités de fábrica, los consejos obreros, los delegados de taller, etc. Parecía que de un momento a otro, el mundo —Europa— se hacía socialista como predijo Marx. Pero uno a uno los movimientos fueron descabezados en los países europeos y el capitalismo recomenzó su fortalecimiento. El socialismo en la Unión Soviética se enfrentó así con una burguesía mundial fortalecida y una clase obrera debilitada; con el boicot económico de las naciones europeas occidentales y de los Estados Unidos. El stalinismo se consolidó y *el socialismo en un solo país* comenzó su degeneración burocrática y las atrocidades con las que suele identificársele como régimen totalitario. Aunque también es necesario reconocer que la Unión Soviética resurgió de las cenizas de la Rusia Zarista que había sido devastada por la guerra con el Japón y la propia revolución, y que para hacer la nueva sociedad, partieron del feudalismo más atrasado al que se sumaron además la hambruna y la peste, y que desde 1928, en que establecieron su Primer Plan Quinquenal aceleraron a tal punto el ritmo de su industrialización que ya en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, la producción de acero había llegado a ser tan grande como la de Alemania; y que aunque aún había —y hay— grandes vacíos en su economía, era ya manifiesto que había surgido un poderoso Estado industrial.

"Después de la Gran Depresión (1929), el prestigio de la Unión Soviética aumentó de modo notable, pues su economía no fue afectada por la crisis y su desarrollo industrial continuó mientras hombres y máquinas permanecían parados en otros países. (11).

5.3 Antecedentes ideológicos

El pueblo ruso tenía aún antes de entrar en contacto con la doctrina socialista, una visión mesiánica de sí mismo, producto de un cristianismo 'suigéneris'. El cristianismo ruso era *puro sentimiento*, más allá de toda doctrina y organización racional, lo que los llevó a identificarse con un Cristo apasionado que se sacrificaba por los hombres a pesar de cómo fueran; un Cristo dedicado, por amor, al pecador y de entre éstos, al *más pecador*, para el que los "últimos, serían los primeros". Y este espíritu de sacrificio irracional ha sido arteramente explotado por el gobierno emanado de la Revolución. El pueblo ruso "se tiene que sacrificar por la humanidad"; el pueblo ruso "se tiene que sacrificar por el comunismo que significa la libertad de todos los hombres".

De éste su pueblo dice Dostoiewsky en 1877: "Cristo vaga por el campo disfrazado de mendigo" ... "Los pobres son los portadores de Dios"... "Los creyentes decimos que sólo Rusia contiene los elementos requeridos para la solución del fatal problema del cuarto estado... Al considerar la posibilidad de un conflicto con Europa, lo que más tememos es que Europa no nos entienda y quiera afrontarnos con arrogancia, con desprecio y con la espada, como si fuéramos bárbaros indignos de abrir la boca. Porque, según parece, tenemos aún muy poco de esos bienes que ellos comprenden y por los cuales nos estimarían.

Pasará mucho tiempo antes de que sean capaces de entender nuestra idea fundamental y más importante, nuestro "nuevo mundo"; Lo que ellos piden son hechos que puedan comprender hoy, con su mentalidad de hoy. Pero... Europa está plena de la intranquilidad. ¿Se trata quizá solamente de una intranquilidad súbita y pasajera? ¡De ninguna manera! Existe en todas partes la sensación de que ha llegado la hora de algo milenario, de algo eterno, de algo para lo que el mundo se ha estado preparando desde el comienzo de la civilización". O si se quiere, vayamos a otro personaje, el Conde León Tolstoi, rico terrateniente de la nobleza que se despojó voluntariamente de su fortuna como si se tratara de "un mal" porque tenía la convicción de que "el mal que destruye al mundo es la propiedad" y de que "el hombre ha de vencer su ansia de tierras y dinero para poder entrar en el reino de los Cielos". "Que inventen —dice— los mecánicos una máquina que pueda levantar el peso que nos oprime —eso sería una buena obra—. Pero, hasta que hagan ese descubrimiento, probemos nosotros en la forma habitual, intentemos como campesinos y como cristianos, si podemos o no levantar la carga que está pesando sobre el pueblo". (12).

De esta manera, el mundo de Cristo se fundió con la doctrina socialista. El comunismo religioso de los campesinos se fundió con el comunismo intelectual marxista de los trabajadores y Rusia pasó por alto la revolución de la democracia liberal. Pero, cuando la revolución mundial no se materializó, el socialismo soviético fue acorralado y se hizo tan estrechamente egoísta y limitado como el sistema decadente de las demás potencias de la época. La URSS, con el pretexto de "vigilar" sus fronteras y a los demás países socialistas, ha intervenido política, económica y, en ocasiones, militarmente en ellos. Y estos países —con excepción de Hungría y Afganistán— no habían dado la espalda al socialismo sino que, por el contrario, intentaban desarrollarlo de acuerdo con su idiosincrasia y su nivel cultural, y pretendían sanear su sociedad y su economía luchando contra el burocratismo y la corrupción de sus partidos y gobiernos. Intentaban hacer lo que han logrado, en alguna medida, Yugoslavia y Argelia: interpretar el socialismo a su manera.

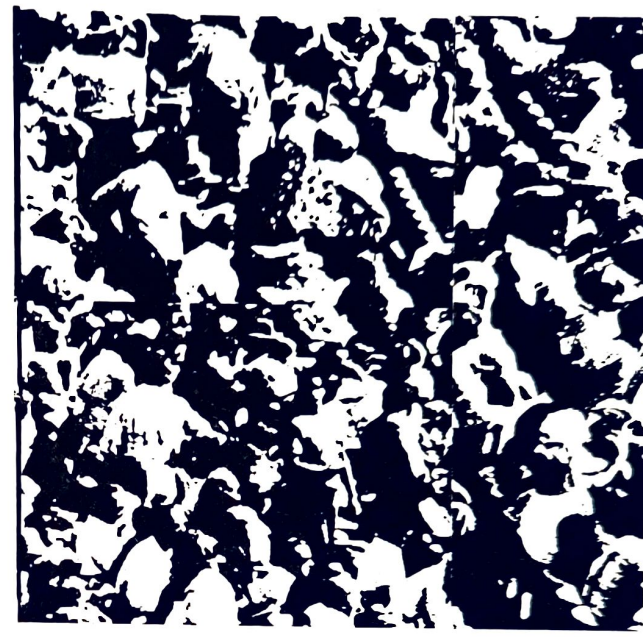
De esta forma, la Unión Soviética, contradiciendo sus grandes sacrificios por otros pueblos (Vietnam, Cuba y Angola, los más notables), ha contribuido torpemente a hacer del hombre un mero elemento de la producción; y del partido, un instrumento siniestro que sólo ha permitido centralizar el PODER en las manos de una camarilla que ya no tiene la altura de los bocheviques de antaño que hicieron posible la Revolución de Octubre. Y esto ha tenido funestas consecuencias para el socialismo, aun cuando la finalidad de este sistema es la prosperidad común.

La falla esencial no estriba en haber aumentado la producción haciéndola intensiva como se requirió para lograr cubrir las necesidades básicas de la población y la propia conservación en medio de las constantes acechanzas y agresiones del imperialismo, sino en los métodos de "convencimiento", las purgas y los campos de concentración. El error no está en la concepción del socialismo, sino en su realización por un sistema de gobierno que despreció por mucho tiempo al individuo y lo transformó en "masa". La falla está en el ejercicio del poder centralizado en un partido que ha exigido a sus partidarios "no solamente su carne y su sangre sino su honor", y que creó un poderoso servicio secreto la KGB, ese fatal instrumento de control total que, a partir de entonces, se ha generalizado en otros países: S.S., CIA, FBI, DGS, etcétera, y ha convertido a estos siniestros organismos en los principales enemigos de las libertades del hombre.

La Unión Soviética es, hoy, el segundo país más poderoso de la tierra. Ha logrado grandes avances en el desarrollo científico y tecnológico y ha desarrollado impresionantes cambios en el terreno de la educación, la recreación, la

cultura y la salud para toda su población. A pesar del control y la propaganda del Estado, el acceso al conocimiento engendra sus propias contradicciones y busca la síntesis que las resuelva. Gracias a esto seguirá avanzando hacia el logro de una humanidad digna, que dará por resultado "el hombre integral". Este seguirá luchando hasta autogobernarse y tendrá que actuar, cada vez más, tomando las decisiones en todos los aspectos de su vida. Porque "el carácter integral de la formación, y particularmente de la instrucción no dimana sólo de las necesidades de lograr calificaciones superiores para la producción, sino de aspectos más profundos de la vida moderna. Es decir, está determinado por la necesidad de desarrollar las capacidades humanas, de participar en el proceso evolutivo de la civilización, de tomar decisiones acerca de la situación laboral y de los asuntos públicos, de manipular los modernos medios de trabajo... Cada vez más la educación se irá convirtiendo también en autoformación del hombre como creador activo que no admitirá pasivamente una suma de conocimientos acabados, sino que será capaz de dominarlos gracias a su propia actividad" (13).

Por todo esto, el socialismo está en crisis y en todos los países socialistas se están gestando movimientos sociales que atentan contra el poder centralizado lo que llevará —si no desaparece el Hombre con una guerra nuclear— a la realización del socialismo en el que se respetará la libertad individual y que será auténticamente democrático porque tendrá como finalidad al hombre, dando por resultado un auténtico socialismo autogestor.



Capítulo VI Movimientos de Liberación Nacional

6.1.— Los Movimientos de Liberación en Asia y Medio Oriente

La victoria de la Revolución de Octubre tuvo efectos muy importantes en sus vecinos más cercanos de Asia y Medio Oriente, en donde, después de la Primera Guerra Mundial cobró ímpetu el nacionalismo.

Muchos de estos pueblos habían participado en la contienda y habían sido estimulados por los aliados para que se libraran de sus gobernantes turcos y esperaban que la independencia fuera su recompensa, pero Gran Bretaña, Francia y Holanda, al ser derrotado el Imperio otomano (turco), los tomaron bajo su protección. La región resultaba decisiva, era riquísima en petróleo.

Inglaterra hizo alianzas con los jefes tribales y con ello esperaba dominar fácilmente al Oriente Medio, pero los movimientos libertarios nacionalistas se generalizaban. Y las alianzas eran socavadas, además, por la iniciativa inglesa —vía la Sociedad de Naciones— de establecer el hogar judío en territorio árabe en vez de en otras tierras —como Brasil, por ejemplo, donde se habían ofrecido al pueblo

judío todas las facilidades para construir su nación.

Los árabes temían que el Estado judío, como una cuña, derrumbara su hegemonía y homogeneidad: cultural, religiosa, política y económica. Como ha ocurrido en realidad.

Inglaterra había concedido a la India y Birmania una autonomía parcial al concluir la guerra pero, a partir de 1920, las luchas por su independencia total no cedieron ya.

China ofrece uno de los ejemplos más notorios del deterioro de la supremacía europea. Por un simple detalle que años atrás habría pasado inadvertido, un día de 1925, la policía de Shangai abrió fuego contra una manifestación estudiantil y la agitación se extendió a varias ciudades; en Cantón, los soldados británicos dispararon algunos tiros y los chinos replicaron entonces con un efectivo bloqueo a Hong Kong y un boicot de más de un año a las mercaderías inglesas.

La autoridad francesa, en el Medio Oriente, tropezó con una resistencia aún más intensa. Tuvo que luchar contra la rebelión abierta y las tierras bajo su mandato se conservaron, de facto, bajo la ocupación militar. La autoridad francesa en Indochina (Vietnam) se vio igualmente desafiada al comenzar a extenderse el comunismo. Indochina era importante porque producía, entre otras materias, caucho, y éste se había convertido en algo esencial para las ruedas de los automóviles y los aviones, entre otros usos industriales.

Holanda se tuvo que retirar de Indonesia, donde triunfó un régimen comunista que sería años más tarde ahogado en sangre.

Pero en ambas zonas, Asia y Medio Oriente, los movimientos de independencia no consiguieron efectivdad hasta el derrumbamiento del poder de las potencias coloniales, ocurrido después de su desgaste total al concluir la segunda guerra mundial.

Asia en el Extremo Oriente

La nación que se consideraba a sí misma con todos los derechos de dominación en el extremo Oriente era Japón. Por estar confinado en una isla y carecer tanto de espacio como de materias primas el Japón comenzó su política expansionista ocupando los archipiélagos más próximos al Ecuador y la península china de Shantung, aumentaba asimismo, peligrosamente, su poderío naval.

Pero, después del Tratado de Versalles, Estados Unidos había demostrado claramente que era la potencia extranjera dominante en el Extremo Oriente, este país se vio obligado a mantener una presión constante contra el Japón y, a través de la Sociedad de Naciones logró aislarlo diplomáticamente; esto obligó al Japón a buscar aliados en Alemania e Italia y fue la contraofensiva japonesa con el ataque a Pearl Harbor, en diciembre de 1941, lo que forzó a los Estados Unidos a entrar en la segunda guerra mundial.

Capítulo VII Segunda Guerra Mundial

7.1.—El periodo entre las dos guerras

Durante el periodo entre las dos guerras mundiales, la democracia liberal fue cuestionada por la derecha y por la izquierda: por el fascismo y por el comunismo.

La derecha temía "el ascenso de las masas" como una fuerza que "proletarizaba", empobreciendo al hombre al nivelar a todos "hacia abajo" y la izquierda consideraba que la democracia era el culto a la incompetencia por no resolver los problemas de todos.

La quiebra de la Bolsa de Valores en Nueva York ocurrida en 1929 golpeó también a Europa y la depresión económica de los años 30 procuró una causa más para que se perdiera la confianza en un sistema que parecía incapaz de hacer frente a su declinación.

Las Soluciones de la Derecha: Dictaduras y Fascismo

Las muchas dictaduras que conquistaron el poder en Europa oriental, los Balcanes, la península ibérica y partes de América Latina durante estos años fueron prueba de que, en las condiciones del periodo, la democracia liberal no tenía suficiente fuerza para prosperar

en aquellos lugares en donde la sociedad feudal neocolonial no había desaparecido. Las dictaduras que surgieron fueron esencialmente feudales o militares y sostenidas, con frecuencia, con apoyo del clero.

"Más serio fue el desafío del fascismo, que arremetió contra las presunciones y valores básicos de la democracia liberal, no solamente contra sus formas institucionales. La democracia se apoyaba en una aceptación del valor y la dignidad del individuo, cuyo bienestar era la razón de ser del Estado. Por definición el Estado era su servidor, no su amo" (11). Pero el fascismo negó estas presunciones: la racionalidad del hombre; su potencialidad para actuar responsablemente y sus valores básicos como individuo". Lejos de confiar en el juicio y la capacidad del pueblo, el fascismo exaltó el principio de autoridad e hizo de la lealtad incondicional e irracional a un jefe de Estado, el sustituto de la opción racional. De acuerdo con estas premisas, los Estados fascistas despreciaron y suprimieron las instituciones democráticas: formas parlamentarias, partidos politicos y todas las libertades consagradas al individuo por el liberalismo burqués.

Las modernas técnicas de comunicación pusieron un inmenso poder en manos de quienes dominaban los medios de información y propaganda, un poder que todos los Estados han querido utilizar y mantener bajo su control.

La Segunda Guerra Mundial

Los antecedentes de la segunda guerra mundial se dieron en la guerra civil española. Rusia vio en el conflicto el preludio de sistemáticas campañas de los Estados fascistas en contra de ella y envió voluntarios y estrategas militares para ayudar a las fuerzas republicanas españolas. Los países de la democracia liberal la dejaron sola. Ni la escucharon ni "pusieron sus barbas a remojar"; El fascismo cayó sobre España, después sobre Europa y luego sobre el resto del mundo, directa o indirectamente.

Al llamado de España sólo unos pocos "ciudadanos del mundo", los hombres de la Brigada Internacional, dijeron: ¡PRESENTE! Y es que los que formamos la mayoría, por ignorancia, no escuchamos la voz del hombre. Al que pierde, lo consideramos inferior y lo odiamos por ello. Nos identificamos con el que gana sin darnos cuenta de que también nosotros estamos en la orilla de los perdedores y que hemos aceptado muchas explicaciones y tesis falsas como la de la supuesta inferioridad racial de los "pueblos de color" haciéndole el juego a los poderosos, por desconocer las razones históricas: *el colonialismo* y el *neocolonialismo*, que son las causas de la marginación, la explotación y el sometimiento: económico, político y social de los pueblos subdesarrollados.

De la España Republicana, México recibió un contingente de intelectuales y trabajadores valiosos. Por situaciones coyunturales, el gobierno de este país siempre ha sido generoso con los perseguidos políticos extranjeros —no así con los propios— ¿Será porque nuestro país está ubicado, como dijera León Felipe, en el Nuevo Mundo?, "el mundo de



otras dimensiones al que cinco siglos más tarde, en el naufragio de Europa, tenía que agarrarse la esperanza del hombre". Aquí llegó, en 1940, el español que grita, "el de la garganta destemplada y en carne viva", el de "la voz parda de la ronquera", el que habló desde "el nivel del hombre", el que quiso "despertar al mundo", el que clamaba desde la "colina de Madrid en 1936". Aquí han llegado después, y antes también: colombianos, venezolanos, haitianos, dominicanos, cubanos, argentinos, uruguayos, chilenos, salvadoreños, guatemaltecos... todos ellos, hombres del mundo nuevo que quieren hacerlo nuevo en realidad.

La segunda guerra mundial tuvo características distintas a todos los otros conflictos bélicos. La aplicación de la ciencia para la creación de nueva tecnología y el modo de producción industrial, cambiaron el estilo y la escala de la guerra. Los ejércitos de obreros de los países desarrollados: disciplinados, ordenados, obedientes, pasaron a ser los ejércitos en pugna. Intervinieron también los hombres de los países coloniales de Asia y Africa —principalmente— que aprendieron mucho de la guerra y lo aplicaron después para su independencia.

Capítulo VIII Conclusiones

8.1.— La Política de los Bloques

El mundo salió de la gran guerra mundial con los potencias muy por encima de las demás: Los Estados Unidos y la Unión Soviética.

Los Estados Unidos, con su suelo intacto y su productividad aumentada. La Unión Soviética recuperándose prodigiosamente, a pesar de haber sufrido 20 millones de muertos y la invasión de su territorio.

A los pocos meses se puso de manifiesto que las potencias occidentales y la Unión Soviética, que habían luchado juntas contra el fascismo, trabajaban y vivían con fines opuestos. En estas circunstancias se desarrolló una nueva pugna entre la comunidad del Atlántico, consistente en Europa occidental y los Estados Unidos y el bloque socialista, compuesto por la Unión Soviética y los estados socialistas de la Europa oriental. La pugna se hizo mundial cuando el Partido Comunista Chino conquistó el poder en 1949 y la República Popular China y Corea se incorporaron al campo socialista.

Con el mundo así dividido y con las nuevas y terribles armas que ponían en evidencia que otra guerra en gran escala significaría el suicidio de la humanidad, la "guerra fría" —como se llamó a las relaciones entre los bloques—, adoptó la forma de creación en ambos campos de "fuerzas disuasivas", de armas nucleares llevadas en un principio por aviones de retropropulsión cada vez más rápidos que se desplazaban con una velocidad superior a la del sonido y luego, por proyectiles teledirigidos que surcaban el espacio exterior.

Las potencias vencedoras instalaron formas democráticas en Alemania occidental y el Japón; Italia restableció el sistema parlamentario que Mussolini había destruido. El socialismo en tanto, obtuvo nuevos éxitos y mostró su gran vitalidad. La efectiva industrialización de la Unión Soviética fue un gran atractivo para zonas subdesarrolladas que trataban de rehacer sus sociedades a un ritmo rápido, y se extendió al Africa y Asia. Después, en Cuba se declaraba el primer país socialista de América, y diez años después, el gobierno de la Unidad Popular preparaba las condiciones para instalar el socialismo en Chile. En la década de los ochenta, triunfaba en Nicaragua el gobierno sandinista y se han recrudecido las luchas en el Salvador y Guatemala.

Todavía se está peleando y Estados Unidos y las demás potencias están haciendo todo lo posible por evitar o, por lo menos, por retrasar, la transformación de la sociedad "en su área de influencia". Sin embargo, en Europa, en este momento, existen ya cuatro nuevos gobiernos de orientación socialista: Suecia, España, Francia y Grecia.

El mundo sigue dividido, la clasificación de capitalismo y socialismo exhibe muchas diferencias esenciales y esconde alguna semejan-

zas importantes entre los países que han optado o se han visto obligados a optar por una u otra vía.

Las diferencias están relacionadas con el carácter de la propiedad de los medios de producción y con el desarrollo económico, político, social, cultural y tecnológico alcanzados por cada país.

Las semejanzas, con la forma en que se distribuye *internamente* el poder entre las clases o grupos dominantes y el nivel y la forma de dominio y explotación que realizan dentro de sus fronteras y fuera de ellas. Quizás por eso algunos autores llaman "sociedad industrial" a lo que estamos viviendo y "sociedad postindustrial" a aquélla en la que no existirán ni los propietarios privados de los medios de producción ni el Estado como administrador de los mismos; a aquélla en la que la "convivencialidad" permitirá que "la libertad individual realizada en interdependencia personal mutua, y con valores éticos intrínsecos daría lugar a la autonomía y relación creativa entre las personas y entre éstas y sus ambientes; en contraste con la respuesta condicionada de personas a demandas hechas sobre ellas por otros" (14) Pero si no hay "convivencialidad", si no se reconoce la igualdad de todos los hombres como especie y la propiedad de todos los hombres sobre los instrumentos culturales producto del trabajo de la especie; si las relaciones entre las gentes continúan siendo de dominio-sometimiento, esto se debe en parte a la nueva forma de apropiación privada de los medios de producción: el imperialismo, que ha obligado a la guerra fría y al desarrollo tecnológico con fines militares. Y, también, en parte, a la alienación en las relaciones sociales por la apropiación privada del poder, que está impidiendo que cada individuo sea dueño de sí mismo en las relaciones que establece con los otros.

El futuro de la humanidad es muy incierto, porque depende de unos cuantos que son los que toman las decisiones importantes sobre la vida de todos los demás; es muy incierto porque depende de los dueños del poder que tienen en sus manos el control de las instituciones que manejan la más adelantada tecnología para el sometimiento y la destrucción, y es muy incierto porque los dueños del poder han logrado incorporar al sistema las instituciones políticas: sindicatos y partidos, que pertenecen a los pueblos.

El industrialismo nos ha puesto en crisis y, con todo el poder de la más alta tecnología concentrado en sus manos, no podrá impedir el movimiento libertador del hombre que puede ocurrir en cualquier momento, como el fuego en un bosque cuando alguien inadvertidamente tira un cerillo encendido. Entonces, los hombres de la tierra tendrán que empezar de nuevo —con la experiencia acumulada— reiniciando y planteándose la autogestión.

8.2.— Resumen

Para ubicar a ASPA en el mundo y entender su nacimiento, hemos hecho un recorrido por parte de la historia del hombre. Comenzamos en los albores de la sociedad capitalista y llegamos hasta la sociedad actual en la que coexisten muchas formas de organización social: desde las más atrasadas —tribales— de algunas regiones de Asia, Africa y América Latina hasta la más adelantadas de algunos países europeos, Estados Unidos y la Unión Soviética.

Vimos que las causas del desarrollo y del subdesarrollo de los países del mundo están en el colonialismo y el neocolonialismo. Señalamos cómo ha afectado a la naturaleza, a los hombres y a sus economías, la implantación del monocultivo y la monoexplotación.

Explicamos el modo de producción capitalista y las formas de organización para el trabajo determinadas por el empleo de las máquinas; vimos cómo empezaron a luchar los obreros de los países desarrollados por mejorar sus condiciones de existencia y cómo lo fueron logrando al crear los mecanismos de lucha permitidos por la democracia liberal: partidos políticos y sindicatos.

Señalamos cómo las crisis económicas en Europa han ido acompañadas de intensos

movimientos socialistas que tuvieron éxito en la toma del poder político en los países socialistas del Este y fueron controlados en Europa Occidental con el estallido de la primera guerra y después con el fascismo. Vimos cómo al finalizar la segunda guerra mundial se hizo evidente que la pugna era entre dos sistemas sociales antagónicos: capitalismo contra socialismo y cómo, al demostrar su superioridad Estados Unidos y la Unión Soviética, nació la política de los dos bloques que tiene al mundo de hoy al borde de la catástrofe por la carrera armamentista.

Pero, en medio de todo esto, señalamos la emergencia de las luchas de liberación nacional de los países coloniales; fenómeno irreversible que ha cambiado la fisonomía del mundo contemporáneo encontrando su expresión en las revoluciones de Asia, Africa y América Latina y en los actuales focos de resistencia al imperialismo: el Medio Oriente y Centro América.

Dentro de este contexto internacional ubicamos a México y lo definimos como país capitalista dependiente que ha hecho esfuerzos, desde la época de la Revolución hasta nuestros días, por salir del subdesarrollo con un éxito precario debido a la ausencia de una auténtica conciencia nacionalista que se enfrentara con realismo a los intereses del gran capital.

El Estado mexicano ha asumido la responsabilidad por los destinos del país y esto ha dado por resultado que la actividad económica importante, o la genera el gobierno —que nos endroga para activarla— o languidece en manos de una iniciativa privada, privada de iniciativa, por una "economía mixta" que tradicionalmente ha servido a los intereses extranjeros —salvo en la época de Cárdenas— y a los empresarios mexicanos en quiebra que guardan sus dólares en el extranjero.

Como nación, nuestro signo ha sido la ambigüedad y el surrealismo, productos de una mentalidad colonial engendrada por las condiciones de explotación y expoliación de los poderosos de afuera y de adentro. Tenemos que cambiar nuestro destino y para ello, el primer paso es *conocer* qué somos y por qué somos así y qué márgenes de acción tenemos para cambiar a través de reformas, nuestras condiciones de existencia. El segundo paso es *actuar* en consecuencia con este conocimiento. Y aquí, *en la construcción del futuro* -que se comienza con el conocimiento del pasado que nos ayuda a *interpretar el presente*— pueden jugar un papel muy importante los partidos políticos y los sindicatos como agentes del cambio sin violencia. La otra alternativa, es más dolorosa y a lo mejor podemos evitarla.

Bibliografía

1 – LA VISION DE LOS VENCIDOS. Relaciones indígenas de la Conquista. Introducción, selección y notas: Miguel León Portilla. Versión textos nahuas: Angel Ma. Garibay K. Ed. UNAM. México, 1976.

2 – DENTRO Y FUERA DEL DESARROLLO. Edmundo Flores, FCE. México, 1976.

3 – EL ENEMIGO. Lo que todo latinoamericano debe saber sobre el Imperialismo. Felix Greene. Ed. Siglo XXI. México, 1979.

4 – PSICOLOGIA E IDEOLOGIA. Alberto Merani. Ed. Universidad Concreta. Cuaderno de Tesis No. 1 / México, 1976.

5 – ESTO PASO EN AFRICA. Ignacio González Janzen. Ed. Extemporáneos. México, 1981.

6 – LAS VENAS ABIERTAS DE AMERICA LATINA. Eduardo Galeano. Ed. Siglo XXI, México, 1971.

7 – SEMILLA LIBERTADORA. Ricardo Flores Magón. Colección R.F. Magón Vida y Obra. Ediciones Grupo Cultural, México, 1923.

8 – HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO LATINOAMERICANO. Julio Godio. Colección Nueva Sociedad Ed. Nueva Imagen. México 1980.

9 – LA GUERRA SECRETA EN MEXICO. Tomo I Friedrich Katz. Ed ERA. México, 1982.

10 – INSURGENCIA OBRERA, 1970–1976. Grupo SC–54. Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México, 1982.

11 – HISTORIA DE LA HUMANIDAD. Tomo 10. Bajo el patrocinio de la Unesco. Ed. Planeta Sudamericana. Barcelona 1977.

12 – HISTORIA UNIVERSAL DEL HOMBRE. Erich Kahler. Ed. FCE. México, 1970.

13 – EL PORVENIR QUE YA HA COMENZADO M. Pecujlic, Ed. Solidaridad. México. 1970.

14 – HACIA UNA SOCIEDAD CONVIVENCIAL Illich, Iván, CIDOC, Cuaderno 1021, México 1973



PRIMERA PARTE SECCION 2
CAPITULO I NUESTRA CONSTITUCION

1. Abanderamiento
1.1 La Huelga de Cananea
1.2 La Historia y la Constitución
1.3 Defendamos Nuestras Libertades
1.4 Reforma al artículo 123 Fracciones 21 y 22

PRIMERA PARTE SECCION 3
CAPITULO I

1.1 Fechas Importantes en la Historia de la Aviación
1.2 Ciencia Técnica y Exploraciones en el Siglo XX
1.3 A manera de Síntesis de la Aviación

CAPITULO II PILARES DE LA AVIACION

2.1 Pilares de la Aviación
2.2 Nuestros Directivos
2.3 El "Icaro de Plata" para el Capitán Andrés Fabre Tirán
2.4 La Vida de Antoine de Saint Exupery

CAPITULO III LA AERONAVEGACION CIVIL MEXICANA

3.1 Gestación y Progreso de las Compañías Aéreas Nacionales

1.0 Abanderamiento

Asamblea para informar sobre el Registro



Momento solemne en que nuestro Secretario General recibe de manos del señor Lic. Alberto Terrones Benitez la bandera que éste confió a nuestra Asociación a nombre de la Asociación de Diputados Constituyentes. Lo acompañan los honorables señores Profr. Marcelino Sedano y Gral. José Alvarez y Alvarez, miembros de la Asociación. Presente también el Capt. Carlos Alvarez Bacha, Srio. de Relaciones Públicas de ASPA.



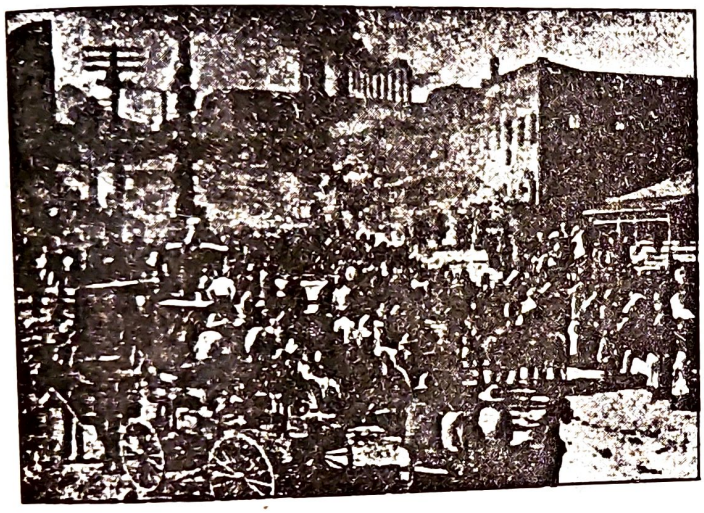
La concurrencia a la Solemne Asamblea General Extraordinaria celebrada el 22 de enero próximo pasado, formada por los pilotos miembros de ASPA y representantes de Sindicatos y Asociaciones de Trabajadores del País y del Extranjero, escucha atentamente los mensajes de apoyo y de solidaridad de los múltiples oradores, a nombre de sus representados.

1.1 La huelga de CANANEA

Hace 55 años

Por L. CAMACHO ESCAMILLA

Investigador y ensayista de asuntos históricos de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, reproducido de "Gaceta Obrera".



Hasta a fines del pasado siglo, Cananea había sido un caserío asentado sobre prodigiosa capa mesido un caserío asentado sobre prodigiosa capa metalífera. Una concesión abierta del general Díaz al coronel norteamericano William C. Greene, para que extrajera esa riqueza y se la llevara, fue el punto para que cambiara su destino.

El norteamericano formó entre sus connacionales la Cananea Consolidated Copper Co., S. A., que inició la explotación con relativamente poco dinero.

Afluyeron trabajadores norteamericanos, más mexicanos y de otros países. Hacia los primeros años del siglo actual Cananea era emporio importantísimo de trabajo.

Greene puso desde un principio técnicos norteamericanos al frente de la explotación metalífera. Los mexicanos y de otros países, entre quienes había muy competentes, fueron colocados bajo la férula de aquéllos.

Estableció un régimen injusto e infamante sobre los mexicanos y de privilegio en favor de sus compatriotas. Para todos la jornada diaria debía ser de 10 horas pero por ella se pagarían a los nuestros 3 pesos y a los norteamericanos 3 dólares, que venían a ser de 5 a 7 pesos mexicanos.

Aparte de esto, cargaba de otras humillaciones a los trabajadores mexicanos y de otros privilegios a sus connacionales, con la antipatriótica complacencia de los gobiernos de Sonora y de la Federación.

Durante algún tiempo no pagó impuestos pero abrió caminos sobre propiedades ajenas. Las autoridades le dieron presos gratuitamente, de manera que llevándose los grandes tesoros del subsuelo muy pronto se hizo rica y poderosa.

La ignorancia en que por tantos años se había tenido a los braceros mexicanos, el despojo que de sus tierras se había hecho a sus comunidades y el espíritu de resignación en que habían sido modelados a pretexto de fe religiosa, facilitaron a Greene imponerles sus injustas y humillantes condiciones de trabajo.

Poco tiempo después de la entrada del nuevo siglo llegaron a su conocimiento las ideas de redención organizadas y esparcidas por el grupo Flores Magón. Les llegaron secretamente por intermedio del abogado Lázaro Gutiérrez de Lara y por sus compañeros Esteban Baca Calderón, Manuel M. Diéguez, Plácido Ríos, Francisco M. Ibarra y otros.

Con cuotas individuales y su concurso jubiloso, los mineros y comerciantes del mercado público celebraron el 5 de mayo de 1906 la gloriosa epopeya de Puebla. Durante las fiestas llegó el rumor de que la compañía había dado, bajo contrato, a tres odiados capataces, la extracción y acarreo de los metales.

Tres semanas después la versión resultó exacta, pues a pesar de habérseles aumentado a los trabajadores mexicanos de 10 a 11 horas la jornada diaria, no se les hizo ningún aumento en el pago de jornal.

En la madrugada del viernes 1° de junio, 400 del inmediato turno de la Mina "Oversight" se negaron a bajar a los "tiros". Por intervención del alcalde convinieron discutir su caso con la empresa en una junta que se celebraría a las 10 de la mañana en la comisaría de El Ronquillo. Para el efecto designaron a 14 delegados.

Hacia las 8 se organizaron en columna e iniciaron el ascenso a la Loma. La Loma era la meseta alta en donde estaba la comisaría, la maderería, la casa de Greene y en general el centro urbano. Habían pintado una manta con la inscripción de: "¡Viva México!". $ 5.00. Ocho Horas". La llevaban en la descubierta y además, una bandera nacional y varios estandartes. Marchaban silenciosamente. Nunca antes se había visto cosa igual. En su camino se les unieron los trabajadores de la gran fundidora y de otras dependencias. Al llegar a la cima sumaban más de dos mil.

Ya esperaban en la comisaría, el alcalde, dos subordinados que habían venido acompañándolo y el apoderado de la empresa, un abogado de nombre Pedro D. Robles.



Los más destacados líderes de los trabajadores de la Cannea Consolidated Copper Co., S. A., entre los que se encuentran Esteban Baca Calderón, Manuel M. Diéguez, Plado Ríos, el yaqui Huitemea, etc., enviados a San Juan de Ulúa acusados de provocar disturbios.

Siendo éste de todos conocido, le expusieron los delegados las quejas y demandas de sus compañeros. El empleado las calificó de absurdas pero aceptó que las formularan por escrito a Mr. Greene.

Los representantes se retiraron a redactar el memorial a una casa cercana. Todavía no lo concluían cuando llegó a sus oídos el estruendo de disparos de pistolas y de gritos desaforados. Al salir vieron que de la maderería salían pavorosas columnas de humo y llamas.

¿Qué había ocurrido?

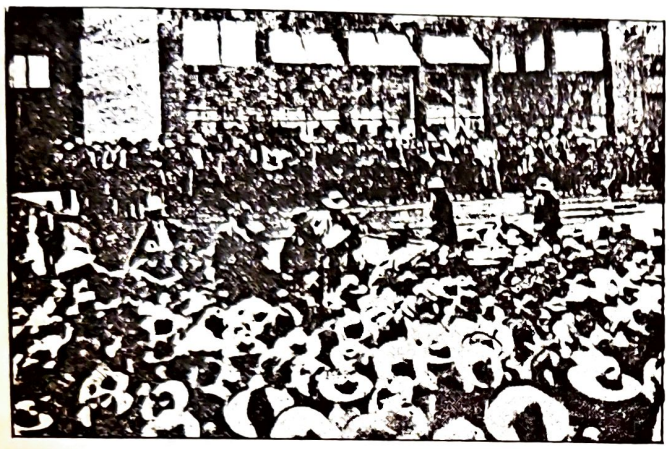
Lo supieron de inmediato: Los trabajadores de dicho almacén habían mandado avisar a los huelguistas que el administrador George Meltcalf y su hermano William les impedían salir y los maltrataban de palabra. Un grupo había ocudido a ayudarles, pero, al llegar, los Meltcalf los habían recibido primero a duchazos de agua y luego a balazos, matando a un niño y a un obrero. Indignada la masa obrera se había precipitado sobre la maderería, le había prendido fuego y matado a palos y pedradas a los agresores.

Alguien de los agredidos sugirió el saqueo de armas al empeño y hacia allá fueron. Su intento resultó vano porque sólo lograron nueve pistolas y escaso parque. Aun así, volvieron al combate, sólo que la lucha resultó desigual. Con dichos elementos, piedras y palos, se enfrentaron a más de un centenar de norteamericanos armados y bien parapetados. A poco el teatro de la contienda se extendía. Siguieron cayendo más mexicanos y eran linchados unos cuantos yanquis. Hasta un pobre anciano que llegaba con un burrito cargado de zacate fue cazado por los extranjeros.

Mientras que en Cananea ocurrían tales hechos, en Estados Unidos los periódicos publicaban extras: "Cananea en Llamas", cabeceaba uno; "Los Mexicanos Matan Americanos como a Perros", decía otro; "Es urgente que vayamos sobre México", aconsejaba un tercero. Y los demás, por el estilo.

Izábal se creció. Lejos de considerar a sus compatriotas les dijo un petulante discurso y luego otros recriminándolos y amenazándolos. "No es posible —dijo—, que queramos igualarnos a los norteamericanos. Son superiores y por eso se nos paga menos. Es como si se tratara de las mujeres de los lupanares. A las americanas se les paga un precio y la mitad a las mexicanas. Por eso el señor Greene hace bien en lo que se le censura . . ."

Varias veces el malvado fue interrumpido con vítores a México. Varias también cambiaba el giro de sus peroratas. Hacia las 3 y minutos de la tarde la multitud vio que se acercaba una fuerza de rurales mexicanos y como si con ella sintiera una esperanza de desquite, ocurrió a recibirla con más vitores a la patria. Llegaban bajo las órdenes de un tal coronel Emilio Kosterliski.



El Gobernador de Sonora, Rafael Izábal (de bombín) junto al coronel Green, habla a los trabajadores en huelga ordenándoles vuelvan al trabajo; a sus espaldas los rangers norteamericanos.

Luego sonaron algunos disparos. Cayó muerto un rural. Los agresores eran yanquis que confundieron a aquella fuerza con huelguistas.

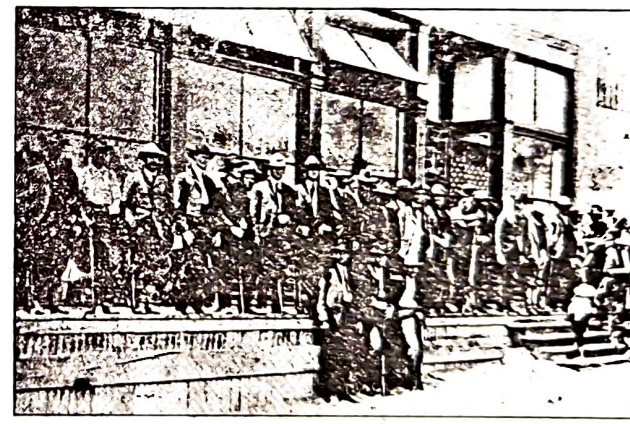
Volvió a explosionar el griterío. Greene montó en su automóvil y salieron de éste más disparos. Izábal consintió en que los rangers, con quienes había llegado, acallaran a la multitud. Ordenó que los ayudara la policía de Cananea pero ésta se comportó heroicamente simulando que actuaba pero no actuó.

Cayó sin vida una mujer, un niño y un anciano que corrían a ocultarse pero que los invasores encontraron fácil cazar. Hacia las 4 de la tarde se formalizaba desesperada batalla. A los huelguistas ahora diseminados les ayudaban algunos comerciantes mexicanos arrimándoles palos y piedras.

No se ha llegado a saber cuál fue el número exacto de muertos. En descuidados partes oficiales se dijo de 9 norteamericanos y más de 30 mexicanos. El de heridos se hizo pasar de 100.

La nación mexicana se conmovió hondamente. Sólo la tiránica situación evitó que se desbordara en explosiones populares, más con todo y que el Vicepresidente y Secretario de Gobernación Ramón Corral ayudó a Izábal, en la Cámara de Diputados un representante pidió que fuese procesado por el delito de traición a la patria.

Aprehendió en cambio a varios obreros y estuvo a punto de fusilarlos, pero Corral le aconsejó no lo hiciera porque tal cosa —le dijo— podría provocar una revolución. Le recomendó que el juez los sentenciara para despues encarcelarlos en las tinajas de Ulúa y así se hizo.



Rangers norteamericanos cuidando la tienda de la empresa (Tienda de Raya).



1.2 La historia y la constitución

El Conocimiento de Nuestra Historia nos permite ubicarnos y ser congruentes en nuestra lucha social

LOS DERECHOS *y obligaciones de la ciudadanía mexicana están claramente consignados en el documento denominado Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

Este documento no es solamente la guía para el buen gobierno del pueblo, cuyos representantes la han creado y reformado; en su contenido nos muestra también el espíritu de la evolución de un mestizaje cuyos orígenes se remontan a épocas lejanas de la historia y cuyo presente aún hierve en el crisol de los corazones, atizado por las ideas, el esfuerzo, las vidas y la lucha tremenda de todos los mexicanos.

Merecen pues los constituyentes de todas las épocas de nuestra historia nuestro respeto y gratitud, ya que con sus ideas unas veces y otras con su sangre, nos legaron un patrimonio, un ordenamiento, que además de indicarnos el camino correcto para desarrollar la ciudadanía, deja asentado para las nuevas generaciones el espíritu de nuestras tradiciones, de nuestras aspiraciones y de nuestros héroes, y dejará en el balance de antes y ahora, la clara respuesta a la pregunta de nuestros hijos: ¿DE DONDE VENIMOS, QUIENES SOMOS Y A DONDE VAMOS? No. 9 — Enero, 1960

Está vigente Portada No. 26 Nov. 1961



La revolución — Portada No. 28 Feb. 1962



1.3 Defendamos Nuestras Libertades

Por **L. Franco**

HELICE nació al amparo del séptimo Artículo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que a la letra dice: "Es inviolable la libertad de escribir o publicar escritos sobre cualquier materia. Ninguna ley ni autoridad puede establecer la previa censura, ni exigir fianza a los autores o impresores, ni coartar la libertad de imprenta, que no tiene más límites que el respeto a la vida privada, a la moral y a la paz pública. En ningún caso podrá secuestrarse la imprenta como instrumento del delito".

Dos son los puntos medulares sobre los que quisiera que meditáramos. Esa libertad de escribir y publicar escritos sobre cualquier materia no siempre ha existido y habiéndola obtenido, hay pueblos que la han perdido.

La historia nos habla en forma por demás elocuente, de la lucha que ha librado el hombre por conquistar el derecho de expresar, sin miedo a censuras o castigos, el producto de su actividad mental. Para plasmar en derecho esta necesidad anímica, el hombre, a través de los siglos ha sufrido persecuciones, encarcelamiento y muchos han sido los que ofrendaron su vida para obtenerla. Hasta hace unos cuantos años en muchos países y en varios otros en la actualidad, el hombre ha recorrido todas las gamas de la astucia, del ingenio y del sufrimiento con tal de publicar, aun cuando fuera en modestas cuartillas mal impresas y que circulaban en secreto, su manera de pensar respecto a la ciencia, a la religión, a la economía, a la clase de gobierno que creía conveniente constituir y en general sobre todos los tópicos que requieren por medio del debate el libre y espontáneo concurso de la ciudadanía.

¿Por qué —podría uno preguntarse— el hombre ha demostrado una facilidad tan grande al sacrificio para obtener un derecho tan abstracto como es la libertad de expresión? ¿Por qué muchas veces prefirió morir cuando permanecer callado hubiera sido más fácil y ...más cómodo? Sencillamente porque sin esta libertad no hay civilización.

Muchos fueron los siglos durante los cuales unos cuantos hombres tuvieron el derecho de hablar, de opinar, de gobernar y peor aún, de imponer sobre la gran mayoría de la Humanidad, su concepto particular de la verdad.

Esos fueron los siglos negros de la Humanidad, cuando el hombre sufrió la más inicua de las opresiones.

Pero si es trágico no haber conquistado la libertad de expresión lo es más aún el haberla perdido por negligencia. Todos nosotros conocemos la infame historia de aquellos pueblos que por sufrir abulia política, perdieron esa, y otras libertades retrocediendo a los siglos del medioevo.

Esto pudiera sucedernos.

"La soberanía nacional" —establece el Artículo 39 de nuestra Constitución— "reside esencial y originalmente en el pueblo. Todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste. El pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno."

¡El Pueblo!... ¡El Pueblo!... ¡El Pueblo!... ¡Usted y Yo!... ¡Tenemos derecho!... ¡Es nuestra la Soberanía Nacional! ¡Podemos alterar o modificar! Leyendo ese articulado constitucional no podemos dejar de sentir un escalofrío de satisfacción y de alarma. Satisfacción, porque nuestra Carta Magna nos garantiza que podemos instituir la clase de gobierno que mejor nos convenga y en la actualidad tenemos el gobierno que queremos, ya que nos consagra el derecho de la libre expresión, de voto, el de la libre asociación sindical, el de la libre reunión, el de libre tránsito porque "todo poder público dimana del pueblo".

Pero también sentimos alarma. Porque no todas las fuerzas de la nación quieren que sigamos teniendo estas libertades, porque hay conglomerados que luchan, dentro de su campo de acción por destruirnos y encadenarnos. Esto, aún el más optimista de nosotros, lo sabe.

ASPA de México, como Asociación Sindical de limpia trayectoria laboral debe meditar muy serenamente sobre este problema. La estructura política de nuestro país no puede ser ajena a sus preocupaciones y es deber de todos nosotros pugnar porque tengamos cada día mayor ingerencia en la consolidación política de la República. El enemigo secular de las libertades humanas se apresta a la lucha. Nosotros no podemos dejar de acudir a este llamado de la Patria.

1.4 Reformas al artículo 123 Fracciones 21 y 22

REFORMAS A LAS FRACCIONES XXI Y XXII DEL INCISO "A" DEL ARTICULO 123 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Ponencia presentada por A.S.P.A. en las Mesas Redondas convocadas por el BUO para discutir las reformas al Artículo 123 y obtener las conclusiones que se presentaron a nombre del sector obrero como proyecto de reglamentación de dichas reformas.

SUPLEMENTO DE "HELICE"

ENVIADO POR EL EJECUTIVO DE LA UNION, QUE REFORMA Y ADICIONA LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO EN SU ARTICULO 41 Y EL TITULO SEGUNDO DE LA PROPIA LEY

DICTAMEN

DE LA SEGUNDA COMISION DE TRABAJO QUE REFORMA Y ADICIONA LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO EN SU ARTICULO 41 Y EL TITULO SEGUNDO DE LA PROPIA LEY

MEXICO, D. F.

ENERO DE 1960

D I C T A M E N

Que hecho el estudio de dicho proyecto, esta Comisión abunda en las consideraciones expresadas por el Ejecutivo Federal, y, por consiguiente, declara que las encuentra atinadas y, por ende, es de aceptarse la reforma propuesta al artículo 41, en los términos que aparece del **artículo primero del Proyecto de Decreto de Reforma y Adición a la Ley Federal del Trabajo.**

Que hecho también el estudio del contenido del articulado bis del **artículo segundo** propuesto en el proyecto de **Decreto que Reforma y Adiciona a la Ley Federal del Trabajo:** encontrándose que el Capítulo XV bis "Del Trabajo de los Tripulantes Aeronáuticos", contempla y reglamenta con claridad y precisión: las relaciones de trabajo surgidas entre las empresas que prestan dicho servicio con los trabajadores que con el carácter de técnicos laboran en ellas, la garantía del derecho preeminente y de orden superior que el público usuario debe tener en sus vidas y en su patrimonio, mediante la preparación, eficiencia, capacidad y coordinación de las funciones de la tripulación aunada a la disciplina y subordinación al comandante y la responsabilidad de la tripulación ante el Estado y el patrón.

Que es encomiable que el Ejecutivo Federal con toda oportunidad frente al problema, otorgue el carácter de sujetos de derecho obrero a los tripulantes de las aeronaves civiles comerciales que ostentan matrícula mexicana destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga; sujetando sus contratos de trabajo a las propias leyes mexicanas y, por ende, las tripulaciones de referencia, adquieren los derechos que les concede el artículo 123 constitucional y la Ley Federal del Trabajo su reglamentaria, así como los derechos específicos que este Capítulo señala; estando así, ya en posibilidad de ejercerlos, al ser aprobado dicho proyecto

En los vuelos cuyos horarios e itinerarios, aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, impliguen más de diez horas de tiempo efectivo de vuelo, el patrón está obligado a utilizar tripulaciones reforzadas y el comandante de la nave vigilará que los tripulantes tengan a bordo los descansos que les corresponden, de acuerdo con la distribución de tiempo que al respecto prepare".

PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Artículo primero. Se reforma el artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo en los siguientes términos:

"Artículo 41. El contrato de trabajo de los domésticos, el del campo, el ferrocarrilero, el del mar, el de las tripulaciones aeronáuticas y el de las pequeñas industrias, se regirá por las disposiciones especiales de los capítulos respectivos y por las generales de esta ley en cuanto no se opongan a aquéllas".

Artículo segundo. Se adiciona el Título Segundo de la Ley Federal del Trabajo, con un Capítulo XV bis, denominado **"Del Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas"**,

Artículo 173 bis. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles comerciales que ostenten matrícula mexicana destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga y son irrenunciables para patrones y tripulantes por cuanto garantizan los intereses y seguridad de público usuario.

Artículo 174 bis. En los términos de este capítulo y disposiciones legales y técnicas conducentes, se consideran como tripulantes de una aeronave el:

a) Piloto al mando (Comandante o Capitán)
b) Copiloto.
c) Navegante.
d) Mecánico de a bordo o ingeniero de vuelo.
e) Radio operador de a bordo.
f) Sobrecargo o aeromozo.

Artículo 175. El piloto al mando de una aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo de vuelo, incluyendo el despegue y el aterrizaje, así como la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo que aquélla transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confieren a los comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos no serán reducidas o modificadas por el ejercicio de los derechos y obligaciones laborales de los mismos comandantes.

Artículo 191 bis. En los vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, las tripulaciones están obligadas a prestar servicios aún en exceso de su jornada de trabajo, sin percibir compensación extraordinaria.

Artículo 194 bis. Los patrones tendrán, además de las obligaciones establecidas en esta ley, las siguientes:

I. Proporcionar alimentación, alojamiento y transportación a los miembros de la tripulación por todo el tiempo en que permanezca fuera de su base por razones del servicio. Y su pago se hará como sigue:

a) En las estaciones previamente designadas, o en las de pernocta extraordinaria, la transportación se hará en automóvil y el alojamiento será cubierto directamente por el patrón. La transportación se proporcionará entre los aeropuertos y el lugar de alojamiento y viceversa, excepto aquellos lugares de base permanente de residencia de los miembros de las tripulaciones.

Artículo 198 bis. Son causa de suspensión temporal de los contratos de trabajo de los miembros de las tripulaciones aeronáuticas, sin responsabilidad para el patrón, además de las previstas en esta ley, la suspensión transitoria de las licencias respectivas y de los pasaportes, visas y demás documentos exigidos por las leyes nacionales y extranjeras, según el caso.

Artículo 199 bis. El patrón podrá rescindir el contrato de trabajo, sin responsabilidad, en los casos establecidos por esta ley y, además, en los siguientes:

I. Por cancelación o revocación definitiva al trabajador de los documentos especificados en el artículo anterior, según el caso;

II. Por encontrarse el trabajador en estado de embriaguez, dentro de las veinticuatro horas anteriores a la iniciación del vuelo que tenga asignado o durante el transcurso del mismo;

III. Por encontrarse el trabajador, en cualquier tiempo, bajo la influencia de narcóticos o drogas enervantes;

IV. Por introducir o sacar del país, en el desempeño de sus servicios, mercancías o efectos, con violación de las leyes fiscales relativas, sin que sea obstáculo para la rescisión, la circunstancia de que estos hechos sólo alcancen grado de tentativas;

V. Por negarse el trabajador, sin causa justificada, a ejecutar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, o a iniciar o proseguir el servicio de vuelo que le haya sido asignado;

VI Por negarse el trabajador a cursar los programas de adiestramiento que según las necesidades del servicio establezca el patrón, cuando dichos cursos sean indispensables para conservar o incrementar su eficiencia, para ascenso o para operar equipo distinto del que venía utilizando;

VII. Por ejecutar el trabajador, en el desempeño de sus labores, cualquier acto u omisión intencional o negligente que pueda poner en peligro su propia seguridad, la de los demás tripulantes, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros,

1.1 Fechas Importantes en la Historia de la Aviación

ALGUNAS FECHAS IMPORTANTES EN LA HISTORIA DE LA AERONAUTICA CIVIL

1946 Puesta en servicio del Douglas DC-4 y el Lockheed L-049 Constellation.

1947 Puesta en servicio del Douglas DC-6.

1948 Primeros secuestros de aviones perpetrados por ciudadanos de países del Este.

1949 Fundación de la Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA).

1950 Tráfico mundial: 31 millones de pasajeros, 342,000 de los cuales en las líneas del Atlántico Norte.
Número de muertos por cada 100 millones de pasajeros-km: 1,97.

1951 Puesta en servicio del Lockheed L-1049G Super Constellation.

1952 Puesta en servicio del de Havilland Comet 1A, primer avión civil de reacción.

1953 Creación de la clase turista en Europa.

1954 Se prohibe que sigan volando los Comet 1.

1955 Tráfico mundial: 68 millones de pasajeros, 692,000 de los cuales en las líneas del Atlántico Norte.
Pan Am pasa el pedido más importante de toda la historia del transporte aéreo (20 Boeing 707 y 25 Douglas DC-8), con lo que se inicia la carrera de los pedidos de aviones de reacción.

1956 Puesta en servicio y primera aparición en Europa occidental (Londres) del birreactor soviético Tupolev Tu-144.

1957 Utilizando aviones DC-7C, S.A.S. inaugura la ruta transpolar Copenhague-Tokio, vía Anchorage.

1958 Primer servicio cincunterrestre realizado por Qantas (Super Constellation).

1959 Puesta en servicio del Douglas DC-8.

1960 Tráfico mundial: 106 millones de pasajeros, 1,93 millón de los cuales en las líneas del Atlántico Norte.

1961 Crisis en el transporte aéreo, como resultado de la puesta en servicio de gran número de aviones de reacción (exceso de capacidad).

1962 Francia y Gran Bretaña firman el acuerdo de cooperación para la construcción del TSS Concorde.
La OACI clasifica los ILS por categorías, según sus características.

1963 El CAB norteamericano reconoce a las compañías "charter".

1964 Puesta en servicio de los primeros trirreactores para etapas medianas (el Boeing 727 y el Trident).

1965 Puesta en servicio de birreactores de la segunda generación para etapas cortas y medianas (el Douglas DC-9 y el BAC.111).

1966 Pan Am encarga cierto número de aviones Boeing 747 "Jumbo Jet".

1967 Puesta en servicio del Iliuchin II-62, primer cuatrirreactor soviético para etapas largas.

1968 Primer vuelo del TSS soviético Tupolev Tu-144.

1969 Primer vuelo del TSS franco-británico Concorde.
Tráfico mundial: 289 millones de pasajeros, 7,1 millones de los cuales en las líneas del Atlántico Norte.
Número de muertos por cada 100 millones de pasajeros-kh: 0,32.

1970 Puesta en servicio del Boeing 747.
Nueva crisis en el transporte aereo (depresión económica y exceso de capacidad).
Primeros vuelos de los trirreactores de gran capacidad McDonnell Douglas DC-10 Lockheed L-1011 TriStar.

1971 El Congreso norteamericano niega los créditos para el programa TSS.



1505 Por vez primera Leonard da Vince analiza en detalle la dinámica del vuelo.

1607 El padre jesuita Francesco Lana, propone la utilización de la fuerza ascensional del viento, y lamenta la probabilidad de que algún día; una máquina que la aproveche pueda ser usada para la guerra.

1766 El químico inglés Henry Cavendish descubre el elemento hidrógeno, al que denomina "aire inflamable".

1782 Joseph Montgolfier inventa un globo de capacidad ascesional impulsado por humo.

1783 El globo de los hermanos Montgolfier efectúa su primera ascensión pública en Annonay, Francia.

1783 El primer globo que utiliza hidrógeno es lanzado por Jacques Charles y los hermanos Robert; el 27 de agosto en París.

1783 Un gallo, un borrego y una paloma hacen la primera ascensión en globo el 19 de septiembre, en Versalles.

1783 El primer hombre que despega de la tierra a bordo de un globo; Pilatre de Rozier.



1783 El 21 de noviembre los primeros viajeros aéreos: Pilatre de Rozier y el marqués D'Arlandes, se elevan de los jardines de La Muette; en viaje a París.

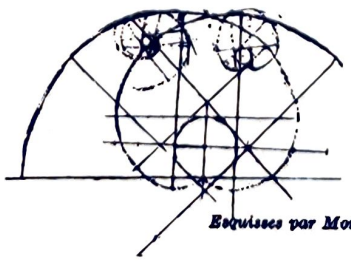
1783 Charles y Robert; se trasladaron de París a Nesle, una distancia de 43 kilómetros, a bordo de un globo de hidrógeno el primero de diciembre.

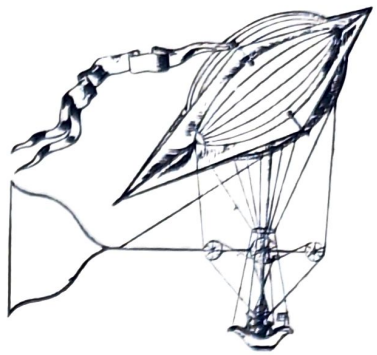
1785 Jean Pierre Blanchard y John Jeffries; cruzan el Canal de la Mancha en un globo, el 7 de enero.

1785 Pilatre de Rozier, primera víctima de un accidente aéreo; encuentra la muerte al tratar de cruzar el Canal de la Mancha en un globo Montgolfiere al incendiarse éste. 15 de junio del mismo año.

1798 André Jacques Garnerin, efectúa el primer descenso en paracaídas sobre el cielo de París; el 22 de octubre.

1804 Gay Lussac alcanza una altura de 7,016 metros; en una ascensión a globo con fines científicos el 16 de septiembre.





Dirigeable français (1814)

1808 El inglés George Cayley llamado el "padre de la aviación" fabrica su primer planeador.

1836 Charles Green, ilustre aeronauta inglés; efectúa el primer vuelo internacional en un globo, cubriendo la distancia de 768 kilómetros entre Londres y Nassau, en Alemania; en un tiempo de 18 horas.

1842 William Henson, obtiene en Inglaterra la patente para su primer vehículo aéreo de vapor.



Jacques Charles

1848 John Stringfellow hace volar un pequeño modelo motorizado a una distancia de 40 metros.

1849 François Arbán cruza por primera vez los Alpes en un globo; en su viaje de Marsella a Stubini.

1852 Henri Giffard; efectúa en un globo con motor un vuelo de París a Trappes.

1858 Primeras fotografías aéreas tomadas por Félix

Nadar, sobre el cielo de París.

1862 El profesor americano T. S.C. Lowe; organiza un servicio de observación aérea a base de globos para el ejército del norte, durante la Guerra de Secesión.

1870 En el curso del sitio de París por los prusianos; un servicio de 66 globos, bien organizado, estuvo encargado de mantener el contacto con el exterior, estos globos eran capaces de transportar tanto pasajeros como palomas mensajeras.



Joseph Montgolfier

Tomado del libro
Histoire de L'aeronautique
Traducción de AGL
—Oo—

1873 John Wise intenta cruzar el Atlántico a bordo de un globo y cae a 64 kilómetros de Nueva York.



Pilâtre de Rozier

1877 El helicóptero a vapor de Enrico Forlanini efectúa un vuelo libre levantándose 13 metros de la superficie del suelo.

1883 Un dirigible con propulsión eléctrica fabricado por los hermanos Tissandier efectúa su primer vuelo el 8 de julio.



Jean-Pierre Blanchard

1884 El dirigible de Renard y Krebs llamado "La France" realiza el primer viaje redondo de la historia en Chalais-Meudon.

1890 Clément Ader se eleva unos cuantos centímetros sobre la superficie del suelo y recorre una distancia de 50 metros en su aparato con motor denominado "Eole" el 9 de octubre.

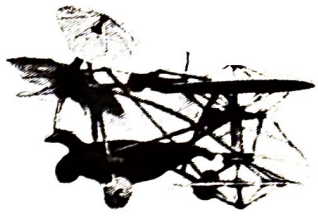


1891 Otto Lilienthal efectúa el primer vuelo a bordo de un planeador de su fabricación.

1900 El primer dirigible rígido fabricado por el conde von Zeppelin cruza en viaje redondo el lago Constance el 3 de julio.

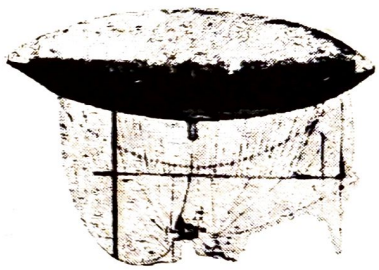
1901 Santos Dumont a bordo de su dirigible número seis gana el 19 de octubre el premio "Henri Deutsch", al despegar de Saint-Cloud, circular la Torre Eiffel y aterrizar en poco menos de 30 minutos.

1903 El 8 de diciembre cae sobre el río Potomac el dirigible "Aeródromo" de Samuel Langley.



Le « convertiplane » de Cayley (1843)

1903 Los Hermanos Wright efectúan el primer vuelo a bordo de un aparato más pesado que el aire y propulsado por motor, el 16 de diciembre en Kitty Hawk.



El dirigeable de Giffard.

1904 El 3 de agosto es probado el primer dirigible americano llamado "California Arrow" fabricado por Thomas Scott Baldwin.

1905 Orville Wright vuela más de 30 minutos en su aparato el 5 de octubre en Dayton.

1906 El 13 de septiembre en Bagatelle, París, Santos-Dumont efectúa el primer vuelo público a bordo de un avión.

1907 El primero de noviembre Paul Cornu realiza el primer vuelo en helicóptero sobre el Liceo.

1908 El 13 de enero Henri Farman efectúa en Issy-les-Moulineaux el primer vuelo oficial de más de un kilómetro de distancia.

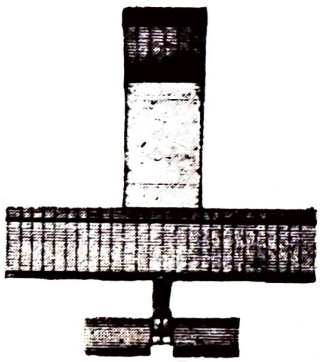
1908 El americano Glenn Curtiss



Brevet de pilote du comte, zeppelin.

gana la copa "Scientific American" por un vuelo de 1,500 metros el 4 de julio.

1908 Wilbur Wright realiza una gira de exhibiciones por diversas poblaciones de Francia en el curso del mes de agosto.



Le premier avión de Farman.

1908 La primera víctima aérea de la historia, el teniente Selfridge muere al no abrirse su paracaídas lanzándose desde un avión piloteado por Orville Wright en una demostración ante las autoridades militares el 17 de septiembre.



Santos-Dumont.

1908 Henri Farman vuela de Bouy a Reims en 20 minutos el 30 de octubre.

1909—Louis Blériot cruza el Canal de la Mancha de Calais a Dover el 25 de julio.

1909—El 2 de agosto un avión Wright es aceptado oficialmente por el ejército americano como primer avión militar.

1909—La primera gran reunión del aire se lleva a cabo del 22 al 29 de agosto en Reims.



Moteur Gnôme-Rhône

1910—La primera reunión aérea en América se lleva a cabo del 10 al 20 de enero en Los Angeles, California.

1910—Primer vuelo de un hidroavión en Martigues, Francia el 28 de marzo, tripulado por el piloto Henri Fabre.

1910—Primera travesía del lago Léman el 28 de agosto por Armando Dufaux a bordo de un avión fabricado por su hermano Henri.

1910—Geo Chávez cruza los Alpes de Brigue a Domodossola el 23 de septiembre, pero muere en el aterrizaje.

1910—El dirigible "Clément Bayard" segundo, moviliza la primera travesía del Canal de la Mancha de Francia a Inglaterra el 16 de octubre.

1910—La compañía alemana "Delag" organiza el primer servicio de pasajeros, utilizando para ello un dirigible zeppelin.

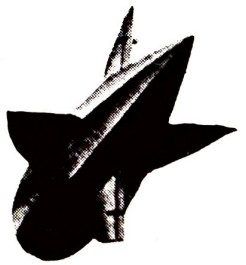


Meeting de Dijon (1910)

1911—Eugene Ely, aterriza el 18 de enero sobre una plataforma a bordo del crucero americano "Pennsylvania" y despega el mismo día.

1911—Primer vuelo sin escalas de Londres a París efectuado por Pierre Prior el 12 de abril.

1911—Un hidroavión Curtiss es aceptado en julio como equipo oficial de la armada americana.



Zeppelin ZR-3

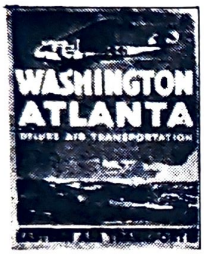
1911—Por primera vez se utiliza un avión con fines bélicos en el conflicto italoturco.

1911—Primer vuelo transcontinental en América de Nueva York a California efectuado por Calbraith P. Rodgers del 17 de septiembre al 10 de diciembre.

1913—Creación del primer cuatrimotor del mundo fabricado por Igor Sikorski y denominado "El Grande", despega el 17 de mayo.

1913—Roland Garros cruza el Mediterráneo de San Rafael a Bizerta el 23 de septiembre.

1913—La velocidad más alta desarrollada a la fecha 200 Km. por hora por Maurice Prévost a bordo de un monoplano Deperdussin el 29 de septiembre.



Affiche (vers 1930)

1914—Principio de la Primera Guerra Mundial e iniciación formal de la arma aérea al entablarse los primeros combates.

1915—En el curso de la primavera los ingleses y los franceses realizan misiones experimentales de bombardeo aéreo.

1917—Los primeros bombarderos pesados de fabricación alemana cruzan los cielos de Londres reemplazando a los dirigibles zeppelín.

1918—Primer ataque aéreo masivo de la historia en la batalla de Saint-Mihiel en septiembre, aviones aliados comandados por el general William E. Mitchell.

1918—Se establece el primer servicio aéreo postal en los Estados Unidos comunicando a Washington y Nueva York el 15 de mayo.

1919—El 5 de febrero se inaugura el primer servicio aéreo regular en la ruta Berlín-Leipzig-Weimar por la compañía alemana Luft-Reederei.

1919—La Sociedad Farman transporta pasajeros de París a Londres en un bombardero transformado en avión de línea el 8 de febrero, inaugurándose así las rutas aéreas internacionales.

1919—Primera travesía del Atlántico el 16 y 17 de mayo, llevada a cabo por un hidroavión americano NC-4 que vuela de Terranova a Azores.

1919—Primera travesía del Atlántico en un avión terrestre que vuela de Terranova a Irlanda el 14 y 15 de junio. Los pilotos fueron Alcock y Whitten Brown, el avión un bombardero Vickers Vimi.

1919—Primer viaje redondo a través del Atlántico por un dirigible inglés R-34 del 2 al 13 de octubre.

1919—El capitán Ross Smith a bordo de un bombardero Vickers Vimi de Inglaterra a Australia del 12 de noviembre al 12 de diciembre.

1920—Los aviadores italianos Ferranin y Madiero vuelan de Roma a Tokyo del 11 de febrero al 31 de mayo.

1921—Se inaugura la primera ruta aérea postal transcontinental en los EE.UU. el mes de febrero. Los vuelos son diurnos y nocturnos.

1922—Primera travesía del Atlántico Sur de Lisboa a Río de Janeiro, efectuada por Cabral y Gago Coutinho del 20 de marzo al 5 de junio a bordo de un hidroavión.

1923—Primer vuelo del autogiro La Cierva en Madrid el 31 de junio.

1923—Se funda en Francia la primera compañía aérea nacional llamada Air Union, que diez años más tarde se convertiría en Air France. En Bélgica se funda la Sabena.

1923—Los tenientes Macready y Kelly efectúan los días 2 y 3 de mayo el primer vuelo sin escalas de Nueva York a San Francisco.

1923—Primer reabastecimiento de combustible en vuelo llevado a cabo por los pilotos navales Smith y Richter el 26 de junio en San Diego, California.

1924—Cuarto aviones inician un vuelo alrededor del mundo el 6 de abril y dos de ellos lo completan en 15 días.

1924—Creación de la compañía Imperial Airways en Inglaterra.

1925—Se fusionan todas las líneas aéreas comerciales de Alemania creando la compañía Lufthansa.

1926—El comandante Richard E. Byrd de la marina americana, sobrevuela el polo Norte el 2 de mayo en compañía de Floyd Bennet.

1926—Primera travesía completa al casquete polar efectuada por el dirigible "Norge" transportando a Amundsen desde Spitzberg en Alaska al polo del 11 al 14 de mayo.

1927—Vuelo sin escalas de Nueva York a París de Charles Lindbergh los días 20 y 21 de mayo.

1927—Clarence Chamberlin y Charles Levine vuelan sin escalas de Nueva York a Berlín el 4 de junio.

1927—Lester Maitland y Albert

Hegenberger, vuelan de Oakland, California a Hawai el 28 de Junio.

1927—El primero de Julio, el comandante Byrd cruza el Atlántico a bordo de un trimotor Fokker, pero se estrella al arribar a las costas de Normandía.

1927—Sir Allan Cobham completa su circuito de 32,000 Km. alrededor de Africa en un hidroavión.

1928—El trimotor "Cruz del Sur", comandado por el australiano Charles Kindford-Smith vuela de California a Australia del 31 de Mayo al 9 de Junio.

1929—El dirigible "Graf-Von Zeppelin", completa la vuelta al mundo del 8 al 29 de Agosto bajo el mando del comandante Hugo Eckner.

1930—El 28 de Noviembre, a bordo de un trimotor Ford, el comandante Byrd sobrevuela el polo Sur.

1930—Primer vuelo sin escalas de París a Nueva York, por los franceses Costes y Bellonte, el primero y dos de Septiembre.

1930—Creación en Estados Unidos de American Airways el 25 de enero y de United Airlines el 30 de Junio.

1930—El inglés Frank Whittle hace funcionar por primera vez, un motor a reacción.

1931—El 13 de Febrero, creación en Estados Unidos de la T. W.A.

1931—Primer vuelo estratosférico en el globo del profesor Augusto Picard el 26 de Mayo alcanzando una altitud de 15,781 metros.

1931 En junio, Post y Gatty rompen todos los récords establecidos al efectuar la vuelta al mundo a bordo de un monoplano Lockheed en 8 días, 15 horas y 51 minutos.



Shepard.

1931 El dirigible "Graf-von-Zeppelin" inagura la primera línea trasatlántica de pasajeros entre Alemania y Brasil el 29 de agosto.

1932 Amelia Earhart se convierte en la primera pasajera trasatlántica aérea al cruzar el Océano el 20 de mayo.

1933 Wiley Post a bordo del "Winnie Mae" completa en el mes de julio el primer vuelo solo, alrededor del mundo, cubriendo la distancia de 24,954 kilómetros en 7 días y cuarto.

1935 Hans von Ohain consigue la primera patente alemana para un motor a reacción.



Cooper.

1936 La aviación del ejército americano acepta como oficiales las dos primeras fortalezas volantes B-17.

1937 Dramático incendio del "Hindenburg" en Lakehurst el 6 de mayo.

1937 Tres rusos realizan el primer vuelo sin escalas de la Unión Soviética a EE.UU. por la ruta polar, uniendo a Moscú y Portland, Oregon, del 18 al 20 de junio.

1939 Primer vuelo del mundo en un avión a reacción el 27 de agosto, jet alemán He-178 que se conserva en el museo de Munich.

1941 Primer vuelo de un avión a reacción inglés el 15 de mayo, se trata del Gloster E-28/39 propulsado por un motor Whittle.

1942 Vuelo inaugural el primero de octubre del primer jet americano, el Bell XP-59-A.

1944 Primera operación masiva de equipo jet Me-262.

1947 El avión experimental Bell X-1, rompe la barrera del sonido el 14 de octubre.

1948 El avión a reacción británico DH-108, rompe la barrera del sonido el 16 de septiembre.



Grisson.

1952 El Comet inglés de Havilland, primer avión civil a reacción entra en servicio.

1954 Un DC-6 de la SAS abre la ruta polar de los Angeles a Copenhague por Groenlandia.

1958 Panamerican inaugura el 26 de octubre servicios en jet de Nueva York a Europa.

1961 El B-58, bombardero supersónico americano vuela el 26 de mayo de Nueva York a París en 3 horas, 19 minutos.

1961 El 12 de abril se abre la era del espacio con el vuelo orbital efectuado por Gagarin en el Vostok primero, con duración de una hora 48 minutos.

1961 El 5 de mayo, vuelo suborbital de Shepard a bordo de la cápsula "Libertad 7", con duración de 15 minutos.

1961 El 21 de julio, vuelo suborbital de Grisson con duración de 16 minutos, a bordo de la cápsula "Libertad 7".

1961 El cosmonauta Titov a bordo de un Vostok efectúa 16 órbitas terrestres en 25 horas 18 minutos.

1962 Primer vuelo orbital de los EE. UU. del cosmonauta Glenn, quien realiza en un



Bykovsky.

"Amistad 7" 3 circunvoluciones a la Tierra en 4 horas 55 minutos.

1962 El 24 de mayo Carpenter de EE. UU. en un "Aurora 7", efectúa 3 órbitas en 4 horas 56 minutos.

1962 Del 11 al 15 de agosto Nikolayev de la Unión Soviética, en un Vostok 3 realiza 64 vueltas a la Tierra en 94 horas 22 minutos.

1962 Del 12 al 15 de agosto, Popovich en un "Vostok 4" efectúa 48 órbitas en 70 horas 57 minutos.

1962 El 3 de octubre Schirra realiza 6 vueltas en órbita en



Tereshkova.

9 horas 13 minutos a bordo de un "Sigma 7".

1963 Del 15 al 16 de mayo el astronauta Cooper, en una cápsula "Fe 7" completó 22 órbitas en 34 horas 20 minutos.

1963 Bykovsky, de la Unión Soviética, en un "Vostok 5" efectuó 81 órbitas en 119 horas 6 minutos.

1963 La primera cosmonauta Valentina Tereshkova realiza 48 órbitas en un "Vostok 6" con un tiempo de 70 horas 50 minutos.

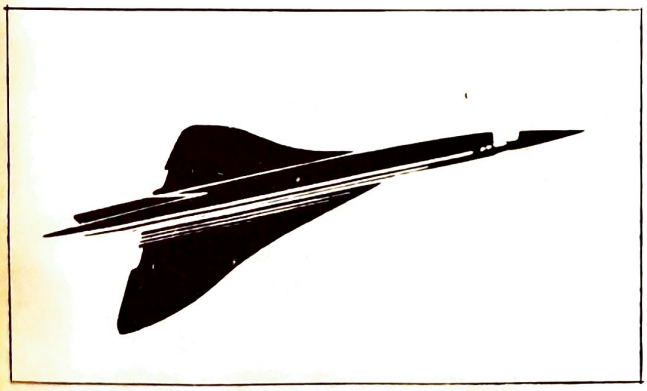
1.2 Ciencia Técnica y Exploraciones en el Siglo XX

CIENCIA, TECNICA y EXPLORACIONES EN EL SIGLO XX

Max Planc (1858–1947: Leyes de la Radiación. (1901).
Marconi (1874–1937): Transmite mensajes inalámbricos de Cornualles a Terranova. (1901).
Primer Vuelo de los hermanos Wright (1903);
Bleriot cruza en monoplano el Canal de la Mancha (1909).
Robert E. Peary (1856–1920) llega al polo Norte en (1909).
Roal Amundsen (1872–1928) alcanza el Polo Sur (1911).
A. Einstein: Teoría General de la Relatividad (1915).
Ernest H. Shackleton (1874–1922) explora la Antártida (1914–1917).
Niels Bohr: Teoría sobre los Electrones (1922).
La Cierva: Inventa el Autogiro (1922).
Cine Sonoro (1922).
Roal amundsen y Richard Byrd, vuelo sobre el Polo Norte (1926).
Fracaso de la expedición de Nobile al Polo Norte y muerte de Amundsen (1928).
El Graf Zeppelin vuela de Friedrischfen a New Jersey en cuatro días y quince horas (1928).
Alexander Flemming (1881–1955): Descubre la penicilina (1928).
Richard Byrd, (1888–1957) vuela sobre el Polo Sur (1929).
Primeras pruebas de televisión (1929).
Descubrimiento del planeta Plutón (1930).
Ernest O. Lawrence (1901–1958): Inventa el ciclotón (1931).
Wiley Post vuela alrededor del mundo en siete días y dieciocho horas.
El Globo Soviético "Osoaviakhin" se eleva a 20 km. (1934).
W. Beebe desciende en el mar, cerca de las Bermudas a 923 mts. (1934).

1.3 A manera de Síntesis de la Aviación

La Unión Soviética establece una estación cerca del Polo Norte (1937).
Se fabrica el nylon (1937).
Paul Müller: Inventa el DDT (1939).
Aparición del radar (1940).
Enrico Fermi (1901–1954): Descompone el átomo (1942).
Primera Bomba Atómica (1945).
Primer Vuelo en avión supersónico (1947).
Aparición de la aureomicina y la cloromicetina (1948).
Invento del transmisor (1948).
Descubrimiento de la cortisona (1949).
Expedición de la Kon Tiki (1950).
Fabricación de una tableta anticoncepcional (1952).
Edmund Hillary y Norkey Tensing alcanzan la cima del Everest (1953).
Una expedición italiana escala el Goldwin Austen del Himalaya (1954).
Se inaugura en Rusia la primera central atómica del mundo (1954).
Primer Sputnik, lanzado por Rusia (1957).
Invento del Lasser (1958).
El Nautilus pasa abajo de los hielos del Polo Norte (1958).
El Lunik III obtiene fotografías de la Luna (1959).
Primeros navíos a propulsión nuclear (1959).
Descubrimiento en Rusia de la partícula "antisigma negativa", (1960).
Primer hombre en el espacio, el ruso Gagarin (1961).
Primer paseo espacial: el ruso Leonov (1965).
Primer transplante de corazón (1967).
Primera vuelta a la Luna de una astronave tripulada, la norteamericana Apolo VIII. (1968).
El Apolo X desciende hasta 15 Km. de la superficie de la Luna (1969).
Llegada del Primer hombre a la Luna, los norteamericanos Amstrong y Aldrin (1969).



La aviación de la primera época era como los primeros "ingenieros–pilotos" que la crearon, una mezcla de romanticismo aventurero, ya que los iniciadores, dadas sus condiciones de existencia, podían darse el lujo de invertir: su tiempo, su dinero y su vida en una actividad creadora, la más audaz del momento.

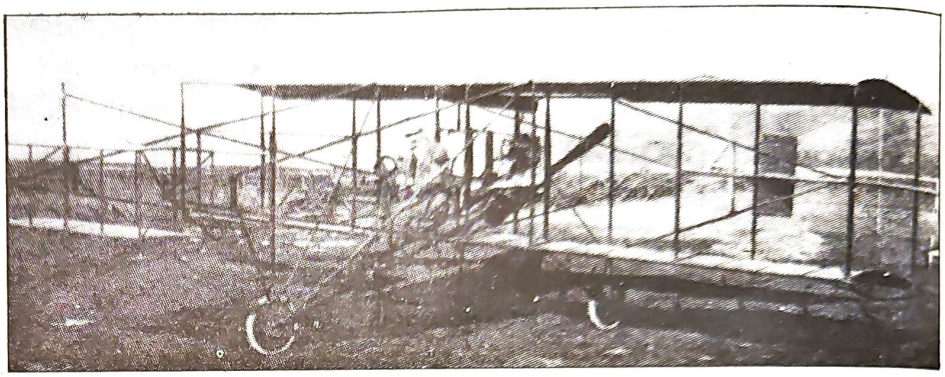
La aviación de la segunda época tiene el sello de la guerra y la industrialización. De la comercialización y el consumo. Y por ello se dividen los pilotos, de acuerdo con su práctica profesional en servidores del PODER y servidores del DINERO. Pero a la vez, por su condición de asalariados, existe en elios el fermento de la lucha sindical para mejorar sus condiciones de existencia.

Existe en ello, por su contacto constante con la naturaleza, a veces impresionantemente bella, a veces terriblemente peligrosa, la certeza de la superioridad del hombre como especie, a través del ejercicio de la razón. Y este sentimiento, producto de sus condiciones de trabajo, los defiende de la automatización y el sometimiento a las máquinas y a los dueños de las máquinas y de los hombres y es que quien tiene a su alcance, casi todos los días, la posibilidad de viajar y conocer otros países y otras culturas, otros paisajes y otros sistemas sociales, puede comparar y puede optar y entonces se ve obligado a actuar para vivir de acuerdo no con las leyes de la necesidad que ciega, sino de acuerdo con las leyes de la belleza, con las leyes de la humanización.

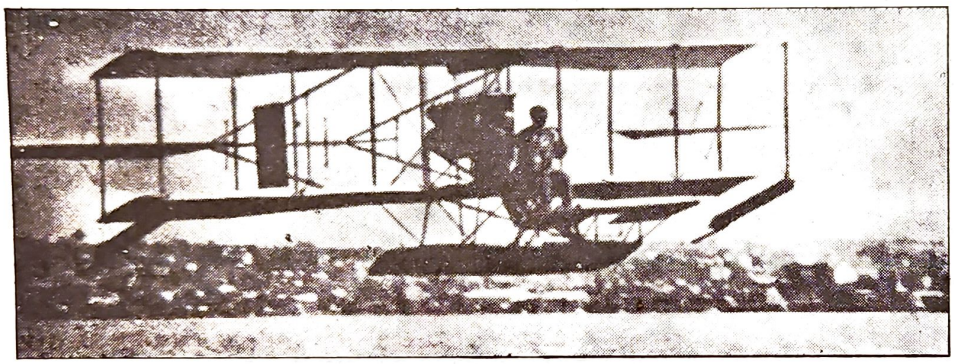
La aviación de la tercera época, la de la era espacial, ha ubicado al hombre en el cosmos y nos acerca cada día más a la conformación del hombre UNIVERSAL, que se identificará con el Universo y con la Humanidad, y que luchará **no sólo para conservarlos sino para hacerlos crecer y desarrollarse a un nuevo nivel.**

2.1 Pilares de la Aviación

GLENN H. Curtiss fue uno de los primeros fabricantes de aviones que se dedicó a especular en la incipiente industria. Vendió su biplano de 1909, el Golden Flyer, conocido también como el Golden Bug, a Aeronautical Society of New York.



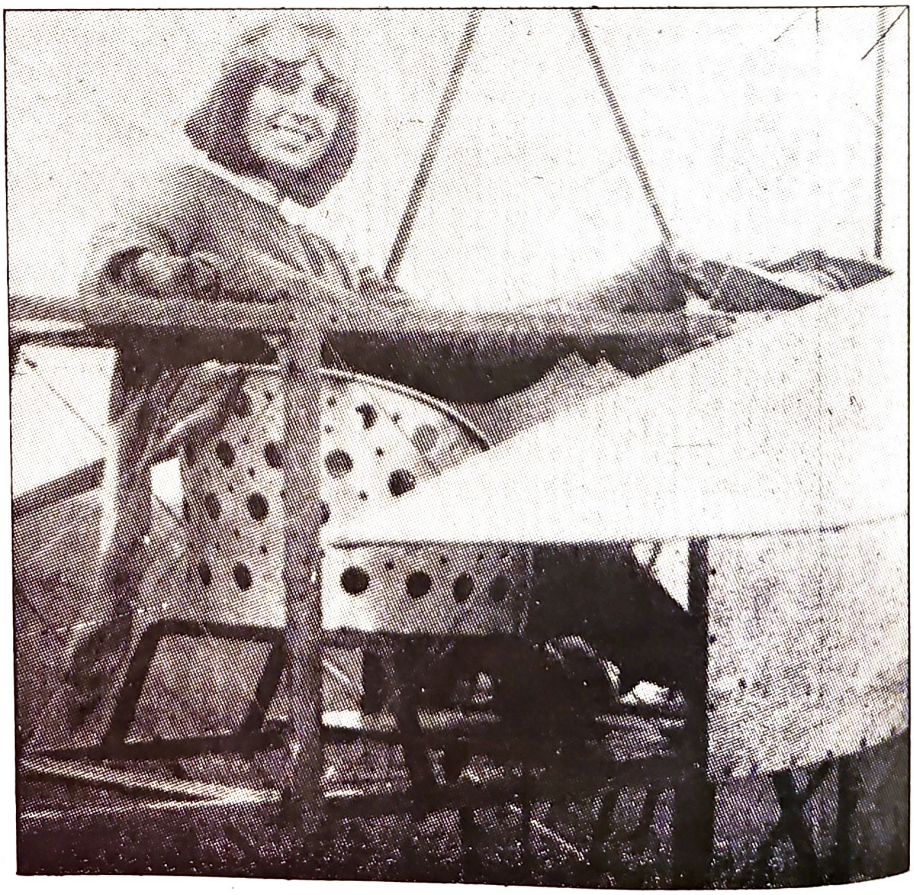
No. 85 — Noviembre 1966



El 26 de enero de 1911, Curtiss despegó su avión desde el agua, logrando así ser la segunda persona en el mundo, y la primera en Estados Unidos, en realizarlo. Mientras el Teniente Ellyson se hallaba en la escena de las pruebas, Curtiss le enseñó a volar. Posteriormente Ellyson se convirtió en el primer piloto naval de Estados Unidos. 1967

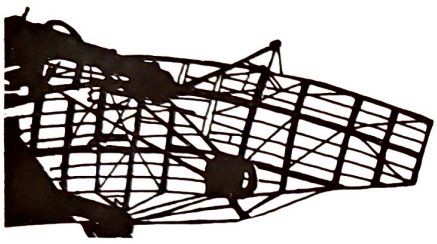
HARRIET Quimby, crítica dramática de una revista de California, que aparece en la fotografía, fue una de las primeras mujeres de América calificada como piloto. El Aero Club de América le expidió su licencia el 1° de agosto de 1911. No obstante que trató de mantener secreto su adiestramiento de vuelo en Hemstead, Long Island, un aterrizaje forzoso originado por la rotura de un montante del avión que tripulaba, reveló su identidad a la prensa.

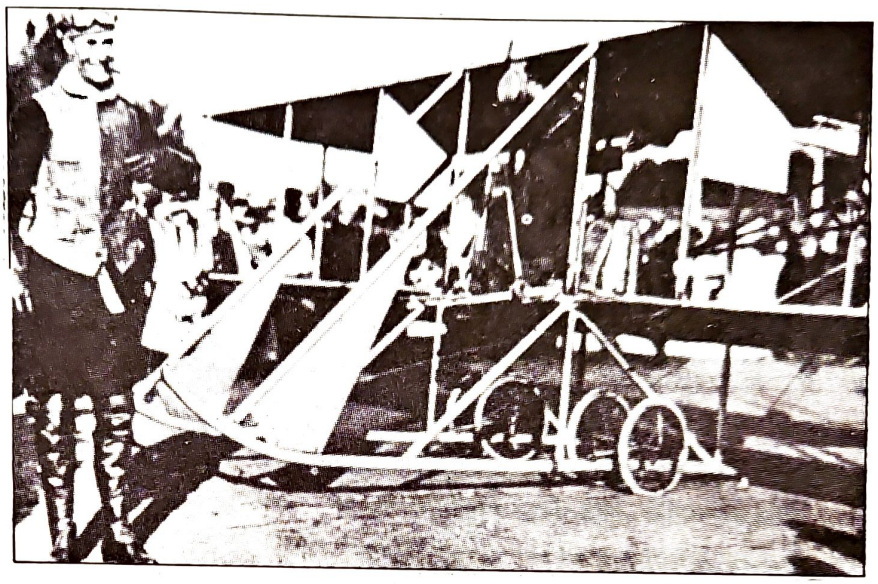
La señorita Quimby veía en la aviación un gran porvenir para la mujer, pero murió menos de tres meses después en Boston cuando se desplomó sobre Dorchester Bay el avión que tripulaba al ser azotado por ráfagas de viento excesivamente fuertes.



1967

CALBRAITH P. Rodgers, un inquieto corredor de motocicleta cuyo rasgo característico era un puro aprisionado entre sus dientes, se convirtió en el primer piloto que volara de costa a costa a través de Estados Unidos.





1967

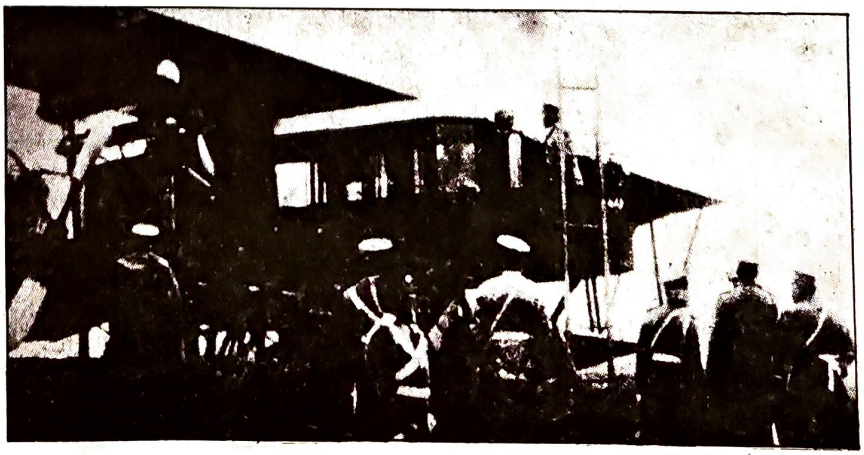
EL 9 de septiembre de 1912 Jules Vedrines, con un monoplano Deperdussin equipado con un motor Gnome de 140 H. P., conquistó el trofeo Gordon Bennett Cup al establecer en Chicago el récord mundial de velocidad de 108.18 millas por hora. El hecho de haber roto el récord —una proeza relevante en sí— no fue de tanta importancia como el hecho de que el avión tenía fuselaje "monocoque".



El fuselaje monocoque, en el cual el forro (o armazón) soporta toda la carga, demostró ser muy superior al fuselaje de armazón descubierta o forrada con algún material textil o con chapas de madera. Se convirtió en el prototipo para la fabricación de futuros aviones.

ANTES de haber cumplido 24 años, Igor I. Sikorsky había diseñado, construido y volado el primer tetramotor.

El vuelo se inició alrededor de las 10:00 P.M. el 13 de mayo de 1913. Con Sikorsky a los controles, el avión despegó de un aeropuerto en Petrogrado, Rusia, y logró una altura de 700 u 800 pies. El vuelo duro menos de diez minutos; miles de personas presenciaron el acontecimiento.



AGUILA SOLITARIA



Charles Augustus Lindbergh en 1927

La "generación perdida", consecutiva a la Primera Guerra Mundial y que, en opinión de muchos, carecía de todo fundamento moral y vivía de espaldas al espíritu de aventura y al concepto de la hildalguía, desconcertó en 1927 a todos sus detractores al entusiasmarse fervorosamente con las hazañas de un moderno Zifar, un tímido aviador norteamericano llamado Charles Augustus Lindbergh. En el apogeo de los "estrepitosos años veinte", cuando los Estados Unidos ostentaban lo primacía mundial en cuanto a rimbombancia adocenada, escándalos, crímenes, la exaltación de falsos valores y el menoscabo de bien ganadas reputaciones, un apuesto y huraño joven se conducía como el protagonista de un cantar de gesta, logrando el milagro de que millones de gentes le adoraran como una deidad nacional.



EMILIO CARRANZA

"Su vida la dedicó a su patria y su muerte al mundo".

LINDBERGH

EMILIO Carranza fue un predestinado. Desde su niñez reveló fortaleza de espíritu, amor a su patria y tendencias bien marcadas hacia la realización de grandes hechos. A los veintiún años de edad llevó a cabo una de sus hazañas más notables como aviador y como soldado, y a los veintitrés acometió la magna empresa que lo cubrió de gloria. México pudo así presentarlo ante el mundo como ejemplo de lo que es la nueva generación que lucha denodadamente, con entereza, con arrojo y con inquebrantable optimismo por el engrandecimiento de su patria.

1970

2.2 Nuestros Directivos

Capt. Francisco Tarazona Torán



Iniciamos la publicación de una serie de reportajes destinados a dar a conocer a nuestros lectores y particularmente a los pilotos miembros de ASPA, los distintos rasgos que delinean la personalidad de aquellos hombres que nos han conducido en esta lucha y a quienes atinadamente elegimos para dirigir los asuntos de la Asociación en esta su primera etapa. Etapa muy dura que, como todo principio en una lucha noble y decisiva, su feliz desarrollo depende en alto grado de la inteligencia, el tino y la visión de hombres determinados, producto del mismo medio y de las mismas necesidades y particularidades del desarrollo social de un grupo determinado en una época también determinada.

Nació el 21 de julio de 1915 en México, D. F., de padres españoles. Sus estudios los empezó en esta capital y los terminó en Valencia, España, a donde fue a residir en compañía de sus padres a la edad de 8 años. Después de obtener su título de Bachiller ingresó como dibujante en la Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas y fue cuando los sorprendió la rebelión de Franco contra el Gobierno Republicano. Sus ideas, sus convicciones lo impulsaron a definirse del lado de la democracia y a tomar parte activa en la incruenta lucha fratricida. Por una natural inclinación se enlistó en la Aviación Militar, después de pasar con éxito los exámenes preliminares y las primeras pruebas de la instrucción militar fue enviado a entrenarse a la Unión Soviética, país que, al igual que México, abrió sus puertas a los luchadores por la democracia. Al terminar su entrenamiento y regresar a España se enfrascó en la lucha que en ese tiempo era ya una inmensa hoguera. Tomó parte en más de 100 acciones de guerra hasta que, afrontando la derrota inminente contra un enemigo ampliamente fortalecido por la Italia y la Alemania facistas, hubo de refugiarse en un campo de concentración en Francia para, después de 6 meses de estar internado, regresar a México a sufrir la herida de la derrota. Herida que hasta ahora, envuelto en la segunda lucha de su vida, la lucha por el derecho del piloto mexicano, ha podido cauterizar con el vigor y la entereza que dan las peleas por las causas justas.

Sus propias palabras: "La experiencia que más me ha impresionado ha sido el haber podido penetrar en la mente y en los sentimientos de los hombres. "El caminar" por sus células —atiborradas o vacías— y el degustar los finos colores del arco iris, sensor en el ser humano".

En nuestro juicio la personalidad del Capt. Tarazona es de una relevancia sin igual no solamente en el medio profesional, sino aun en el superior en que viven los hombres de gran estatura moral. Su recio carácter, forjado en la incruenta lucha por salvar a la patria de sus padres del facismo y de la iniquidad, y su inquebrantable autodisciplina, definen claramente su aptitud para la lucha por la justicia y por la superación social. Francisco Tarazona es el hombre que ha sabido levantar el espíritu de sus compañeros, contagiándolos con su arrojo y su firme determinación de vencer. Cuántas veces nos ha definido claramente el verdadero sentido de la lucha y nos ha trazado la firme actitud a seguir; cuántas veces nos ha infundido firmeza cuando hemos estado a punto de flaquear. Tarazona es, en nuestro concepto, el símbolo de la lucha del piloto mexicano en el lugar que le corresponde, en la vanguardia de la batalla por la liberación y la emancipación del trabajador. Tarazona es el guía, el paladín, el que alimenta la médula de la lucha por sus conocimientos, por su conciencia de clase y por su gran experiencia acumulada durante la agitada y fructífera vida de luchador y redentor social.

1960

E. CAMACHO



Capt. Jorge Farell Bernal

Presidente de la Comisión de Vigilancia

Nació en México, D. F., el 8 de abril de 1925. En esta Capital hizo sus estudios primarios y secundarios. Su temprana afición por la aviación lo impulsó a hacer una solicitud de ingreso prematura a la Escuela Militar de Aviación, donde fue primeramente rechazado por su corta edad. Cursó el primer año de preparatoria y al cumplir la edad mínima se inscribió en la misma Escuela Militar de Aviación que estaba establecida en Monterrey, N.L. Esta vez sí logró ingresar, después de pasar con éxito los rigurosos exámenes teóricos, físicos y mentales que se exigían. En septiembre de 1952 causó alta como Cadete iniciándose así en la vida gallarda, recta, disciplinada y no exenta de romanticismo que la carrera de las armas y la aviación militar imponían.

Hay hombres que engendran en los demás un sentimiento de respeto hacia ellos; sentimiento honesto, digno, que obtienen sin petulancias, sin altanería, sin fanfarronería, sino antes al contrario, conservando su manera de ser franca, abierta, amigable y sencilla. Su honradez, su inteligencia y su valer son los que atraen el respeto y la confianza de sus compañeros. Hombres en los que inmediatamente se piensa cuando se trata de elegir a quienes nos representarán porque sabemos que lo harán digna y brillantemente y que nunca nos defraudarán. Hombres que cuentan con el consenso general porque su integridad es reconocida por sobre todas las discrepancias que pueda haber para juzgar otros atributos. El Capitán Farell es uno de estos hombres.

1960

E. CAMACHO



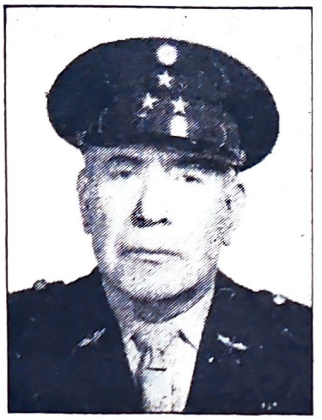
Capt. Carlos Alvarez Bacha

Presidente de la Comisión de Relaciones Públicas

A la generación anterior a la nuestra le tocó vivir tiempos difíciles, agitados, y también sublimes y heroicos; pero sobre todo, constructivos. La lucha por la superación social, por la democratización de la Patria, por la justicia y contra la tiranía y el absolutismo, congregó al pueblo mexicano en una revolución social de magnos alcances sociales, económicos y políticos. Los mejores hombres condujeron al pueblo en la cruenta lucha por arrancar el poder a la eternizada pandilla de "científicos" y porfirianos. Los guerreros, los caudillos, recuperaron el poder para el pueblo con la fuerza de las armas. Los visionarios, los eruditos, le dieron cuerpo legal a la democracia; al gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo. Los Constituyentes de 1917, reunidos para darle sustentación, base política y derecho a la Revolución hecha gobierno, prodigaron sus ideales, su inteligencia y su filosofía para crear la Carta Magna que nos rige. Uno de estos hombres representativos es el general José Alvarez y Alvarez, quien combatió con las armas y con las ideas, legando así, a su hijo, a quien ahora presentamos, una herencia muy difícil de superar o siquiera de emular.

Sus propias palabras: "La firma del contrato colectivo con mi empresa me ha dado una de las mayores satisfacciones en mi vida. Ahora se darán cuenta los directivos de Guest que con las prestaciones sociales acordadas con los pilotos, éstos trabajarán con mucho mayor empeño y dedicación para el progreso de nuestra línea aérea y por el de la aviación comercial. Es una satisfacción muy propia que el sindicato a que pertenezco haya sentado nuevas bases en el movimiento sindical del país".

1960



Cornl. P.A. Augusto Marquet García.

La Vida de un Hombre Singular

Por el Cap. **ALFONSO GONZALEZ PEREZ,** miembro del Colegio de Pilotos Aviadores.

Reiteramos nuestro agradecimiento a la Dra. Guadalupe Marquet de Martínez y al Lic. Porfirio Marquet Santillán, deudos del piloto desaparecido, así como al Lic. Antonio Francoz Rigalt, por su valiosa ayuda en la aportación de datos para éste homenaje póstumo.

LA trayectoria de toda la vida del Capitán Augusto Marquet está matizada con perfiles de valor y de nobleza. Hombre de enorme estatura moral que hizo de la amistad y el deber guías de conducta social. Invencible luchador que fue superando uno tras otro los obstáculos a su paso hasta vencerlos.

Es el hombre de recio carácter que aprendió a surcar los aires tras mil vicisitudes; que con su férrea voluntad fue logrando uno por uno los objetivos propuestos sin sentir por un instante el desaliento; el piloto que formó parte de las huestes de aquellos que borraron de la enciclopedia de sus vidas las palabras: "no se puede".

Su Ultimo Discurso

El año pasado, al cumplir 20 años de vida el Colegio de Pilotos Aviadores, el Cap. Guillermo Sottil P., en ese entonces Presidente de nuestra Organización, invitó al Tte. Corl. Marquet a una ceremonia, habiendo pronunciado éste las palabras que reproducimos a continuación.

Y terminando estos sencillos pensamientos en el postrer homenaje que el Colegio de Pilotos rinde en estas páginas, volvemos a citar sus palabras en el que fue el último discurso de su vida: "Si grande fue el esfuerzo para mantener la vida de esta Asociación que hoy cumple 20 años de edad, mayor tendrá que ser el que se realice para cumplir fielmente sus objetivos; para lo cual el Colegio de Pilotos Aviadores de México deberá siempre sentir HONDO, pensar ALTO y hablar CLARO".

Por encima de todo: ¡Alas Aztecas en el Cielo de Anáhuac!

(Actual Escudo del Colegio de Pilotos que es el modelo original. El lema en la parte inferior fue cambiado posteriormente).

Capt. Rodolfo Torres Rico



El Capt. Torres Rico nació en la ciuaad de Guadalajara, Jal., el 18 de julio de 1903. Hizo sus estudios primarios y secundarios en esa misma ciudad, viniendo a nuestra capital en 1917 en busca de trabajo. Se dedicó con buen éxito a la industria de la perfumería y la jabonería, tanto que en 1920, tan sólo a la edad de 17 años, fue nombrado Administrador de la Casa Muñoz Castillo del mismo ramo, instalando la fábrica de Codro y Nonoalco que actualmente existe. Pero no era la perfumería lo que sería el primer aliciente en su vida y así en 1923 dejó para siempre la casa de los jabones para ingresar a la "casa del jabonero": la Escuela de Aeronáutica Militar el 23 de julio de ese año, teniendo como compañeros de antigüedad en el 1°, 2° y 3er. bimestre a los entonces jóvenes cadetes: Jiménez, Boyer, Cárdenas, Kanter, Lojero, Hermosillo, Chagoya, Carranza y otros distinguidos aviadores de estos y aquellos tiempos.

No. 15 — octubre, 1960

2.3 El "ICARO DE PLATA" para el Capitán Andrés Fabre Tirán.

ICARO DE PLATA a un pilotode ASPA



Izq. a derecha: Cap. A. Contreras Barajas; Gral. Roberto Fierro Villalobos y nuestro compañero Cap. Andrés Fabre Tiran.

2.4 La vida de Antoine de Saint Exupery

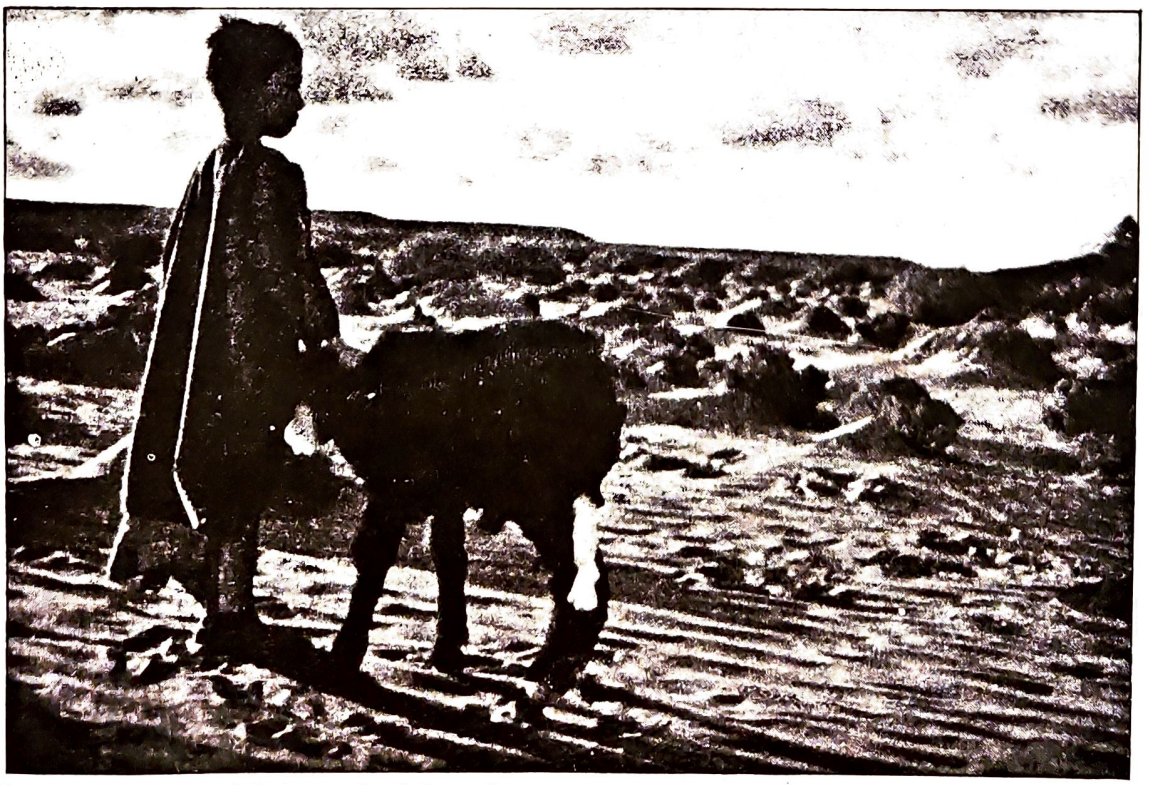
LA DRAMATICA VIDA DE ANTOINE SAINT EXUPERY

Por Guy Deschamps

Antoine Saint-Exupery nació con el siglo. Tendría ahora 81 años. Y aquel niño que se convertiría en un hombre extraordinario, de 1.95 metros de estatura, nació para ser durante muchos años el modelo de los acróbatas del aire.

Faltaba ya poco tiempo para el estallido de la última guerra cuando Antoine se lanzó a un arriesgado vuelo de pionero, en el raid Nueva York-Tierra del Fuego. En la escala de Guatemala, con los tanques demasiado cargados de gasolina, al intentar despegar, tropezó en un extremo de la pista . . .

Una pierna rota, fractura de la mandíbula y otra profunda herida en la clavícula izquierda, que fue lo más grave de todo, ya que de



Este pequeño nómada del desierto es igual al que dio a Saint-Exupery la idea que después convirtió en "El Principito".

esa herida de la clavícula le quedó una anquilosis del hombro que le impedía, en vuelo, salir del aparato para lanzarse en paracaídas.

Ese "handicap" —añadido a su edad de 44 años— hizo que el gobierno francés le prohibiera participar en los combates aéreos... por lo que tuvo discusiones y violentas escenas con varios jefes del alto mando. Fue autorizado solamente a oficiar de instructor y en vuelos de reconocimiento. La orden para impedir su última misión llegó demasiado tarde.

El 31 de julio de 1944 despegó de la Isla de Córcega, en un vuelo de reconocimiento... del que no ha regresado todavía.

¿Dónde cayó Saint-Exupery? ... ¿Cómo, cuándo...? Nunca se ha sabido. Ninguna parte registró que un avión francés fuera abatido en esa fecha. Terminada la guerra se hicieron toda clase de investigaciones para despejar el enigma de ese último vuelo, pero no dieron ningún resultado.

Su viuda, Consuelo de Saint-Exupery, nacida en la República de El Salvador, escribió entonces: "Antoine era de otro mundo, y ha desaparecido así, como los adoradores del espacio, como el héroe de su bello libro "El Pequeño Príncipe"... que se evaporó en la inmensidad del desierto. Y regresó a un mundo suyo, un pequeño asteroide en el que nada podía hacerse... mas que cultivar rosas, claveles y geranios".

Así desapareció también Jean Mermoz, pionero de la línea Aero-Postal Europa-América y héroe en 1930 de la primera travesía Dakar-Natal. El 7 de diciembre de 1936, pilotando con sus compañeros de hidroavión gigante "Cruz del Sur", cargado con los sacos de correo destinados a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires... lanzaron a las 10:47 horas su última comunicación: "... cortamos motor derecho posterior...". Y luego sólo siguió el silencio. Y nunca se volvió a saber del "Cruz del Sur", ni de Mermoz y sus compañeros.

Saint-Exupery, Guillaumet, Blanchard... y todos los ases de la aviación francesa, corrieron todos los cielos buscando a su hermano Mermoz, pero todo fue en vano. Escuadras aéreas y navales de varios países rastrearon durante semanas la superficie del Océano, metro a metro, sin descubrir el menor rastro.

"Soy el 'Oscar' de los pilotos de la catástrofe —solía decir Saint-Exupery—. Algún día me darán la Medalla de Héroe del mayor número de vuelos malogrados". En 1920, en el avión en que realizó su primer vuelo, se incendió un motor... y tuvo que hacer un aterrizaje acrobático, del que salió con suerte. Solamente algunas contusiones, erosiones y quemaduras.



Una de las últimas fotos que le fueron tomadas al legendario Saint-Exupery



Saint-Exupery fue muy amigo de los beduinos, los habitantes del desierto.

Siete años más tarde, en uno de sus primeros viajes como piloto de una línea regular, se aplastó con su aparato, cerca de Rabat. En 1932, probando un hidroavión, entró en barrena, en pleno Atlántico . . . y le faltó muy poco para morir ahogado.

En 1934, volando sobre aquella Indochina que hoy tiene tantos hombres diferentes, tuvo un complicado accidente, que le obligó a aterrizar difícilmente en plena jungla, en las orillas del río Mekong. Y allí tuvo que esperar a que llegaran socorros, durante 36 horas, sin alimentos y en terreno de fieras y serpientes.

El siguiente año, 1935, intentó establecer la línea París-Saigón, en vuelo directo, en 96 horas, pilotando un "Simon Caudron" de 240-HP. Para él era una empresa tentadora, ya que tenía deudas apremiantes . . . y había un premio de 150,000 francos para el primero que realizara aquella hazaña.

Pero no la realizó. Volando de noche sobre el desierto de Libia, a 270 kilómetros por hora, el aparato rozó el suelo y casi se desintegró en pedazos. Se suponían en las alturas . . . y llevaban ya tiempo volando a ras



Este túmulo de rocas levantado en el desierto del Sáhara recuerda al piloto.

de tierra. Antoine y el mecánico Prevost anduvieron 3 días errantes por el desierto, sin alimentación, ni más bebida que una botella de café.

En Río de Oro, en el que era entonces el Sáhara Español, logró fraternizar con las famosas tribus tuaregs, del Sultán Azul, que aborrecían todo contacto con la civilización. Y con los aviones. Y sin embargo, tiempo más tarde, los beduinos azules leían la historia "Tierra de Hombres", que Saint-Exupery escribió hablando de ellos y pensando en ellos. "Tierra de Hombres" fue traducida a su lengua targui, para que la leyeran. La escribió allí, en el desierto, usando como mesa un bidón vacío de gasolina, y allí escribió también "Correo del Sur". Más tarde, en Buenos Aires, nacieron sus obras famosas "Vuelo Nocturno", "Piloto de Caza", "El Pequeño Príncipe". . . En "Vuelo Nocturno" Antoine describe el "Latecoere-25" —el "Late", como ellos lo llamaban— un aparato de 5 toneladas de peso y una carlinga que parecía concebida para un enano y no era muy cómoda para él . . . con un estatura de 1.95. En ese aparato invitó a Consuelito a recibir su "Bautismo del Aire" y al regreso . . . se casaron.

Las obras de Saint-Exupery, traducidas a todas las lenguas, incluyendo el latín, árabe, japonés, targui, se tiraron por millones de ejemplares y fueron los primeros "best-sellers" de la época, y también los primeros "libros de bolsillo", filmados varios de ellos por las "stars" de moda de la pantalla.

Pero él, fue el único que no conoció su gloria y su fortuna en el campo de las letras. Antes de que los editores de todo el mundo las repitieran por millones, y antes de que fueran filmadas, llegó aquel 31 de julio de 1944 . . . en que despegó de Córcega para una misión de reconocimiento.

Antoine había regalado a su esposa "La Feuilleraie", una casita a 20 kilómetros de París, donde Consuelito, ya viuda, siguió recibiendo toneladas de correspondencia diarias . . . para el desaparecido.

En Buenos Aires, en un hangar de las Líneas Francesas, duerme todavía el "Latecoere-25" con el que Antoine comenzó la Aero-Postal. Y al inaugurarse las "Líneas Aéreas Argentinas", fue exhibido también el viejo "Latecoere-25" de Mermoz. El gobierno francés emitió una estampilla de correos, en memoria de los pioneros de la Aero-Postal, con el retrato de Mermoz. Saint-Exupery, la llevaba siempre en el cuadro de mando, en todos los aparatos que pilotaba. También la llevaba en su último vuelo; cuando partió de Córcega Antoine hablaba siempre de volar. De volar mucho, de volar siempre . . . No tenía más que 44 años.

3.1 Gestación y Progreso de las Compañías Aéreas Nacionales

Por el Ing. JOSE VILLELA Jr.

Las Concesiones

Fragmento

SE FUNDA LA C.M.A.

En el año de 1919 la secretaría de Comunicaciones a cargo entonces del ingeniero Manuel Rodríguez Gutiérrez, recibió la primera solicitud para una concesión de transporte aéreo. Se pretendía operar un servicio entre la ciudad de México y las de Toluca y Pachuca, con objeto de llevar la prensa diaria. Ya sea porque los solicitantes abandonaron el trámite o porque la secretaría no contaba aún con organismo competente alguno para conocer de estos asuntos, el caso es que la concesión nunca fue otorgada.

Sin embargo esta solicitud y otras similares dieron motivo para que a fines de 1920 el Departamento de Ferrocarriles de la secretaría de Comunicaciones agregara una Mesa de Sección Técnica para tramitar todo lo relacionado con actividades aéreas de carácter civil. A cargo de esta Mesa quedó el actual departamento de Aeronáutica Civil recién nacido, el ingeniero Juan Guillermo Villasana, siendo secretario y subsecretario de Comunicaciones Ramón Ross y el general Eduardo Hay respectivamente.

En diciembre de 1920 el gobierno convocó a concurso para establecer un servicio aéreo con itinerario fijo para el transporte de pasajeros, correo y express entre las ciudades de México, Tuxpan y Tampico, resultando favorecida la Compañía Mexicana de Transportación Aérea.

Tres años después los señores George L. Rihl y William L. Mallory organizaron otra empresa a la que dieron por nombre Compañía Mexicana de Aviación. Constituida la compañía se procedió a la adquisición de equipo de vuelo y la localización y arreglo de campos de aterrizaje. La incipiente negociación obtuvo dos aviones Lincoln Standard con motor de 150 H.P. cabina abierta, con capacidad para un pasajero y capaces de desarrollar una velocidad de 95 kilómetros por hora. Como aeropuerto, se utilizó en Tampico el viejo campo de aterrizaje cercano al Puente de Moralillo, que fue el primer aeropuerto civil en la República.



CARLOS Panini, otra gran figura precursora de nuestra aviación comercial.



PANCHO Buch de Parada, precursor de la aviación civil y fundador de la empresa Comunicaciones Aéreas de Veracruz

UNA VALIJA

Entre los primeros colaboradores de Rihl estaba un joven de 22 años que trabajaba en la empresa petrolera AGWI como pagador. Se llamaba Wilbur Morrison y gustaba de ser pasajero en cuantos vuelos efectuaba Harry Lawson, quien había celebrado

contrato con algunas compañías petroleras para conducir por aire el dinero con que éstas efectuaban sus pagos semanarios en los campos de trabajo. Los vuelos se iniciaban en Tampico y el avión pasaba por sobre campos arreglados de antemano, donde dejaba caer las valijas de cuero que contenían el dinero. El pagador se concretava a soltar la valija cuando el piloto daba la señal que consistía en bajar rápidamente su mano derecha. Empleados especiales esperaban en el campo a hora determinada, el paso del aeroplano.

Un día en que tocaba su turno a Morrison, no le fue posible salir de la ciudad, habiéndole parecido fácil buscar sustituto. Aquel día la valija contenía la respetable suma de 80 mil pesos cantidad que, por error cayó en la maleza, no habiendo sido posible encontrarla a pesar de la intensa búsqueda que se organizó con ese objeto. El joven pagador fue "ignominiosamente" destituido por la gerencia de la AGWI. Cortada tan intempestivamente su "carrera aérea" Morrison se estableció por su cuenta en un negocio de automóviles y refacciones, pero habiendo fracasado, ingresó a la Compañía Mexicana de Aviación (CMA), llamado por el señor Rihl. Posteriormente prestó sus servicios en Pan American Airways (P.A.A.) en Centroamérica. Más tarde regresó a México para hacerse cargo de la gerencia de Aerovías Centrales, empresa que en aquel año de 1932 acababa de ser adquirida por la PAA.

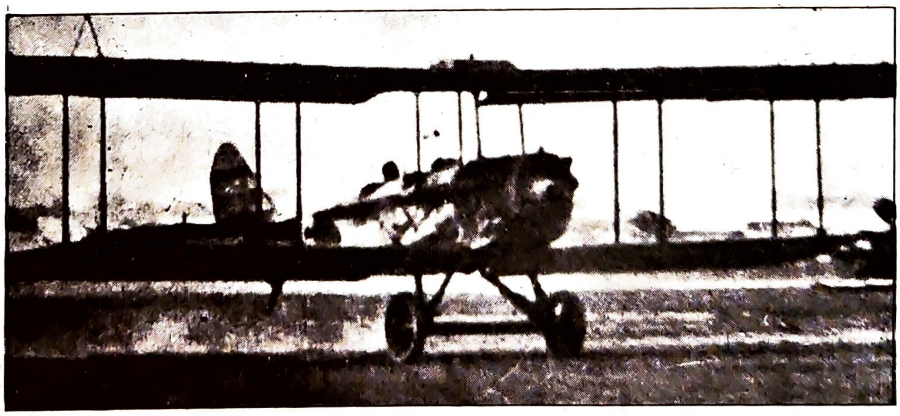
Cuando Aerovías Centrales se fusionó con la CMA en 1935, Morrison asumió la gerencia general de esta compañía, puesto que dejó en 1943 al ser ascendido a gerente divisional de la PAA. Al crearse la nueva división latinoamericana de la PAA que controla todas las actividades aéreas de dicha empresa en los países del Sur y del Caribe, Morrison pasó a hacerse cargo de ella, con sede en Miami.

Otro de los colaboradores de Rihl fue Erwin Baludder, quien había llegado a México el año de 1916 estableciéndose en Tampico como representante de una agencia comercial de la línea marítima Hamburg-Amerika, de la que su padre era uno de los directores. Trabajó después con la National Paper and Type Co. y con la compañía petrolera de Carl Schalet; ocupaba este empleo cuando fue llamado por Rihl que se encontraba empeñado en organizar la CMA.

El año de 1925 Baludder ocupó el puesto de gerente de la CMA, conservándolo hasta 1929, fecha en que pasó como gerente de la división mexicana de la PAA con sede en México. Cuando en 1932 fue ampliada la división llamada Occidental que incluía a Texas, Centroamérica, Panamá, la Zona del Canal y parte de Sudamérica, Baludder fue su jefe, pasando después a Nueva York en donde el 7 de mayo de 1947 se le nombró vicepresidente de la PAA.

Baludder después de Rihl es a quien más debe la CMA. No solamente organizó y orientó la administración de la empresa, sino que fue maestro de quienes después de él han tenido en sus manos sus destinos, incluyendo a Morrison y Silliman.

El gerente de la CMA Elton R. Silliman, oriundo de Texas, estudió minería, pero en 1920 abandonó sus estudios para aventurar en México, llegando a la zona petrolera en donde trabajó corto tiempo. Pasó después a Ciudad Victoria donde se dedicó a la industria henequenera hasta que fue llamado a cooperar en la organización de Aerovías Centrales el año de 1932. Y Silliman debe



EL LINCOLN Standard con que empezó la Mexicana de Aviación en 1924



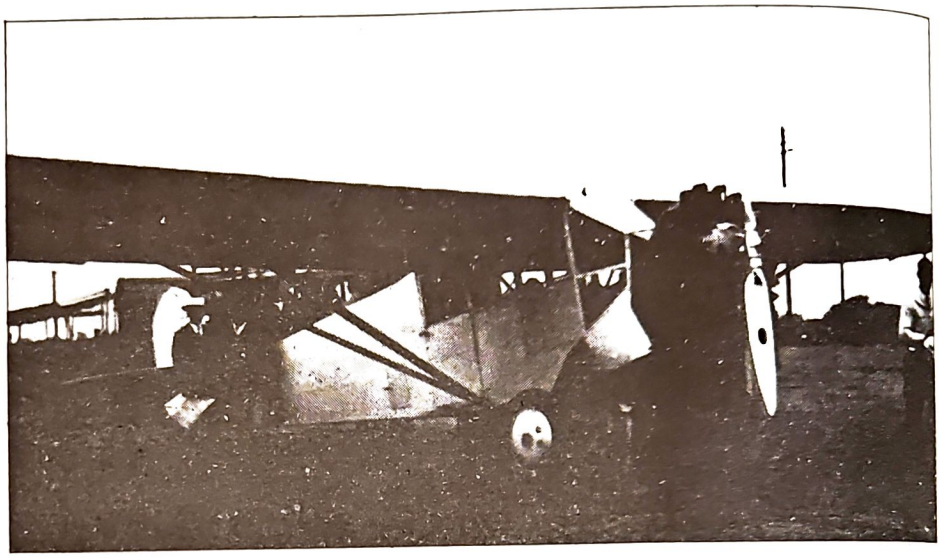
FLOTA aérea de CMA en el aeropuerto El Moralillo en Tampico en 1928

aquella empresa la magnífica acogida que encontró en Chihuahua, Coahuila, Sonora y Guanajuato. Debido a las gestiones personales, Aerovías Centrales consiguió aterrizar en el aeropuerto de El Paso, Texas. En 1933 fue llamado por la PAA para encargarle de su representación ejecutiva ante los países de la antigua división occidental, puesto desde el cual organizó los servicios aéreos en Guatemala y la Zona del Canal; fundó Aerovías Guatemaltecas y la AVENSA (Aerovías Venezolanas, S. A.) así como también la Panamá Airways Inc, los dos años subsecuentes. El primero de enero de 1944 el consejo directivo de la CMA lo nombró gerente general en substitución del señor Morrison, puesto que ocupa en la actualidad. Lo que constituye el mayor orgullo de Silliman es la eficacia difícil de igualar con que funciona su sección de entrenamiento al personal y el hecho de que durante su administración se haya logrado que la Compañía Mexicana de Aviación, fuera en esa época la única empresa de aviación en el mundo que sin estar subsidiada, no tenía un solo acreedor.

PRESTIGIO

Una adquisición muy importante de la CMA en sus primeros años fue indudablemente la de los señores licenciados Gustavo Espinosa Mireles y Roberto V. Pesqueira, a quienes se deben en gran parte muchos de los triunfos que la empresa obtuvo en aquellos años en sus relaciones con los diferentes organismos de gobierno.

Debido a las buenas relaciones de Rihl en el campo bancario y petrolero, y al acierto con que iba seleccionando a sus colaboradores, su empresa aérea encontró vientos favorables desde el principio y comenzó a cimentar gran prestigio entre los habitantes de aquella importante región petrolera y muy especialmente entre los puertos de Tampico y Tuxpan.



FAIR Child de CMA en 1927

La frecuencia con que recibía solicitudes de vuelos para el transporte de funcionarios de las empresas petroleras a la ciudad de México, determinó que Rihl solicitara la extensión de su línea hasta la misma capital de la República, para lo cual sus tres Lincoln Standard fueron reforzados con dos aviones Fairchild de cabina cerrada, con capacidad para cuatro pasajeros y con motor de 250 H.P. El viaje entre la ciudad de México y Tampico se efectuaba en el sorprendente lapso de cuatro horas.

Siempre progresando a pesar de los muchos obstáculos que la nueva empresa encontraba en su camino, Rihl la dirigía con singular acierto haciendo amigos, buscando colaboradores y convenciendo escépticos. El 15 de abril de 1928 logró inducir al Gobierno Federal a firmar un contrato postal para transportar correo desde la ciudad de México hasta Tampico, vía Tuxpan. Este fue el primer contrato postal en la historia de la aviación comercial mexicana.

De acuerdo con el contrato, salió un Fairchild del campo de Balbuena con dirección a Tuxpan y Tampico llevando la primera valija postal y como pasajero al general Eduardo Hay, subsecretario de Comunicaciones, al licenciado Gustavo Espinosa Mireles y a Juan Guillermo Villasana.

Aquella fecha marcó una piedra angular en la historia de la aviación comercial mexicana.

Es justo mencionar a los generales Francisco Serrano, Carlos Vidal y Gustavo Salinas, y a los señores Cosme Hinojosa y Rodolfo Becerra Soto, secretario de Guerra y Marina, subsecretario de la misma dependencia, director de Aeronáutica, director de Correos y jefe de Transportes de la propia Dirección respectivamente, quienes tanto contribuyeron a la realización de aquel singular evento.

NUEVAS RUTAS

Aquel mismo año, el día 25 de octubre, la CMA extendía sus rutas hasta Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida. (Continuará).

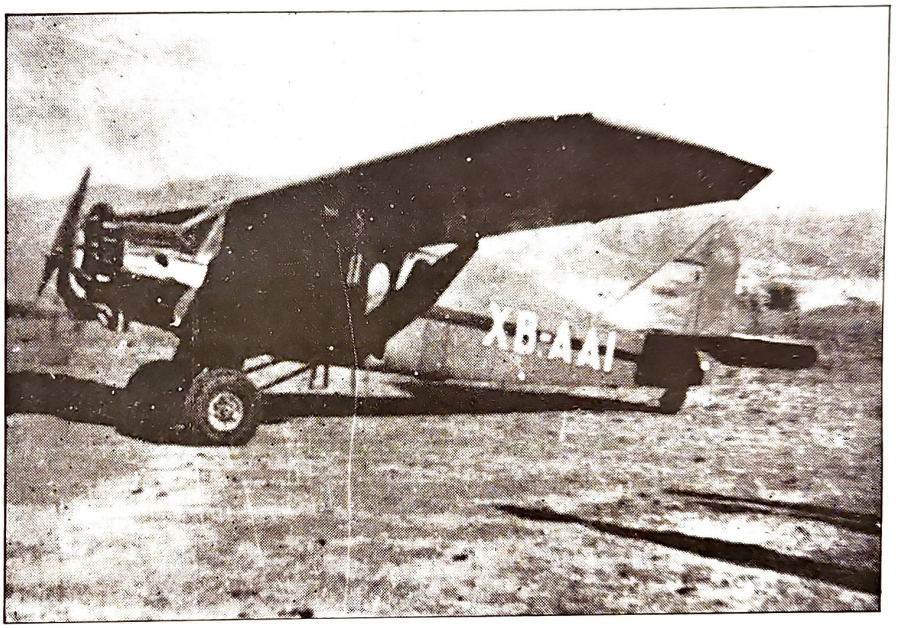
Por el Ing. JOSE VILLELA JR.

Dada la inexperiencia de las partes contratantes en formalidades aéreas, hubo necesidad de recurrir a los antecedentes ferrocarrileros para la fijación de tarifas para pasaje, razón por la cual se autorizó a la compañía una tarifa de $ 0.45 por kilómetro en los primeros 400 kilómetros de vuelo y de $ 0.30 por los siguientes 300 kilómetros.

Siguiendo la modalidad establecida por los ferrocarriles, las cuotas en vuelos especiales eran dobles para viajes menores de 100 kilómetros, pero los ocupantes del aeroplano tenían que pagar el valor total de los asientos que estuviesen ocupados o no. La concesión autorizaba a la empresa a cobrar por conceptos de exceso de equipaje y carga aérea $ 5.00 por kilómetro-tonelada en vuelos menores de 100 kilómetros y en pesos menores de 5 kilogramos. La tarifa para la conducción de valores se fijaba en $ 1.25 por cada 100 pesos kilómetro. El correo pagaba $ 0.75 por kilogramo por cada 200 kilogramos o fracción.

El manejo de una empresa aérea es cosa bien complicada; el rápido progreso de la aviación exige de los capitalistas constantes inversiones.

Deseosos de brindar a México un servicio aéreo de primer orden, Rhil buscaba constantemente capitales nuevos dentro del país. Por su parte él personalmente había llegado hasta el máximo. Era urgente modernizar los aeropuertos, establecer servicios meteorológicos, instalar torres radio-direccionales, etcétera. Los capitalistas mexicanos no tenían fe en el futuro de la transportación aérea y el dilema era:



UN BELLANCA de Aeronaves de México, en el campo de aviación de Hornos en el puerto de Acapulco.

o la Compañía Mexicana de Aviación se resignaba a ser una empresa de ínfima categoría o arriesgaba su porvenir afiliándose a algún socio de mayores recursos.

Así fue como la PAA compró la Mexicana de Aviación a principios de 1929, adquiriendo el total de sus acciones. Esta operación revistió caracteres verdaderamente importantes desde el punto de vista de los intereses norteamericanos en el Continente, pues además de la importancia comercial de México en sí, este país era entonces y sigue siendo ahora, el eslabón que une a los Estados Unidos con los países de Centro y Sudamérica. La ruta desde Texas a través de México y la América Central es de vital importancia estratégica para el Canal de Panamá.

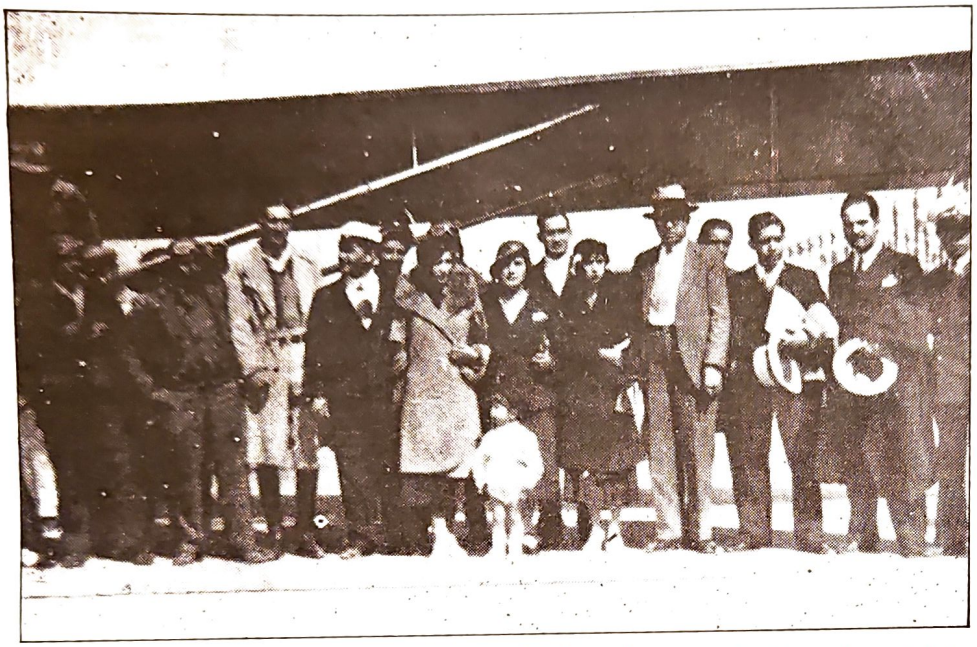
Una serie de circunstancias favorables coincidieron simultáneamente haciendo posible no sólo el crecimiento fantástico de la PAA, sino la vida misma de la CMA tal como existe hoy.

CONTRATOS

La Ley Kelly aprobada por el Congreso de los Estados Unidos —marzo 8 de 1928—, autorizó al gobierno para otorgar subsidio por medio de contratos postales a aquellas empresas aéreas que penetran a países Latinoamericanos. Esta ley vino a favorecer especialmente a México y a Cuba.

La PAA se acogió a ella logrando obtener para la CMA dos dólares por milla-libra de correo transportado entre Brownsville y la ciudad de México. Esta ventaja prevaleció hasta el 15 de febrero de 1935, fecha en que el contrato revirtió a la PAA.

El gobierno guatemalteco rehusaba la entrada de la PAA a su



EL PRIMER vuelo formal de Aeronaves de México al puerto de Acapulco, el 14 de septiembre de 1934.

mantener la flota con que cuenta la empresa, consistente ésta en 3 aviones C-39, 16 aviones DC-3-A y 5 aviones DC-4.

El primer vuelo nocturno entre México y Mérida se llevó a cabo en 1943, año en que la flota voló 5,063,467 kilómetros. Hoy está volando a razón de 15,453,192 kilómetros por año, distancia equivalente a 385 vueltas a la Tierra y a 20 viajes de ida y vuelta a la Luna.

AERONAVES DE MEXICO

AERONAVES de México realiza el primer vuelo México-Acapulco. El primer avión que utilizó esta compañía para sus vuelos a ese puerto, fue un Stinson de Luxe de 5 plazas dotado de un motor Lyscming de 215 caballos. Este avión fue adquirido en Kansas City por don Antonio Díaz Lombardo, quien personalmente fue a escogerlo acompañado del piloto Julio Zinzer.

El avión llegó a México en los últimos días de agosto de 1934, ostentando la matrícula norteamericana HC-14163 y el 7 de septiembre le fue otorgada la matrícula mexicana XB-AJY, haciéndose en estos días varios vuelos de cortesía para autoridades y periodistas sobre la ruta México-Acapulco.

El servicio regular fue oficialmente inaugurado el 14 de septiembre de 1934, realizando el primer vuelo el capitán P. A. Cloyd P. Clevenger. Desde esa fecha el servicio se ha sostenido con toda regularidad.

La formación de Aeronaves de México, como empresa de transporte aéreo comercial se hizo bajo los auspicios de Díaz Lombardo. Pero el hombre al que sin duda se debe el éxito que la compañía alcanzó hasta su reciente nacionalización, fue sin duda don Carlos Ramos. Bajo su hábil dirección y por sus amplios conocimientos y experiencia en aviación, Aeronaves de México pasó los mejores años de su historia.

En 1934, la ruta México-Acapulco recibió un decidido impulso al introducirse el uso de bimotores Boeing 247 para 13 pasajeros con los que fue posible aumentar la frecuencia de los vuelos.

En la actualidad la compañía tiene en uso diario al bello puerto del Pacífico, aviones DC-9. Un récord que puede enorgullecer a la empresa y a la aviación civil mexicana, lo constituye el hecho de que hasta la fecha en la ruta México - Acapulco, Aeronaves de México no ha tenido un solo accidente, no obstante la fabulosa frecuencia de vuelos y la enorme cantidad de pasajeros transportados.

Durante algún tiempo estuvo muy extendida la creencia de que Aeronaves de México sólo servía la ruta México-Acapulco, pero al cumplir la empresa sus 15 años de vida, contaba con rutas a Nogales, Tepic, Mazatlán, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas y Hermosillo.

De 1942 a 1952, Aeronaves de México incrementó su red con la incorporación de Transportes Aéreos del Pacífico, Taxis Aéreos Nacionales y Aeronaves de Michoacán, culminando con LAUMSA y Aerovías Reforma, que más tarde operó automáticamente bajo el nombre de Aerolíneas Mexicanas. Finalmente Aerolíneas Mexicanas volvió a incorporarse con Aeronaves de México poco antes de que esta última pasara a manos del gobierno federal en calidad de empresa estatal, en el año de 1959.

En 1964, Aeronaves de México cubría una red de rutas nacionales e internacionales de 44,467 kilómetros. Su flota cuenta con 28 aviones entre DC-3, C-47, DC-6, Britania DC-8 y DC-9.

Al incorporarse Aerovías Guest con Aeronaves de México, en 1959, esa última contaba únicamente con una ruta internacional, la de México a Nueva York, ahora sus servicios los ha extendido al Canadá, Europa, Centro y Sudamérica, antiguas rutas de Aerovías Guest.

1968

SEGUNDA PARTE

SECCION I POLITICO FILOSOFICA

CAPITULO I POLITICA

1.1 Primer Comité Ejecutivo
1.2 Carta del Asesor Legal
1.3 Luchadores Visionarios
1.4 Lucharon por nosotros sin conocernos
1.5 Juntos en Conciencia
1.6 La Unidad
1.7 El roce con los demás hombres
1.8 Chicago
1.9 Conciencia de Clase
1.10 El Ejemplo del Pasado
1.11 Lucha Revolución y Progreso
1.12 Conflicto en AMSA
1.13 Sindicalismo
1.14 Confesiones en la Cumbre
1.15 Credo Sindical
1.16 Hegemonía Política
1.17 Regalo de Reyes
1.18 Evolución, Adaptación y Conformismo
1.19 La Reestructuración
1.20 Sindicalismo y Política
1.21 Desarrollismo
1.22 Representación y Coordinación
1.23 Tope Salarial
1.24 Sobre la Nacionalización de la Banca
1.25 Sobre el Cuidado de la Fuente de Trabajo

CAPITULO II POLITICA AEREA

2.1 ASPA y los próximos convenios bilaterales
2.2 El Cielo de México no es pignorable
2.3 El malinchismo y la aviación comercial mexicana
2.4 Nacimiento y Razón de los Convenios Bilaterales
2.5 Las Cinco Libertades del Aire
2.6 Cielos Abiertos, Funcionarios Cerrados
2.7 Importancia del Transporte Aéreo Colectivo en México
2.8 Alerta Roja para el Sindicalismo
2.9 Propaganda Nacionalista
2.10 Siempre Existirán los Vende Patrias
2.11 Falta de Visión para Operar Nuevas Rutas
2.12 3,000 Pilotos Desempleados
2.13 Invasión de Servicios Aéreos Extranjeros

Capítulo III – POLITICA EXTERNA

3.1 ASPA en su ubicación internacional
3.2 ¿Qué es y qué hace IFALPA?
3.3 El momento de la Confianza Recíproca
3.4 Legítimo triunfo de los Sobrecargos
3.5 Mensaje del BUO al Sr. Presidente de la República
3.6 Próxima Constitución de la Federación
3.7 La Caja de Jubilaciones y Retiros
3.8 Actuación exterior de ASPA
3.9 Se hizo patente no "cambiar" seguridad por dinero o prestaciones
3.10 ASPA en el Club de Pilotos
3.11 Reconocimiento del Colegio de Pilotos Aviadores, A.C.
3.12 Apoyo del Gobierno al Sector Transporte para establecer los centros de control de Tránsito Aéreo
3.14 Alas Mexicanas
3.15 Carta del Editor
3.16 Solución al conflicto del SNTAS
3.17 Homenaje de ASPA al Presidente López Mateos
3.18 Un libro Prohibido
3.19 Desde la Cabina de Mando Protesta
3.20 ASPA de México con el Lic. G.D.O.
3.21 ASPA en el Desfile del 1o. de Mayo
3.22 Absoluto Respeto para los Derechos Sindicales
3.23 Una buena manera de ahorrar: la Asociación de Empleados de Aviación
3.24 Organización Internacional del Trabajo
3.25 OIT Mensaje del Secretario General de la ONU
3.26 ASPA con el Presidente Echeverría
3.27 Carta abierta al Presidente, de FASTA y ASPA
3.28 ASPA en el Club de Leones
3.29 El Secretario General, electo Presidente del Congreso del Trabajo
3.30 Sobre los vuelos presidenciales
3.31 ASPA en Los Pinos
3.32 A falta de información, especulación
3.33 La OIP se reúne en México
3.34 Desayuno AMRA–ASPA

1.1 Primer Comité Ejecutivo

ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO
(ASPA DE MEXICO)

COMITE EJECUTIVO

Secretario General,	ANDRES FABRE TIRAN
Secretario de Trabajo y Conflictos,	FRANCISCO BALLINA TAVARES
Secretario del Interior,	FRANCISCO TARAZONA TORAN
Secretario del Exterior,	JORGE CASTILLEJOS FIGUEROA
Secretario de Actas y Acuerdos,	EDUARDO VAUDRECOURT PERALES
Secretario Tesorero,	MANUEL ESPARZA AGUIRRE
Secretario de Prensa y Publicidad,	LUIS FRANCO ESPINOSA DE LOS M.
Secretario de Asuntos Técnicos,	RAFAEL TREVIÑO ZAPATA
Secretario de Previsión Social,	CARLOS RAMIREZ CAPMANY

COMISION DE VIGILANCIA

Presidente,	JORGE FARELL BERNAL
Secretario,	FRANCISCO VON BORSTEL TAYLOR
Vocal,	LUIS GARCIA CORTINA

COMISION DE HONOR Y JUSTICIA

Presidente,	FERNANDO RIQUELME CASTILLA
Secretario,	BALDOMERO H. ASTUDILLO
Vocal,	ALVARO BASAIL DE LA VIA

COMISION DE HACIENDA

Presidente,	FLORENCIO CABRERA BRIBIESCA
Secretario,	JAVIER CARRILLO GUTIERREZ
Vocal,	MOISES ALCARAZ GUZMAN

COMISION DE ACCION POLITICA

Presidente,	EDUARDO PINEDA VOLLBORTH
Secretario,	MIGUEL MATEOS RICO
Vocal,	ALBERTO BROWN TORRES

SECCION DE AERONAVES

Secretario de Trabajo y Conflictos,	HUGO DE HOYOS GOSSENHEIM
Secretario del Interior,	RAFIEL BRETON PANIAGUA
Secretafio del Exterior,	RICARDO GONZALEZ ORDUÑA
Secretario de Prensa,	HECTOR ORTEGA GUERRERO

1.2 Carta del Asesor Legal

Páginas de nuestra historia

El movimiento sindical en México, anterior a 1917, fue un movimiento obrero de pequeños alcances. México era fundamentalmente un país agrícola, con una industria incipiente y su pequeño desarrollo industrial no permitía la concentración de masas obreras, ni la aparición de una conciencia de clases que diera nacimiento a las organizaciones poderosas. El movimiento disperso apenas se fusiona con un convenio entre las hermandades de ferrocarrileros por gremios y la heroica Casa del Obrero Mundial, que hiciera un pacto con el Constitucionalismo por el cual, la Revolución se comprometió a dictar leyes en favor de los trabajadores; no fue sino hasta el triunfo de la Revolución y la expedición de la Constitución en 1917, cuando el movimiento obrero en México alcanzó la legalidad que no tenía. Todavía se recuerda como ejemplo claro, el arbitraje dictado por don Porfirio Díaz en la primera década del siglo, en el conflicto gremial de los textiles de Veracruz, de Orizaba y de Santa Rosa, en el cual el Gobierno expidió un Reglamento para regular ciertos aspectos fundamentales de las relaciones de trabajo y declaró que obtenido aquel Reglamento, que el Gobierno se encargaría de vigilar; el Sindicato carecía de objeto, carecía de materia, porque el Gobierno cuidaría el que los trabajadores no fueran presionados y sus derechos quedarían protegidos con aquel Reglamento.

Esta idea de que es el Gobierno, en el momento de crisis, el que puede dictar un Reglamento y resolver las situaciones de trabajo y disolver las Asociaciones Sindicales, para que éstas no vigilen o no cuiden el cumplimiento de los Convenios, este criterio de 1905, se repitió apenas hace dos noches en boca del señor Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, quien en una charla con los pilotos dijo que el Gobierno podría expedir un Reglamento para regular las condiciones de trabajo de los pilotos, y que su Asociación Sindical no tenía objeto de existir porque, "ya el Gobierno se encargaría de cuidar que aquel Reglamento se cumpliera". A cincuenta y cinco años de distancia y a pesar de todos los acontecimientos históricos y políticos de México, las mismas frases de don Porfirio se repitieron en la boca del Secretario de Comunicaciones.

Lic. Luis F. Martínez Mezquida – Asesor Legal de ASPA 15 de Julio de 1959

1.3 Luchadores visionarios

El Yo o el Infrafeudalismo

Cuando los pilotos decidimos suspender nuestras actividades en un acto de protesta por el brutal despido de Fabre, nació para la misma una nueva era.

Las almas de los pilotos, adormecidas durante años por la rutina de una vida incomplicada, sintieron, la noche del 22 de enero de 1959, una despiadada sacudida. Se ponían en juego dos sistemas de vida a seguir:

Uno que tendría como base la libertad inherente al individuo desde su nacimiento, y otro que tendría su punto de partida en el anquilosamiento del YO, y por lo tanto, en la ausencia de la voluntad para pensar y discernir entre lo bueno y lo no conveniente, en un lapso que no sería menor de 20 años.

En lucha interna e individual que llegó a caracterizarse por su dramatismo triunfó el HOMBRE; el aislado y el colectivo. Se venció al retrogradismo.

Fuimos en pos del YO y lo encontramos. Debemos mantenerlo a nuestro lado en nuestra crisis. La tarea de unos cuantos es la de canalizar energías e intelectos, pero es labor de TODOS la de libertar a esos cuantos de nimiedades que les obstruyen la luz para alcanzar la meta.

Nimiedades, y otros obstáculos no tan nimios ni cicateros son los complejos. El de Caín, que según la Sagrada Escritura fue un engendro causal y anterior su origen a Cristo el hijo de Dios y como tal hermano nuestro, late en nuestras venas y habita en nuestras células. Por lo tanto, está en nosotros. La envidia.

La envidia ha engendrado los grandes odios, y la muerte de Abel, como la nuestra nos apartaría del momento. Debemos vivir y lograr la total liberación del SER. Pero debemos hacerlo sin complejos. Estos en nuestras filas nos regresarían por lógica histórica y científica al INFRAFEUDALISMO.

Cuánta debilidad no hay en aquellos que en cada esquina exclaman al ser acosados: ¡Esta vez seré firme como una roca!

¿Que un campeón para llegar a serlo pensó alguna vez en el erróneo primer concepto? Mejor diríase que en su constante firmeza estribó su coronación.

Nosotros los pilotos debemos pensar como campeones. No podemos, no debemos llegar al año de 1980 repitiendo la frase, el concepto... Esta vez seré firme como una roca. ¿Por qué?, porque de nuestra indignidad habrían estado viviendo nuestros hijos durante VEINTE años.

... Y nos criticarían acérbamente con el énfasis y con la razón que la historia glorifica a Guzmán el "Bueno" cuando éste, antes de permitir que la plaza de Tarifa, atacada por los moros, cayera en poder del Califa, les contestó cuando las tropas sitiadoras pretendían sacrificar a su pequeño hijo de nueve años de edad; a la sazón con los moros: ANTES DIERA AQUEL HIJO Y OTROS CINCO, QUE LOS TUVIERA, QUE RENDIR LA PLAZA.

FRANCISCO TARAZONA

No. 3 – Mayo 1959

Unidad: Liberación

El pensamiento es el punto preciso donde empieza la diferenciación individual, punto que en muchos hombres es meramente imaginario. No piensan, simplemente repiten. Carecen de voz, son ecos.

El grado de diferenciación evolutiva de un individuo va en relación directa con su habilidad para pensar. "Pienso, luego existo" no es solamente un axioma, es una ineludible necesidad para sobrevivir.

El hombre que carece de individualidad es gris; sin contrastes en su alma, vive en la penumbra anodina de costumbres estériles que lo encadenan a una noche sin aurora. El hombre que no piensa es un esclavo.

Nuestra lucha emprendida no ha sido producto de pasiones ciegamente liberadas sino prudente fruto de un proceso mental que nos ha llevado a la madurez social al reconocer nuestros verdaderos intereses.

Todos y cada uno de nosotros tenemos la imperiosa necesidad de pensar si hemos de sobrevivir la batalla. Un razonamiento analítico nos llevará necesariamente a esta conclusión básica: La falta de unidad razonada permitió que viviéramos muchos años oprimidos y ha sido la unidad la fuerza que nos ha llevado hasta el presente punto en el camino de la emancipación del piloto mexicano.

No. 4 – Junio, 1959

1.4 Lucharon por nosotros sin conocernos

Una Deuda de Honor

Parecería axiomático que el piloto mexicano tratara de cobrar una vieja deuda a la sociedad al luchar por el reconocimiento de sus derechos. Es todo lo contrario, la está pagando.

El hombre es usuario de libertades y privilegios que otras generaciones, antes que él, lucharon por obtener. Generación a generación, el crisol donde se ha formado la civilización humana ha sido aumentado por el esfuerzo, sudor y sangre de sus hombres y así, el hombre, al nacer, es heredero de privilegios que no ha conquistado, mucho menos merecido. Esta herencia, denominador común de todo ser humano, no implica culpabilidad alguna; pero sí nos hace deudores y el hombre honrado siempre paga sus deudas. Nuestros acreedores originales ya no existen. El pretender pagar la totalidad de nuestra deuda, honrando su memoria, haría de nuestra gratitud un esfuerzo estéril.

El piloto mexicano, al luchar por el reconocimiento de sus derechos fermenta una sana levadura para el futuro de México. Nuestra lucha, es tanto más cruenta, porque no solamente luchamos contra poderosos intereses económicos y la enorme soberbia de poder de las empresas, sino también, contra un estado mental que acepta el hecho incongruente de la opresión humana por medio de métodos anárquicos de trabajo.

No. 1 — Marzo, 1959

Fuerza y Odios

Por FRANCISCO TARAZONA

El fortalecimiento de una organización requiere el trabajo físico-mental de todos sus agremiados.

Los errores cometidos por otros hombres han de servirnos de experiencia para que las bases que rijan nuestro cambio en la tierra sean sensatas.

Los odios, mientras pululen en nuestras células nos aherrojarán con un pasado de tinieblas.

Debemos ver el futuro con la sencillez del campesino, la bondad de la niñez. Desnudos de perjuicios y complejos, para que nuestras palabras reflejen la pureza de nuestras almas.

Unicamente así podremos conseguir que nuestros semejantes vean en nosotros, en nuestras actuaciones, el firme brillo del mañana.

No. 1 — Marzo, 1959

Ultima Hora

NO SE HA PERDIDO EL AMPARO

Los periódicos metropolitanos han publicado la noticia de que el Juzgado Segundo de Distrito ha negado el amparo solicitado por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México contra actos de la Secretaría del Trabajo, dependencia que negó el reconocimiento oficial de nuestra Asociación.

El asesor jurídico de nuestra Asociación ha negado rotundamente esta noticia y nos ha informado que: el procedimiento de amparo se ha suspendido por haberse interpuesto recurso de revisión contra un acto dictado en una aclaración de la demanda de amparo. Esto implica que la audiencia de derecho que se iba a celebrar el 6 de abril, se ha pospuesto, habiéndose turnado el expediente al Tribunal Colegiado de Circuito. Por lo tanto, es absolutamente falso que el Juez haya dictado sentencia en el juicio de amparo.

No. 2 — Abril, 1959



Unidad, Unica Fuerza que Garantiza Nuestro Triunfo

Por ENRIQUE SAENZ DE SICILIA

Unidad significa UNION, armonía o conformidad; también la encontramos definida como "calidad de lo que no puede dividirse sin alterarse"; estos enunciados son los que debemos lograr en toda su extensión, persiguiéndolos todos los miembros de ASPA, siendo esto la mejor garantía de nuestro triunfo.

Hemos podido aquilatar la fuerza, que una organización como ASPA, adquiere cuando sus miembros responden en forma unánime por la convicción de que la razón y la justicia los asisten, porque luchamos por conseguir lo que todo trabajador debe poseer: ser miembro activo de una agrupación sindical, la cual vele por sus derechos y garantice su trabajo ante las empresas.

Es necesario que cada uno de nosotros analicemos introspectivamente el grado de convicción que nos asiste sobre el problema actual. Constantemente debemos dedicar tiempo para meditar sobre ello, y encontraremos que no poseemos la convicción que creemos de lograr el objetivo y de sentir la confianza en los medios empleados.

Luchemos para que esa convicción sea más firme y más razonada, a tal grado, que ésta se refleje en nuestros compañeros, y traiga CONFRATERNIDAD y un total amalgamiento consciente de todos los pilotos aviadores de México, así como la plena aceptación de que estamos conducidos idóneamente por nuestros dirigentes, hacia nuestra meta.

Tomemos en cuenta que lo que nosotros logremos por propio sacrificio en dura lucha y amarga pena será de valor permanente y duradero. Esto se vuelve efectivo y grandioso cuando el sacrificio no sólo es individual sino colectivo, y éste, dirigido hacia un fin tan noble como es el de lograr la protección de un grupo de trabajadores.

La tensión natural ocasionada por el ideal a alcanzar y el lento, pero firme, desarrollo de l acontecimientos no debe permitir que nos ocasione un conflicto interno, que origine en nuestro pensamiento desconfianza al movimiento o a sus dirigentes. No nos dejemos sugestionar por falsos rumores, ideas equivocadas o soluciones "salomónicas" de base dudosa.

Todos sabemos que el ser INTEGRO es bueno y no es necesario el ponernos a analizar el ¡porqué! Hagámoslo también con ASPA y con todo lo bueno que ella encierra; que esto sea un reflejo condicionado positivo en nuestro **subconsciente**, de manera que al pensar o hablar de nuestra Asociación Sindical sea de instantáneo favorable.

Evolución, Adaptación y Conformismo

Todos ustedes, los de cualquier época, los que de una manera u otra, ya sea en la Dirección o como colaboradores, han hecho posible la vida de HELICE, son dignos de respeto y elogio.

Los compañeros de buena fe; los que aportan su experiencia y conocimientos en el plano técnico y profesional; los que nos enseñan y recuerdan que nuestra bella profesión cada día es más compleja y más llena de responsabilidades; aquellos que en comisión sindical nos representan en conferencias y seminarios y nos hacen sentir la presencia de organizaciones similares a la nuestrta en el mundo entero. A esos pilotos que han denunciado nuestras carencias de equipo, servicios, aeropuertos, ayudas. A los compañeros de la nueva generación, que venciendo timideces empiezan a colaborar con la Revista, trayendo al Sindicato un viento fresco que ya empezamos a necesitar: A los que escriben en el "Suplemento"; al que escribe en la Sección Internacional. A todos, gracias. Muchas gracias.

Tú sabes, Enrique, que en estos aspectos, la Revista no está cumpliendo su cometido; que la publicación que ayudaste a fundar y que ha sido tu importante aportación al Sindicato, ya no es el conjunto de escritos vivos —permíteme la expresión—; que aquellos mensajes vibrantes, llenos de calor y fuego, han desaparecido. Bien sabes que sin razón aparente, la Revista ha ido perdiendo dinamismo y que si no se hace algo (en el aspecto a que me refiero) se convertirá en una publicación anodina, soporífera, en una palabra: mediocre.

¿Cuál es la misión de la Revista?... ¡Por favor! No me salgas con la trillada frase de que "... el reflejo de la Asociación hacia el exterior..." Porque, o no tiene nada que reflejar o lo refleja muy mal.

—Es un órgano, un medio de expresión sindical —me dirás— y te alabo el gusto. Sin embargo... ¿Qué proporción de artículos de educación sindical publicas? ¿Cuántos de información y divulgación de temas obreros? En un grupo dinámico, de lucha —como el nuestro— el choque de ideas y conceptos es inevitable. ¿En dónde están los temas polémicos y apasionados que provoquen acciones en los agremiados? ¿Qué clase de sindicalismo profesamos? El apolítico, estrictamente negociado, ¿o somos un sindicato politizado? ¿Es verdad que...? "... el obrero especializado tiende a formar una casta aparte, olvidándose de la clase a que pertenece. Teniendo empleo bien remunerado, se vuelve conformista —si no de palabra, de hecho—. Acepta el yugo del líder, el paternalismo y la burocratización sindical que se eterniza. Se resigna a cualquier situación por humillante que sea y se encierra a sí mismo protegiéndose con la indiferencia, el silencio e inclusive, la mentira..."

R. Reyes Castillo

1.5 Juntos en conciencia

RADAR HUMANO

Por P. A.

VISTA

Magnífica. se **vio** la demostración de UNIDAD y de disciplina que dieron los pilotos al acudir en gran número a la valla obrera con motivo del informe del señor Presidente de la República, ante el Congreso de la Unión, el día 1° de septiembre. Una vez más los pilotos han demostrado su conciencia sindical y su respaldo a la línea trazada por el Comité Ejecutivo, acatando las decisiones emanadas de las Asambleas Generales.

GUSTO

Con cuánto **gusto** hubieran aplaudido los pilotos al paso del señor Presidente de haber obtenido del régimen que él encabeza el cabal reconocimiento del derecho inalienable de asociación sindical y que injusta e ilegalmente les ha sido negado. Con **gusto** aplaudirían los trabajadores del país en general la actuación de un régimen que, a no ser por actos como éste, conquistaría el aplauso y el reconocimiento de la clase trabajadora.

TACTO

Así, pues, los pilotos estuvieron en **contacto**, codo con codo, con los compañeros trabajadores del país en la parte de la valla reservada a las organizaciones que forman el Bloque de Unidad Obrera. Mucho orgullo sería formar al lado fuera de un albañil o de un ingeniero, de un limpiabotas o de un artista, de un empleado de banco o de un maestro, para apoyar un acto positivo del régimen. Desgraciadamente, la presencia de los trabajadores más humildes recordó forzosamente la explotación a que aún son sometidos con la complicidad de líderes corrompidos y venales que, amparándose en la fuerza de las centrales obreras protegidas semioficialmente, logran apagar las justas peticiones reivindicadoras de los trabajadores. Recordó los muchos casos de enriquecimiento a costa de las cuotas sindicales y la impunidad que logran conquistar los líderes rateros. Recordó las privaciones, atropellos y encarcelamientos que sufren cuando se deciden a depurar su sindicato. Recordó también la amenaza de la temible "cláusula de exclusión" usada como arma contra los propios trabajadores cuando se deciden a impugnar al líder traidor y vendido.

OIDO

Se **oye** decir que nuestro ingreso al Bloque de Unidad Obrera no compromete en nada el futuro y la independencia de nuestra Asociación. Se tiene plena confianza en la honradez y en la buena dirección de aquellos que se ha elegido para conducir los destinos de ASPA en el presente. Pero no está por demás definir, de una vez por todas, la rigidez y la rectitud que forman la base de la conciencia sindical de cada uno de los pilotos asociados sindicalmente y que no tolerará influencias políticas, económicas, personales o de otra índole contra la independencia y la democracia sindicales ni contra el espíritu de clase.

OLFATO

Es así como se **huele** que las empresas mismas no ven con malos ojos todo esto, pues posiblemente piensen que así obtendrán el sometimiento de sus trabajadores pilotos. Esto, claro, si los pilotos se dejan.

No. 7 — Octubre, 1959

RECORDATORIO

Para los que intervinieron en la llamada "carta incógnita" van estas palabras.

No analizaré punto por punto de lo en ella expuesto. No tiene objeto ni sentido.

Unicamente trataré el aspecto humano.

Estoy de acuerdo que una fracción del grupo total esté discorde con el procedimiento general; es más, lo acepto. Lo acepto porque lo contrario sería negar la razón de la vida del hombre. No obstante el procedimiento ha sido cobarde.

Cobarde, porque en la concepción, manufactura o germinación, y en el aborto, existió siempre la ocultación del órgano directivo.

Es la célebre "puñalada trapera".

Es cobarde porque los autores ni al calificativo, en cierto aspecto honroso, de enemigos llegan; el enemigo Preisser, Tejera, Rivera y Boyer, y valga la odiosa comparación, dio la cara, se definió. ASPA supo desde un principio que con esos individuos no podía contar. Eran eso, enemigos, o usando otras palabras, contrarios a las ideas generales.

Los cobardes que en el anonimato ocultan su verdadera faz son merecedores del máximo castigo, y ¡ASPA conoce quiénes son!

Si nosotros permitimos que esta acción se olvide seremos acreedores del repudio de las generaciones venideras.

TARAZONA

No. 7 — Octubre, 1959



1.6 La unidad

EDITORIAL

Como virulento corolario a la campaña difamatoria en contra de los pilotos en la prensa nacional por medio de inserciones pagadas, el Gerente General de la Mexicana de Aviación ha girado una circular a los trabajadores de esa empresa en la cual, virtiendo conceptos totalmente falsos y amañando declaraciones de los pilotos, pretende hacer creer al personal de esa compañía que son los pilotos los que están poniendo en peligro su subsistencia, ya que éstos, con su actitud "caprichosa, tendenciosa e injuriosa", precipitan la desaparición de su fuente de trabajo.

No es nuestra intención entablar un debate con el señor H. Max Healy y refutar su mordaz calumnia —los contratos de trabajo suscritos por nuestra Asociación con otras empresas evidencian la rectitud de conducta de los pilotos—; pero no podemos menos que señalar, con enérgica protesta, el espíritu de discordia que un extranjero pretende sembrar en los trabajadores nacionales de la Mexicana de Aviación.

No nos mueve un ciego espíritu nacionalista que nos impidiera valorizar nuestras limitaciones humanas y de clase, pero no permitiremos que hombres ajenos a nuestra idiosincrasia, nacionalidad y a los auténticos intereses de la patria, valiéndose de mentiras y maledicencias, pugne porque un grupo de trabajadores mexicanos se enfrente y luche contra otros trabajadores mexicanos. Juzgamos esta actitud, amén de inmoral, como una afrenta a los intereses de todos los asalariados de esa empresa, ya que pretende que al calor de una lucha intergremial, ambos grupos olviden sus verdaderos intereses comunes.

El viejo adagio "divide y triunfarás", como técnica de proselitismo es una arma difícil de esgrimir contra un núcleo de hombres que han llegado a la madurez social, y en la gallardía de su unidad se estrellan impotentes estos ataques. Sin embargo, la difamación, una vez liberada, no se pierde en la nada y como sutil "boomerang" regresa a su fuente de origen, convertida en certero golpe que puede derribar al coloso.

En el contrato colectivo, que con esa empresa tendrá necesariamente que firmarse, la Mexicana podrá comprar el trabajo, esfuerzos y una cantidad limitada de la vida del piloto, pero el progreso de una compañía necesita más que eso de sus trabajadores, necesita su entusiasmo, y éste no se compra, se gana. Las mentiras, los ataques insolentes, el pretender dividirnos y enfrentarnos en lucha fratricida con los demás trabajadores, conducen a todo, menos a inspirar entusiasmo en los pilotos.

Piénselo bien, Sr. Healy!

"Ningún individuo debe hacer de su calidad de extranjero un título de protección y privilegio".
VENUSTIANO CARRANZA

1.7 El roce con los demás hombres

EDITORIAL

*"Los campos y los arboles nada me enseñan y sólo en la ciudad puedo sacar partido del roce con los demás hombres".—*SÓCRATES.

HACE dos años los pilotos de transporte mexicanos decidimos cambiar nuestro destino y con valor sereno, enmarcado en la razón y la justicia, iniciamos la lucha por el reconocimiento legal de nuestra Asociación, Han sido dos años de ardua tarea. Estimulados por un contorno hostil, amparados en las nobles leyes laborales mexicanas y fortalecidos por nuestra inquebrantable unidad, hemos alcanzado nuestros objetivos primarios al obtener el registro legal de ASPA y al convenir en documentos formalizados, una equitativa distribución del trabajo del piloto. Este reconocimiento estatal y social ha sido otorgado porque Sociedad y Estado han comprendido que ASPA es una organización con una doble misión a cumplir: defender y salvaguardar los intereses de sus agremiados y coadyuvar al progreso de la sociedad mexicana como integrante activo del sindicalismo

ASPA ha obtenido, con la fuerza de su cohesión interna, que la sociedad la reconozca como una unidad representativa de los intereses laborales del piloto mexicano, pero si esta entidad evita el "roce de los demás hombres" no haremos otra cosa que repetir el mismo error que cometimos antaño al aislarnos individualmente; y nuestra destrucción, aun cuando a un plazo menos corto, será inevitable.

Hace dos años emprendidos la lucha por la creación de ASPA. Hoy, debemos cimentar las bases firmes de su supervivencia.

No.14 — Agosto, 1960

1.8 Chicago

Por E. CAMACHO

Con el espíritu de lucha siempre presente en el pensamiento, el deambular por las calles cubiertas de nieve de esta gran ciudad, me sugería constantemente el sacrificio de los trabajadores inmolados el 1° de mayo de 1886 y que, conocidos como los "Mártires de Chicago", han pasado a ser el símbolo mundial de lucha, en todos los países, por obtener mejores condiciones económicas y de trabajo.

¿Cuál era el sentido de su lucha? ¿Cuáles eran sus exigencias? ¿Fue estéril su sacrificio? Estas eran las preguntas que, a pesar del intensísimo frío se formaban en mi mente. Las respuestas a ellas no podía buscarlas, por el tiempo tan reducido, en las bibliotecas, en los periódicos de la época o en los archivos. Entonces traté de buscarlas en el medio que me rodeaba; en las gentes apresuradas huyendo del frío, en el estruendo de los trenes llevando y trayendo expeditamente a millares de gentes a sus trabajos, en el intrépido niño barriendo la nieve del frente de su casa, en la niña rubia arreglando un rizo a su amiga negra y, en fin, en el humo que despiden los miles de chimeneas de las fábricas y que va a tapizar las fachadas de tabique de las casas.

Frente a la rigurosidad de los elementos naturales, el trabajador tiene pleno derecho a luchar por obtener los medios para combatirlos; un abrigo protector, calefacción en el hogar, un medio de transporte útil y cómodo. También tiene derecho a gozar de los adelantos de la ciencia y de la técnica; de una mejor instrucción para sus hijos, de mayores ratos de esparcimiento, de un mejor desenvolvimiento social.

Sin embargo, los trabajadores sacrificados en ese año, luchaban por cosas que ahora son reconocidas plenamente en todo el mundo como conquistas imperecederas, como es la jornada de ocho horas, el descanso del séptimo día, el derecho de huelga y las vacaciones pagadas. En aquel tiempo les parecían a los patrones demandas exorbitantes, y luchaban con todas sus tenebrosas fuerzas contra ellas; tal como ahora lo siguien haciendo contra las demandas, cada vez mayores porque así tienen que serlo. La lucha de los trabajadores por obtener ca-

La lucha es noble porque requiere sacrificios. En Chicago fueron sacrificados los trabajadores industriales, en Cananea los mineros, en Río Blanco los obreros textiles, en México, en 1958, los ferrocarrileros —a quienes aún no se les ha hecho plena justicia— Los pilotos no podemos sustraernos al sacrificio que se nos exija por el triunfo de nuestro justo movimiento; no podemos ignorar nuestro papel en la historia del movimiento del trabajador honrado. La lucha es por el progreso humano

No todo se ha conseguido. Hay gente que mira los aparadores con tristeza; hay gente que mira a través de los cristales de los restaurantes con hambre; hay varios millones de gente sin trabajo; ha gangsterismo sindical. Los árboles están ahora secos y tristes. Pero la primavera apunta y los prados, ahora cubiertos de nieve, se tapizarán de ve de. Y el invierno volverá, pero la gente estará mejor preparada para recibirlo.

No. 1 — Marzo, 1960

1.9 Conciencia de clase

CONCIENCIA DE CLASE

Capt. FRANCISCO TARAZONA

ASPA ha sido registrada.

A la fuerza, por conveniencia o por convicción de las autoridades que se dan cuenta del desenvolvimiento laboral de México y de su insoslayabilidad, o será por mandato destinal, lo cierto es que ASPA existe, es. Hasta ahora el triunfo no nos ha cegado. Tampoco hemos empezado con perdones peligrosos.

¿Conciencia de clase? . . . No sé. Creo en la unidad de los trabajadores, sin ella se desaparece como hombre. Se es un esclavo. Mi amo ahora lo es la Compañía Mexicana de Aviación. Aún no se ha firmado con ella el Contrato Colectivo. Cuando esto suceda, seré libre. Creo en la unidad, con ella hay libertad, no esclavitud. Para algunos la esclavitud es cómoda, a otros los emborracha. Cuando el dinero o las posiciones mellan las mentes de los hombres el valor de la unidad desaparece. La conciencia de clase, entonces, no es necesario ocuparla en los demás, sino en uno mismo, se ha podrido y en su lugar florecen, entre cardos y ortigas, la traición, la venta del ser, del yo . . . "Fulano de tal . se vendió por unos dineros". ¡Los Judas modernos!

ASPA de México existe.

No obstante que estamos registrados, que nuestro sindicato existe, y que existe legalmente; no obstante que el público nos quiere, que nos quiere con egoísmo, ya que somos salvaguardas de sus vidas, a pesar de que los contratos colectivos se están firmando, que se firmarán y se llegará a un acuerdo con todas las empresas aéreas; a pesar de todas las conquistas sociales que el hecho representa, a pesar de tan inefable belleza, yo, estoy desorientado.

¿Por qué estoy desorientado?

Desorientado por la extraña idiosincracia del trabajador piloto. No concibo un desfile de éstos por las calles de México al lado de albañiles, de ferrocarrileros, de metalúrgicos . . . Me impresiona la estúpida creencia de una vergüenza explicable dada esa extraña idiosincracia; esa índole implícita en ciertos individuos, me causa temor. El ego del piloto es intocable, fabuloso. El piloto es generalmente un clásico introvertido. Su introspección lo desnuda a sí mismo, y un narcisismo grosero define su convivencia. No obstante, es piloto y es hombre.

Y es cierto que desfilar es emotivo, sobre todo si los uniformes lucen planchados, y las viseras de las gorras galoneadas y brillantes, los zapatos acharolados . . . La marcialidad del momento, los aplausos, las miradas furtivas y las no menos inocentes de las hembras en los desfiles llenan en parte la molestia (si no es sentido el acto) del momento, pero ¿sería eso espíritu de lucha? . . . ¿Acaso conciencia de clase? . . . O quizás piensen algunos que lo es el pagar a regañadientes las cuotas sindicales, o entregar con un gesto de dolor hipócrita la cuota extraordinaria para los deudos del compañero desaparecido. ¿Acaso es tener conciencia de clase medio asistir a las asambleas? . . . ¿Se puede sentir la lucha obrera, sus inquietudes, sus hambres, cuando se usa calzado caro por lo extravagante . . . o ropa a la "Denier Cri" . . . ¡Qué diferencia no existe entre pegar pasquines en las calles e ir de vacaciones a Europa o a Oriente! ¿Qué acaso se puede pensar en las penalidades y vejaciones de una cárcel cuando se vive en las Lomas, o se es dueño de ranchos, de casas de apartamientos, de hoteles? . . . ¡No lo creo! He ahí mi temor.

Unicamente lucha el hombre que tiene hambre o aquel que la necesidad le ha creado una conciencia de clase colectiva verdadera. Improvisarla en un grupo en cierto modo privilegiado es una utopía. No hay "snobs" hambrientos ni ensangrentados "motu proprio".

Cierto es que las compañías aéreas se han encargado, por su manera miope de observar el desrrollo laboral del país, su desenvolvimiento social, de preparar y empujar al personal piloto, para este movimiento que se está llevando a cabo desde hace dos años; pero entendámonos bien, no existe un espíritu de lucha, una conciencia de clase, y menos colectiva. Si queremos subsistir como clase trabajadora tendremos que crearla o desapareceremos como tales.

Y pregunto: ¿una vez resuelto el problema laboral entre las dos partes, empresas y trabajadores pilotos, de la manera más satisfactoria para ambos, qué vendra?

Pero no olvidemos, ¡hagámoslo ahora! No olvidemos que el objetivo de las empresas, desde ahora, es amañar la directiva de ASPA, crear otro sindicato blanco, el de los pilotos; y esto, de permitirlo nosotros, sería un estigma, una vergüenza . . .

1.10 El ejemplo del pasado

Un cerrado aplauso rubricó la protesta, aplausos con los que los pilotos depositaban su confianza en sus nuevos representantes y que llegaban a éstos como firme respaldo y caluroso aliento. La mente alerta, recordó que hace dos años, la fe de los pilotos había sido entregada a otros hombres que en esos momentoss regresaban a la línea y cuando el Capt. Andrés Fabre pidió a la asamblea un aplauso "para los compañeros que han laborado más de dos años y que ahora se retiran", ésta rompió en estruendosa ovación. El Capt. Vaudrecourt, el Capt. Bretón, el Capt. Tarazona, el Capt. Hugo de Hoyos, con visibles muestras de emoción, recibieron el caluroso homenaje, con la señorial convicción de nunca haber defraudado a sus compañeros y la certeza de haber trabajado tesoneramente por la creación de ASPA.

Al hacerse el silencio, el Capt. Francisco Tarazona se dirigió a sus compañeros con emotiva voz diciendo:

Compañeros:

En agosto de 1958, el día 4 para ser exacto, un grupo de pilotos de distintas compañías jurábamos lealtad a la naciente Asociación. Ibamos a actuar como directivos. Así, con su voto, lo había decidido la mayoría de los aviadores. La mayor parte de los elegidos no tenían conocimientos sindicales; otros, los teníamos escasos. A mí me escogieron para Secretario del Interior. Los que lo hicieron no se fijaron entonces en el color de mi piel. Les parecí bueno a secas; y eso bastó. No era aquél, momento para fijarse en minucias. Unicamente importaba el hecho de que yo podría ayudar a defender intereses o a conseguir mejores prestaciones.

Dos años han bastado para dilucidar la situación. Mi piel, incolora en aquel entonces, se tornó de pronto, para algunos, de tonos inconvenientes. Mis andanzas por el amplio mundo las capitalizaron con cierto dolo, individuos inescrupulosos que antes no habían dudado en encontrarlas lógicas. El radicalismo los asustó. ¡Había que suavizar! —decían—. Aquella posición erguida, viril, virtuosa, limpia, apasionante, de ASPA de México del 58, me parece ahora un lejano sueño.

Comprendo que estaría más a tono una despedida color de rosa, de mutuos elogios, de abrazos y lloros, de hipócritas reconocimientos. Sería ideal un fin de período prefabricado. Pero para eso aún no he nacido.

Puedo decir, con la anuencia de ustedes, que realicé el cometido con rendimiento para ASPA durante las tres cuartas partes del recorrido, luego, mi ideología, o mejor dicho, mi conciencia de clase, se enfrentó sin descifrarla a una nueva modalidad sindical. Modalidad sindical que me resulta extraña. Y me resulta extraña a no dudar por inmodesto, pues se presume que el modesto nunca pretenderá ser original, ni alzará su palabra, ni tendrá opiniones peligrosas, ni desaprobará a los que gobiernan, ni blasfemará a los dogmas sociales; y el hombre que acepta esa máscara hipócrita, renuncia vivir más de lo que le permiten sus cómplices.

Algunos dirán: ¡paparruchas, hemos triunfado! ¡y con ello basta! En efecto, hemos triunfado. Del triunfo nos hablan el número del reconocimiento oficial de ASPA, el 2991, los contratos colectivos de trabajo, el sinfín de conquistas sociales alcanzadas e, inclusive, reformas a la Ley Federal del Trabajo... Eso, y un futuro.

No obstante, cumplo el tiempo del cometido asignado a mi persona, con la cabeza en su sitio; ni más alta ni más baja.

Amigos míos:

Crear conciencia de clase entre un grupo privilegiado es difícil, pero no imposible.

Discernir entre lo conveniente o no para ASPA dentro del medio ambiente en que nos desenvolvemos, es tarea de romanos.

Pero luchar para que la verdad de nuestra Asociación, de nuestra Asociación limpia, sindical y políticamente hablando, prevalezca entre la mayoría de los miembros de la Directiva y, por lo tanto, de la Asociación, debe ser la meta, cueste lo que costare, de todo aquel que ocupe un puesto o desempeñe un cargo en el Ejecutivo.

El futuro de ASPA es brillante, pero encierra peligros. Uno de los más comunes es el de hacer de los sindicatos instituciones de lucro y escalón para el logro de ambiciones.

Compañeros pilotos: Quiero decirles que desde los escaños de las asambleas tendréis en mí al mismo defensor de los principios de ASPA de México. Del ASPA de los tonos azules, y rojos vivos; cuando el azul fue el alma de la veteranía, y el rojo la sangre de nuestros jóvenes pilotos.



CAPT. FRANCISCO TARAZONA

1.11 Lucha, Revolución y Progreso



E. CAMACHO

LUCHA.—En primer lugar explicaré qué entiendo por **sindicato de lucha.** El sindicato es, según una moderna definición, un grupo de **lucha** integrado por trabajadores asalariados organizados con arreglo a directrices económicas, con el fin de mejorar y proteger su "status" inmediato y sus condiciones de vida.

El carácter contractual de las relaciones entre empresas y sindicatos, le imprime a las mismas el carácter de lucha constante por la consecución de los objetivos divergentes de ambas partes: el máximo rendimiento sobre el capital invertido a costa de la máxima explotación de máquinas y trabajo constante de las empresas y, por el otro lado, la lucha por parte del trabajador por mejorar sus condiciones de vida. Esta **disparidad** de intereses y objetivos, conduce a las empresas a considerar al sindicato como un arma agresiva en contra de sus intereses económicos y, consecuentemente, a emplear todas sus poderosas armas para liquidarlo o, por lo menos, para restarle combatividad. El sindicato se verá obligado a reforzar la unidad de sus miembros y a aumentar su influencia política para poder defenderse con éxito.

REVOLUCION.—La posición revolucionaria de un sindicato la fundamenta el hecho de que su misma existencia se deriva de la Constitución Política que nos rige, y que es resultado de los postulados sociales y políticos alcanzados por la fuerza de las armas durante el movimiento iniciado en 1910 La sucesión de los gobiernos revolucionarios y el apoyo de las clases populares ha hecho posible el mantenimiento de la misma Constitución y la definición, la delimitación y el afianzamiento de aquellos postulados.

La dilación en llevar a la práctica algunos de ellos, la pérdida o la entrega de posiciones en favor de la reacción, la claudicación en los preceptos revolucionarios, las violaciones ocasionales a la misma Constitución, no deben hacernos desistir de apoyar a los gobiernos revolucionarios contra los embates y las pretensiones de la burguesía reaccionaria, que trata de volver al régimen de haciendas y latifundios, a las tiendas de raya, a la educación confesional, y que vería con buenos ojos la entrega incondicional del país al imperialismo continental.

PROGRESO.—Si ningún individuo, grupo, pueblo o Estado pueden quedar inafectados por los grandes cambios sociales y políticos de nuestro tiempo, el sindicalista, el trabajador, mucho menos puede ignorar o limitar el estudio de estos problemas, que le afectan tan directamente.

Un sindicato define su posición progresista cuando sus miembros se interesan por acrecentar su cultura en el terreno de las ciencias económicas, políticas y sociales; ciencias relacionadas fundamentalmente con sus actividades sindicales. Una masa sindical culta, incuestionablemente imprimirá una actividad pródiga al sindicato en conjunto. Por el contrario, una masa inculta políticamente, indiferente, abúlica, crea las bases para su transformación en sindicato blanco o dirigido.

Es así como defino las características de la posición de un sindicato dentro de los marcos normales de su actividad. Dentro del marco de las relaciones privadas de empresa y sindicato como una posición de lucha. Dentro del marco nacional en el campo de las relaciones de carácter público con una posición de adhesión y apoyo de los principios de la Revolución Mexicana. Finalmente, dentro del marco de las relaciones del internacionalismo sindical y de clase con una posición de sindicato progresista.

Sintetizando estas tres posiciones dentro de un tema sindical, diría yo: "LUCHA, REVOLUCION Y PROGRESO".

1.12 Conflicto en AMSA

Editorial

LOS compañeros de Aeronaves de México, AMSA, atraviesan por una penosa situación al haber sido calificados recientemente con denigrantes epítetos e incluso acusados de atentar contra su propia fuente de trabajo. Se les culpa de una tavor de tortuguismo encaminado a presionar a la empresa para obtener con tal medio una total aceptación a sus peticiones en la renovación del Contrato de Trabajo que actualmente se verifica en la Junta de Conciliación y Arbitraje.

La situación actual de los compañeros de Aeronaves no es la de un grupo de trabajadores en particular, es la que puede confrontar en un momento dado toda ASPA o un grupo de pilotos en otro país; se les vilipendia y se les denosta por una conducta que debe ser tenida en alta consideración por su inobjetable respeto a las leyes, físicas o constitucionales, pero siempre normas y preceptos que son primordiales para la seguridad de las vidas humanas, de valor inapreciable, confiadas a su responsabilidad.

Cualquier ataque contra uno solo de los pilotos afiliados a ASPA constituye un ataque contra todo el grupo. ¡Animo, compañeros de AMSA; estamos todos con ustedes como uno solo, como siempre ha estado ASPA, firmemente unida en los tiempos buenos como en la lucha!

1.13 Sindicalismo

SINDICALISMO

Por el capitán *Francisco Tarazona Torán*

A los pilotos les molesta hablar o leer sobre sindicalismo. Para una gran mayoría de ellos la palabra sindicato ha querido decir corrupción, venalidad e inmoralidad.

Lo mismo pensaban de la burguesía moderna los feudales y aristócratas cuando aquéllos, en unión del pueblo, derrocaron a Luis XVI.

Los pilotos no podemos escapar a un juicio análogo. Habiendo triunfado nuestro movimiento revolucionario en 1959 con la ayuda de todos los sectores obreros del país y aun de muchas partes del mundo, nos hemos encastillado en nuestro sindicato y pretendemos, como los burgueses en Francia, situarnos en estratos que en realidad no nos corresponde habitar. Y no nos corresponde, porque el sindicalismo obrero en países democráticos, como constitucionalmente es el nuestro, no puede matizarse al gusto del consumidor. Claro que nadie puede obligar a un piloto a "querer" fraternalmente a un linotipista o a un metalúrgico, pero sí, es nuestra obligación recordarle que debido a la solidaridad brindada por ellos, y otros miles como ellos, fue posible el que hoy puedan disfrutar de la tranquilidad de su castillo.

Hemos de comprender de una vez por todas, que un sindicato no es un club. Así como no es saludable basar nuestra unidad en la práctica del criterio de una minoría, sí lo será cuando todos los pilotos de A.S.P.A. adquiramos la conciencia sindicalista necesaria para exigir nuestros derechos, y saber cumplir con nuestras obligaciones.

Nuestros ideales deben seguir siendo moneda de cuño corriente con el sello de nuestras más puras convicciones sindicales. Nuestro espíritu no debe ser aherrojado en cárceles simbólicas de opresión. No permitamos que la atmósfera que respiramos esté intoxicada de malas intenciones, de anhelos deshonrosos, de conducta reptante. Hagamos todos el máximo esfuerzo humano para, a la brevedad posible, restañar las heridas que han enfermado a nuestra Asociación y tratemos a toda costa porque siga siendo respetada por propios y extraños y de ninguna manera, a ningún precio, permitamos que caiga en las garras de un materialismo obsceno, y desquiciante.

1.14 Confesiones en la cumbre

Por el capitán Astudillo

Que peligroso es que el individuo viva en desconfianza de la sociedad a la que pertenece y a la que se debe por razón natural y por fenómenos de carácter social. No le entregará más sus aportaciones de ideas lúcidas y sinceras; le negará su mejor esfuerzo físico al servicio que toda noble causa; limitará el caudal valioso de su amistad desinteresada y caerá, finalmente, en una frustración penosa y disolvente.

El hombre y el medio se miden por su identificación plena y por su valor, por su arrogancia, por su orgullo y por su audacia razonada para acometer los problemas cotidianos y aquellos otros circunstanciales imprevistos. Toda falta de coordinación, la sombra de una duda, la parálisis medrosa puede frenar peligrosamente la acción oportuna y certera. Puede difurcar hacia extravío de criterio que impide concesiones positivas o impulsa a excesos negativos.

No debemos tener la pretensión de ser siempre originales. La convivencia pacífica, la comprensión y la confianza se han forjado en los mismos moldes desde siglos atrás que es difícil situar en nuestra mente. Las palabras muy gastadas por el tiempo y el uso cobran cada día renovada vigencia para mantener inalterable el espíritu de cuerpo y la pasión por reforzar los lazos que sostienen la unidad integral de una sociedad consciente de su libertad y de sus derechos.

1.15 Credo Sindical

CREEMOS
que todos los hombres tienen derecho a vivir con dignidad y a gozar plenamente del fruto justo y equitativo de su trabajo.

CREEMOS
en la libertad irrestricta y definitiva, como conquista del hombre para garantizar el ejercicio de su autodeterminación y proteger, en función de la sociedad de la cual es parte, el principio general de que los derechos del individuo terminan donde comienza el derecho de los demás.

CREEMOS
en la voluntad del hombre de asociarse a sus semejantes, para procurar los medios que aceleren las reformas constructivas necesarias, asegurando su participación en el estudio y solución de los problemas sociales, políticos y económicos que perturban a la humanidad.

CREEMOS
en el sindicalismo libre y democrático, como expresión y síntesis de las aspiraciones del trabajador e instrumento decisivo para el establecimiento de las normas y condiciones bajo las cuales habrá de rendir sus servicios.

CREEMOS
en la unidad de propósitos del sindicalismo y en la firmeza del espíritu combativo del hombre, como elemento de lucha hacia el logro de los satisfactores materiales y la victoria final sobre la injusticia, la explotación del hombre por el hombre, la ignorancia, la pobreza, las tiranías y el miedo.

Tomado de la Revista 1º de Agosto, órgano del Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana.

1.16 Hegemonía política

Por el Capitán
Francisco Tarazona Torán

NO nos resulta extraño, es más, lo consideramos comprensible y hasta lógico que, la sola palabra **política** actúe como repelente para muchas personas. Siendo que el arte de gobernar, dar leyes y reglamentos para mantener la tranquilidad y seguridad públicas, conservar el orden y buenas costumbres, es lo que en la más simple acepción de la palabra se conoce como **política.**

Pero la **política** en sí no es culpable del mimetismo en que esos pseudo-gobernantes la transformen sino que, la pureza en que se sientan sus bases resalta con tanta más fuerza cuanto denigrantes son los actos de piratería que se cometen bajo su supuesto amparo. Esto es, ante la infracción cometida por el hombre, la ley continúa inmutable, y es el hombre quien, en última instancia, la cumplirá, la hará cumplir o la manejará a su antojo; es decir, acatará los ordenamientos de esa ley o la mimetizará a su conveniencia.

He mencionado, a propósito, gobiernos de diferentes estructuras; desde democracias hasta dictaduras de proletariado, pasando por monarquías orgánicas y dictaduras de estado.

En México, y como todos sabemos, nuestros gobernantes llegan al poder mediante campañas políticas de partido y ejercen el poder a través de la Constitución. Empero, si analizamos nuestro caso, es decir, el de México, observaremos que, esencialmente, ha sido solamente un partido el que ha logrado una manifiesta hegemonía sobre los demás.

1.17 Regalo de Reyes

"REGALO DE REYES"

—Necesito un préstamo de sesenta mil pesos para comprarme un "carro". Hace una semana que lo solicité y aún no me contestan. ¿Qué pasa?

Yo estaba en la oficina y escuchaba lo que aquel joven piloto le decía al encargado de la misma.

De cuando en cuando el joven aviador volvía su mirada hacia mí y en ella se notaba la impaciencia. Esa impaciencia que demanda acción, y que condena, al mismo tiempo.

—Se están haciendo los trámites necesarios, capitán, en cuanto se terminen se le avisará —contestó amablemente el encargado—.

—Le agradeceré que sea cuanto antes, pues me urge. Llevo un año y tres meses en la compañía y, creo que tengo derecho a...

Aquél decidido piloto se despidió secamente de nosotros y salió atropelladamente del despacho.

—¿Exigente el joven? Algo, ¿verdad, capitán?

—No tienen la culpa ellos —contesté. No se les ha enseñado cuánto ha costado la formación de ASPA, y cómo se ha conseguido. Es decir, no conocen los escollos que se han tenido que vencer para llegar donde hemos llegado. Por ejemplo, no saben que en aquellos momentos de la lucha, hace más de diez años, quienes estaban al frente del Movimiento se tenían que pagar la comida y el estacionamiento. Algunos de ellos tuvieron que vender sus autos para poder seguir luchando, y para sostener el espíritu y fuego del Movimiento.

Ellos creen que este hermoso edificio nos ha sido regalado por alguna hada madrina. Y posiblemente también piensen que el prestigio de que disfruta ASPA en el mundo se adquiere con el pago de las cuotas que se hacen a IFALPA...

—¿Usted cree que sirva de algo, y que cambie las cosas el hecho de que sepan lo que costó en sacrificios humanos el nacimiento y la existencia de ASPA de México...?

En la mirada de mi interlocutor se notaba algo de burla, o quizás era tristeza.

—No, quizás no. Pero es nuestra obligación —yá— hacerles saber que las prestaciones que se disfrutan han sido logradas por alguien y a través de múltiples luchas llevadas a cabo en miles de días, muchos de ellos infelices, de desconcierto, de dudas peligrosas y de estómagos estrujados por el conocimiento de los inminentes despidos en masa y rescisiones de contratos. Hay que decirles que muchas esposas de muchos pilotos se quedaron con las manos entrelazadas en señal de rezo, o de clemencia o de dolor... Sí, cuando éstos salían de casa y no se sabía cómo, ni cuándo, ni si regresarían. Hay que decirles a nuestros jóvenes compañeros pilotos que hay que aquilatar y respetar el origen de ese "misterio" que representa para algunos de ellos el monto de lo que se ha conseguido, para que no sigan creyendo, repito, que ha sido un regalo de reyes.

Quizá los hombres que formaron ASPA no importen. Tampoco sus nombres. Pero la obra que consiguieron edificar hay que distinguirla y respetarla como la distinguen y respetan en el mundo entero.

Sí, aunque por el sentimiento de algunos de los actuales miembros de ASPA se pretenda que se nos mire en el exterior como burgueses, y no como clase obrera.

Y si cabe ¿por qué no la humildad, cuando es innecesaria la soberbia?

1.18Evolución, adaptación y conformismo

Evolución, Adaptación y Conformismo

Todos ustedes, los de cualquier época, los que de una manera u otra, ya sea en la Dirección o como colaboradores, han hecho posible la vida de HELICE, son dignos de respeto y elogio.

Los compañeros de buena fe; los que aportan su experiencia y conocimientos en el plano técnico y profesional; los que nos enseñan y recuerdan que nuestra bella profesión cada día es más compleja y más llena de responsabilidades; aquellos que en comisión sindical nos representan en conferencias y seminarios y nos hacen sentir la presencia de organizaciones similares a la nuestrta en el mundo entero. A esos pilotos que han denunciado nuestras carencias de equipo, servicios, aeropuertos, ayudas. A los compañeros de la nueva generación, que venciendo timideces empiezan a colaborar con la Revista, trayendo al Sindicato un viento fresco que ya empezamos a necesitar: A los que escriben en el "Suplemento"; al que escribe en la Sección Internacional. A todos, gracias. Muchas gracias.

Tú sabes, Enrique, que en estos aspectos, la Revista no está cumpliendo su cometido; que la publicación que ayudaste a fundar y que ha sido tu importante aportación al Sindicato, ya no es el conjunto de escritos vivos —permíteme la expresión—; que aquellos mensajes vibrantes, llenos de calor y fuego, han desaparecido. Bien sabes que sin razón aparente, la Revista ha ido perdiendo dinamismo y que si no se hace algo (en el aspecto a que me refiero) se convertirá en una publicación anodina, soporífera, en una palabra: mediocre.

¿Cuál es la misión de la Revista?... ¡Por favor! No me salgas con la trillada frase de que "... el reflejo de la Asociación hacia el exterior..." Porque, o no tiene nada que reflejar o lo refleja muy mal.

—Es un órgano, un medio de expresión sindical —me dirás— y te alabo el gusto. Sin embargo... ¿Qué proporción de artículos de educación sindical publicas? ¿Cuántos de información y divulgación de temas obreros? En un grupo dinámico, de lucha —como el nuestro— el choque de ideas y conceptos es inevitable. ¿En dónde están los temas polémicos y apasionados que provoquen acciones en los agremiados? ¿Qué clase de sindicalismo profesamos? El apolítico, estrictamente negociado, ¿o somos un sindicato politizado? ¿Es verdad que...? "... el obrero especializado tiende a formar una casta aparte, olvidándose de la clase a que pertenece. Teniendo empleo bien remunerado, se vuelve conformista —si no de palabra, de hecho—. Acepta el yugo del líder, el paternalismo y la burocratización sindical que se eterniza. Se resigna a cualquier situación por humillante que sea y se encierra a sí mismo protegiéndose con la indiferencia, el silencio e inclusive, la mentira..."

R. Reyes Castillo

1.19 La reestructuración

Por el Cap. Francisco Andrade Ortiz

Todos nos imaginamos cuál será el resultado del estudio que la SAS está efectuando en las lejanas regiones nórdicas: nos dirá cosas que ya sabemos. La compañía en estudio es analógicamente una gran olla en que se pretende cocinar un guiso con indeterminado número de ingredientes.

Cuando se compró la olla no se pensó claramente qué era lo que se iba a cocinar, así que, indiscriminadamente, se le pusieron aviones, pilotos, sobrecargos, mecánicos, empleados de tierra, vendedores de boletos, técnicos, etc.; pero como no sabíamos qué se cocinaba, y se le puso más gas del normal, nuestros ingredientes se empezaron a quemar; había que hacer algo con lo que quedaba... vino un cocinero y la compró toda así como estaba (papá Gobierno). Era como una salvación de los cuentos de hadas. En esta fecha se debió haber echo una reestructuración; recuerdo que cambiaron los ingredientes: a los pilotos se les cambió el uniforme: el escudo por un mono; se cambió también el azul por el naranja; así, se procedió a prender el gas y ¡Zas!, se empezó a quemar todo.

Pero vino una "hada madrina" y con su varita de virtud rescató lo que quedaba, se hizo otra reestructuración y se volvieron a hacer cambios. Ahora el caballero adoptó los rasgos de un personaje; se le pusieron nuevos ingredientes: chilenos (para que picara), ingenieros (que en otro tiempo ya se habían incluido), y se inventaron otros ingredientes con títulos extraños como los que aparecen en las notas políticas: "investigador supernumerario de la cantidad de polvo que se acumula en las llantas de los aviones"; "Sales President & Service Agent"; "empleado de programación y finanzas"; "contador del tiempo que tardan los empleados en el baño a horas de oficina", y más y más ingredientes; porque ahora sí se pensó en hacer una comida de "banquete", pero... vino el cocinero enojado, y con justa y sobrada razón ¡no dejó prender el gas! y les dijo: "Señores, ¡basta de comiditas! Esto lo planearemos muy bien".

Cuando se termine el estudio y prendamos el gas, ojalá no se nos queme la comida nuevamente y vayamos a cambiar el caballero y los colores; y si esto sucede, ¡ojalá que todavía exista el hada madrina para seguir prendiendo el gas!

Y como dice una canción: "señor farolero, encienda el gas y diga usted OLE a la REESTRUCTURACION".

1.20 Sindicalismo y Política

sindicalismo y política



J. Luis González Navarro.

Hace ya algún tiempo que en **ASPA estamos preocupados** por nuestra ubicación en el mosaico político mexicano, o más bién por nuestra falta de ubicación en el mismo. La inquietud es válida por cuanto replantea la necesidad actual de hacerlo y no tanto por lo que hayamos dejado de hacer, la bandera de "conveniencia" con la que alguien nos ha calificado no encarna mas que la teoría y práctica del sindicalismo: después de todo, los sindicatos no son tribunas políticas sino posibilidades abiertas de promoción de sus asociados.

Con todo, los tiempos cambian, en la actualidad asistimos, entre otras cosas a una crisis de la legitimidad del poder que exige mayor sensibilidad y tacto en el trato de nuestros problemas con las empresas, con el Estado y con la sociedad misma.

El "supremo Gobierno", ha pasado a ser una entidad de caracter inmanente a toda actividad, a toda función, a la vida misma.

La última instancia de nuestros conflictos laborales sigue siendo la "relación" política, los asuntos se resuelven con mayor facilidad en el despacho del funcionario o en la plática privada que en el tribunal de conciliación o en la Sala del Trabajo, el problema actual consiste en la imposibilidad de saber hasta cuando persistirá esta práctica y en la necesidad de plantear objetivos a largo plazo, más que las restringidísimas "conquistas" inmediatas. Este es el marco actual de donde podemos partir, según pensamos, para analizar nuestra participación.

La lucha de los trabajadores contra el capital solo se explica en la medida que el gobierno, supuesta entidad gestora del bien común, se muestra incapáz de dar respuesta a los requerimientos de las masas. Ante esta perspectiva los trabajadores nos hemos organizado para luchar unidos por mayores posibilidades de subsistencia. En este sistema y en este momento el sindicato de trabajadores representa la única fuerza capáz de conseguir algo más que migajas para sus asociados; y esto lo saben tanto el gobierno como los empresarios, de ahí su enorme interés por lograr el control de las direcciones sindicales, y también de ahí el nuestro para evitar las mil formas de corrupción.

1.21 Desarrollo

EDITORIAL

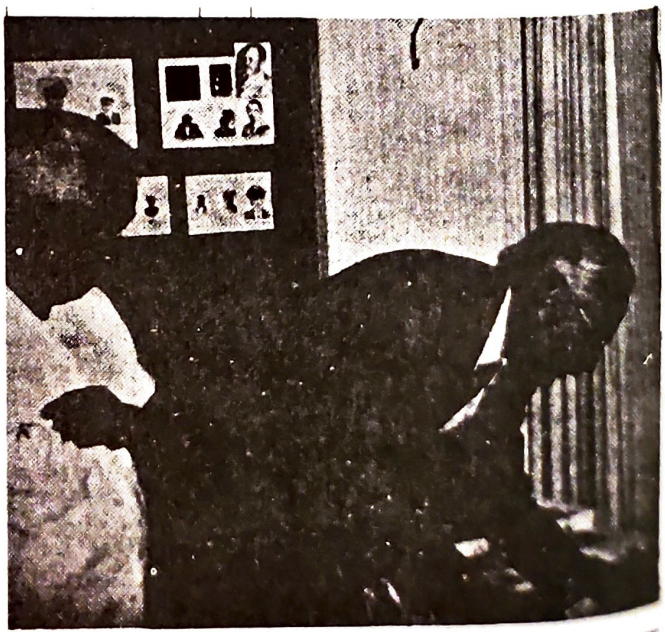
El inaudito colapso que ha sufrido la economía nacional por causas de sobra conocidas y que son del dominio público, ya está generando un enfrentamiento de clases, debido a que los "abusados", según expresión del Ejecutivo de la Nación, se han aprovechado de tan dramática situación, para aumentar en forma criminal los costos de la vivienda, de la ropa, de la alimentación, de los medicamentos y de cuantos productos se consideran de consumo popular y para cuyo eficaz control no se avizoran medidas prácticas ni radicales.

Debido a ello, las clases laborantes ya no están dispuestas a que sigan exigiéndoles mayores sacrificios en beneficio de una minoría de privilegiados y explotadores, pues como se está viendo, ya comienzan a rebelarse contra las injusticias y atropellos de que son objeto. Sin embargo, los poderosos, empeñados en seguir sosteniendo la sartén por el mango, en su desorbitada ambición y lejos de reflexionar que un estallido social acabará por barrer también con ellos, consideran que su enemigo mortal son precisamente sus víctimas: los trabajadores organizados; es decir, los sindicatos a que pertenecen.

De acuerdo con lo expuesto y a medida que en lugar de soluciones, son los conflictos y los enfrentamientos los que tienden a agudizarse, nos hacen recordar la ejemplar postura de nuestro Secretario General, el Capitán Mauro Gómezperalta Damirón que, en la Reunión Preparatoria de Consulta Popular del Transporte Aéreo, celebrada el 26 de Febrero del presente año, en su ponencia intitulada "LA PARTICIPACION DE LOS SINDICATOS EN LA AVIACION COMERCIAL MEXICANA", aparte de plantear graves problemas y proponer la aprobación de medidas que contribuyan a la prosperidad de la Aviación Mexicana, expuso en uno de sus más contundentes párrafos:

"Quien pretenda ver o señalar desventajas en la participación de los sindicatos en la aviación comercial mexicana, se coloca como enemigo de los trabajadores y como detractor de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de las doctrinas y principios de los hombres que han hecho posible la soberanía nacional".

"Nuestro deber es, precisamente, el de reafirmar, como principio, la participación de los sindicatos en la planeación, en la construcción y en el logro nacional de toda empresa mexicana QUE BUSQUE CONTRIBUIR AL PROGRESO Y AL DESARROLLO DE LOS MEXICANOS".



1.22

SECRETARIO GENERAL

Por A. RAMIREZ ALTAMIRANO

RECIBE esta denominación la persona que encabeza una sociedad o una agrupación y que cuenta con la colaboración directa de otras personas que en conjunto forman el Secretariado o Comité Directivo. Tiene pues el Secretario General, las mismas atribuciones, obligaciones y derechos que un Presidente en cualquier clase de sociedad, variando solamente el nombre, que se ha hecho popular en las asociaciones sindicales.

En los regímenes democráticos como el nuestro que aun cuando no tiene la pureza que deseamos, pero que va encaminado hacia allá, encontramos que el nombre de Presidente va desapareciendo en los sindicatos, tomando fuerza la designación de Secretario General, como cabeza, líder o jefe del Secretariado.

Sus funciones son amplísimas y desafortunadamente en algunos sindicatos, los Secretarios Generales toman decisiones y manejan sus agrupaciones unilateralmente sin reunir al Comité Directivo para deliberar y llegar a un acuerdo sobre aquellos puntos que por su importancia lo requieren y más aún cuando son de interés general para todos los asociados. En esos casos el líder se convierte en una especie de dictador que a la larga sólo piensa en su interés personal y en mantenerse en el poder a base de injusticias y arbitrariedades. La demagogia es la base principal de su defensa por el poder y selecciona una camarilla que lo defiende y lo adula ensorbebeciéndolo y haciendo de él un verdadero enemigo de los trabajadores. La lucha sindical irá depurando estos parásitos que ningún bien hacen ni a la clase trabajadora ni a México.

Con el nacimiento de ASPA como Asociación, llegó a la vida sindical de México una nueva inyección de gente de bien, de hombres cuya única meta es y ha sido desde un principio, velar por el bienestar común y el mejoramiento social y económico de los agremiados: Ballina, Tarazona, Victoria, Castilleios. Farell. Alvarez Bacha. Bretón, Vaudrecourt, etc., etc., etc. Y a la cabeza de todos ellos: Fabre. El líder. el Secretario General. el hombre que ha sabido amalgamar el valor intelectual, el moral y la energía de este puñado de hombres. que respaldados por la unión firme e inquebrantable de una asamblea viril y libre. ha logrado no sólo la culminación del triunfo al obtener del Gobierno el registro como sindicato y el logro de las prestaciones que ansiábamos y que hoy son una realidad, sino también, y esto es lo más grande en nuestro movimiento social, ha dado a ASPA una **responsabilidad histórica.**

Porque Fabre es eso, un hombre justo que defiende hasta el último hálito lo que meditadamente conceptúa como eso. Su rectitud de criterio, sus normas morales, el ejercicio democrático dentro del Secretariado de ASPA, la discusión concienzuda con el Comité y con la asamblea de los problemas vitales de nuestra Asociación, lo han hecho significarse entre los líderes de México, dando un ejemplo que si todos los directivos imitaran, el movimiento sindical de nuestro país se vería dignificado y purificado.

Nuestra Asociación ha tenido la fortuna de que surgiera un dirigente recto, que encarnó nuestra pasión por la justicia y logró nuestra voluntad de colocarnos en primera línea como luchadores y como sindicato independiente y limpio; conquista que debemos mantener, porque **la libertad es la condición sin la cual no es posible ningún progreso.**



1.23 Tope salarial

Disculpe las Molestias que le Ocasiona el Tope Salarial... Estamos Trabajando

por J. Luis González Navarro

"No queremos riqueza inventada por artificios o decretos y vernos en la paradoja de acelerar la inflación y repartir ilusiones; la queremos creada por nuestro trabajo y compartida por nuestra voluntad, en un sistema concreto que impida presiones en los precios y garantice a los trabajadores el poder adquisitivo de sus salarios . . .", dijo el Presidente López Portillo en su discurso de toma de protesta hace ya casi 3 años . . .

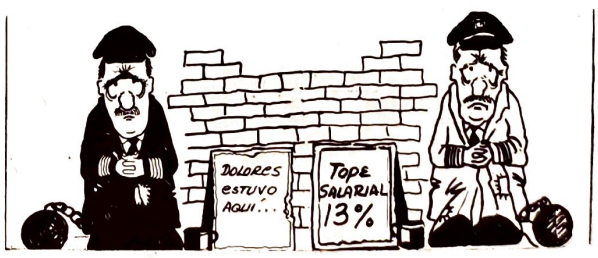
3 años, largo tiempo de espectativas rotas y esperanzas cojas, escuela de paciencia de un movimiento obrero maniatado por la propia historia de sus contradicciones; y sin embargo, la alianza se mantiene pese a todo, seguimos siendo sustento de un gobierno que es a su vez pilar del capital. El esquema simplista de un estado liberal, gestor del bien tanto para empresarios como para trabajadores, está siendo sustituido por aquel más complejo que muestra el poder político al servicio de los empresarios y al de los trabajadores curiosamente aliados a su propio verdugo: el Estado.

Basta analizar el propio señalamiento presidencial desde los principios de su mandato, que hace evidente su preocupación por el constante detrimento de la capacidad adquisitiva de los trabajadores, en comparación con las recientes declaraciones con motivo de la huelga de los compañeros de Teléfonos de México, para dejar ver cómo y a pesar de las buenas intenciones, que se siguen repitiendo en todo discurso de corte político, las cosas siguen de mal en peor para los trabajadores mexicanos; y suele decirse que de buenas intenciones está empedrado el camino del infierno.

El caso de los telefonistas que encontraron absolutamente infranqueable el obstáculo del 13.5% es el caso de la gran mayoría de las organizaciones sindicales: las cifras siempre alegres de Hacienda fijaron como meta para el 79, una tasa de inflación entre el 12 y el 13%, si así fuera, con un 13.5% establecido como tope salarial, se restituiría aunque fuese en una mínima proporción el poder adquisitivo del salario y de esta manera se lograría, por una parte, frenar el proceso inflacionario y por otra, se acatarían las disposiciones del BID que es el que otorga los más jugosos empréstitos.

Pero es el caso que no sucedió lo que los sabios de Hacienda planeaban; solamente en el primer trimestre el índice nacional de precios al mayoreo se infló en un 7%, tendencia que de continuar así nos llevará a un catastrófico 28% a final del año . .. y sin embargo, el tope se mantiene inmutable: 13.5% . . . no más. Las razones para este nuevo apretón en la economía de los asalariados siguen siendo las mismas: mayores salarios provocan mayores precios, y mayores precios debieran propiciar mayores salarios, pero como de lo que se trata es de romper el círculo vicioso, se sigue el principio del menor esfuerzo; es definitivamente más fácil frenar los salarios que los precios, pese a que los primeros afectan a muchos millones y los otros a unos cuantos. El Estado acata finalmente las disposiciones del patrón.

Otra de las armas que supuestamente se manejan para abatir la inflación es la austeridad en el gasto público, pero también aquí aparecen los perdedores de siempre; a los trabajadores que dependen del erario se les impone sin mayores preámbulos el tope del 13.5%, mientras que a Hank se le autorizaron 7,000 millones de pesos más para que pagara las horas extras y los materiales que consiguió a cualquier precio, con tal de que terminara de desbaratar la ciudad antes del primer domingo de Julio, fecha que por pura casualidad coincidió con las elecciones para diputados federales.



1.24 Sobre la nacionalización de la banca

SOBRE LA NACIONALIZACION DE LA BANCA

Por el Capitán JOSÉ LUIS BASTERRA

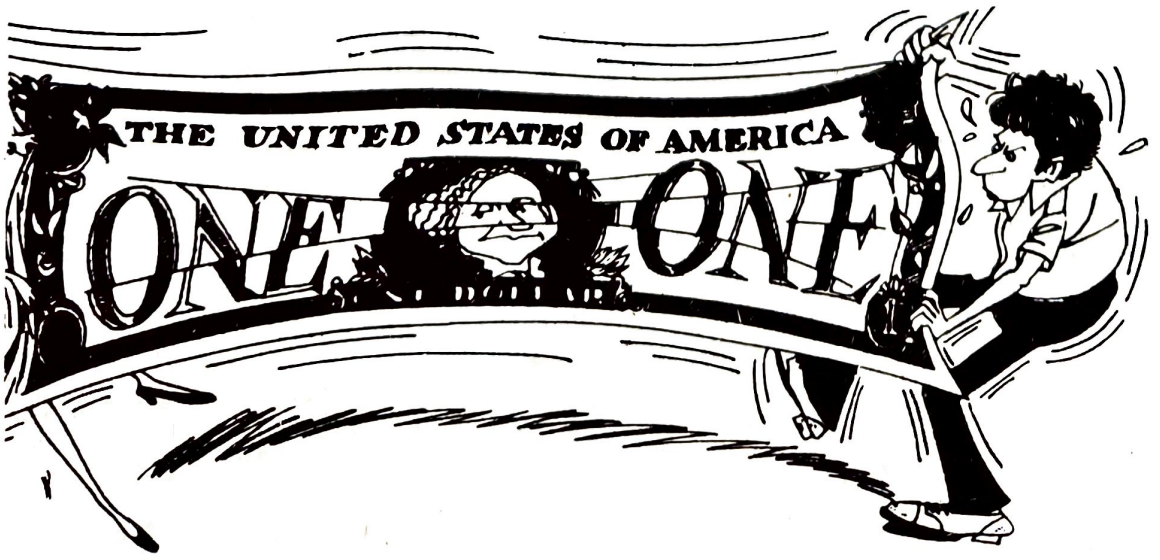
En países altamente civilizados y en los cuales la democracia no puede ser cuestionada, en donde el standard de vida de los trabajadores es de los más elevados, lo mismo que sus prestaciones, reducción de horas de trabajo, pago de horas extras, participación en las utilidades de las empresas, jubilaciones, etc.; en donde las esferas gubernamentales y en las actividades de las empresas privadas la corrupción o no existe o por lo menos no alcanza los escandalosos niveles que a nosotros nos agobian y que cuando se descubre es severamente castigada.

Partiendo de estas premisas, lo que verdaderamente debería asombrarnos es que los gobiernos emanados de la Revolución Mexicana, tuvieran que esperar 72 años para decretar la nacionalización de la Banca que, de haberse llevado a cabo desde entonces, hubiera salvado a México del desastre económico por el que atraviesa.

Respaldar, pues la nacionalización decretada por el C. Presidente de la República, Lic. José López Portillo, no solamente es un deber de la ciudadanía que entrañe sólo eso: un respaldo que solamente se ha expresado, sancionando la medida, sino un deber que debe llevarnos mucho más lejos para que los frutos de tan audaz y valerosa determinación en beneficio de nuestra economía; es decir, del pueblo, de los marginados, de los trabajadores, de los explotados, de los que han hambre y sed de justicia, no se frustren y terminen, como en otros casos, por beneficiar exclusivamente a unos cuantos: a los corruptos, que además de los explotadores de la iniciativa privada, han provocado el saqueo de la nación.

Pero más grave aún el inminente peligro de que altos funcionarios oficiales de la Banca utilicen su influencia y su impunidad para favorecer con préstamos exorbitantes y sin garantías, a parientes y amigos a través de supuestas industrias o negociaciones; préstamos que, naturalmente, acabarán por registrarse como pérdidas, y peor aún, seguirán protegiendo a los SACADOLARES, que acabaron por descapitalizar a México. De no hacerlo, la bancarrota que ahora se intenta substituir por un futuro de prosperidad y de justicia social, acabaría por hundirnos definitivamente.

No. 246 — Oct.-Nov. 1982



1.25 Sobre el "Cuidado" de la fuente de trabajo

"Dime cómo hablas y te diré quién eres."

Pero sucede que la gente no dice lo que quiere, sino lo que puede, todo discurso está socialmente determinado y expresa necesariamente una forma de vida en una situación real y concreta. Tan ilógico nos resultaría un cura hablando en el púlpito de sus últimas experiencias sexuales, como un político en la tribuna pública exponiendo la mecánica de sus pingües ganancias, y si analizamos por ejemplo la enorme diferencia entre lo que le decimos a una guapa sobrecargo de reciente ingreso y lo que le contamos a nuestra suegra, veremos cómo nadie escapa a este condicionante que nos impone el medio.

El enfoque correcto sería pues a la inversa: "dime quién eres y te diré cómo hablas".

Todo esto viene a cuento porque nos proponemos el análisis de una frase que de unos años para acá ha alcanzado cierto grado de celebridad tanto en medios sindicales como empresariales; pareciera que por fin hubiésemos encontrado una fórmula afín en esta larga tarea de conciliar los respectivos intereses. Nos referimos a la ya famosa necesidad de cuidar la fuente de trabajo.

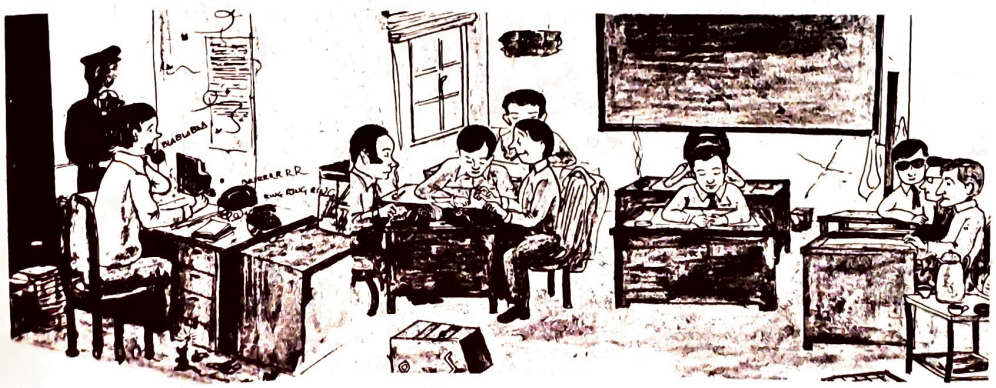
Para la mayoría de los empresarios, por ejemplo, la necesidad de cuidar la fuente de trabajo significa que es necesario que todo mundo traiga agua a su molino; bajo la innegable realidad de que de su empresa comen todos (pero dejando de lado, claro, el tipo de comida que a cada quien le toca), y teniendo en cuenta el enorme riesgo a que exponen el capital, suelen expresar la frase en cuestión cuando se aproximan las revisiones contractuales o cuando se trata de prolongar las exenciones fiscales que el gobierno otorga pródigamente cuando se trata de la creación y desarrollo de fuentes de trabajo.

Por el otro lado tenemos lo que podría llamarse el sector laboral intermedio que algunos han dado en llamar "charros"; aparentemente está de acuerdo en lo de la necesidad de cuidar las fuentes de trabajo con todo lo que ello implica, en pesos y centavos, para el empresario, algo que vendría a ser como el mal necesario que trae consigo todo bien y suelen aplicar el mexicanísimo principio de "que mamen pero que me dejen mamar", no se preocupan demasiado por el futuro o por descubrir hasta qué punto esta política pudiera resultar a la postre suicida.

En efecto, la mejor manera de cuidar la fuente de trabajo es evitarle a la empresa todo problema laboral, concretamente abatir el monto de los salarios al mínimo indispensable que les permita físicamente seguir trabajando (recordar que lo que sirve es el trabajador vivo). Si aboliéramos el derecho de huelga, eliminaríamos la libertad de asociación y cancelaríamos todos los registros sindicales, esto se convertiría en un auténtico paraíso de los inversionistas, el flujo de capitales provocaría un auge económico inusitado.

ASPA nació, como todo sindicato que merezca este nombre, bajo este signo de oposición, de la necesidad de combatir mucho antes de que se dieran las posibilidades de convenir, nació de la empresa, contra la empresa; y es en esta lucha en donde radica su única razón de existencia.

No. 222 — Febrero, 1980



2.1 ASPA y los próximos convenios bilaterales

EN muy poco tiempo más, México habrá de firmar pactos bilaterales con varios países, principalmente con los Estados Unidos, todo ello relacionado con las concesiones de rutas que las líneas mexicanas volarán al extranjero, y las de compañías extranjeras, que vendrán a nuestro país.

La importancia —favorable o no— de esos convenios, para México y su industria aeronáutica, es inmensa.

Partiendo de esto, ASPA debe exponer sus puntos de vista al respecto con toda claridad y con perfecto conocimiento de causa, y hacer llegar a las altas esferas de la Nación sus ideas.

Convenio es ajuste y convención. El convenio indica que las partes son un conjunto del mismo parecer y dictamen, que coinciden, y que causan una obligación, la cual es oportuna, conforme y provechosa, y que rinde utilidades para ellas.

En nuestro caso es la economía mexicana y el trabajo de sus pilotos —ASPA—. El sentido de la palabra bilateral, es de pacto o convenio entre compañías, por el cual, ellas se obligan sobre materia de transporte aeronáutico, y por el que se conmutan prestaciones recíprocas, por las cuales quedan mutuamente obligados en lo que se establezca.

Hasta ahora parece que esos convenios han sido casi siempre, realizados para ayudar a compañías extranjeras, ya que quien ha ganado con ello no han sido precisamente —casi nunca—, las compañías mexicanas, nosotros.

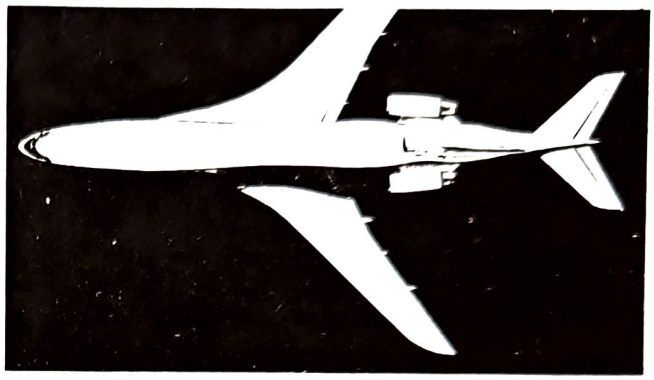
Analizando el caso, nos encontramos:

a).—En todas las rutas de competencia de CMA, la balanza es desfavorable, principalmente por equipo, en las rutas de Texas, California y Chicago.

b).—Las rutas de AMSA, principalmente en la de Nueva York, la cosa debe de quedar exclusivamente entre EAL y Aeronaves de México. Preferentemente sobre cualquier otra, ya que en la actualidad están obteniendo pingües ganancias en aquélla, en parte por el snob del público, y también por las desmedidas facilidades recibidas en nuestro país, operacionales y de ventas.

Las rutas de GUEST podrían igualmente quedar bajo el punto de vista de producción en bajo nivel; habrá que llegar a acuerdos de "pull", o cosa parecida, con las compañías paralelas a sus rutas.

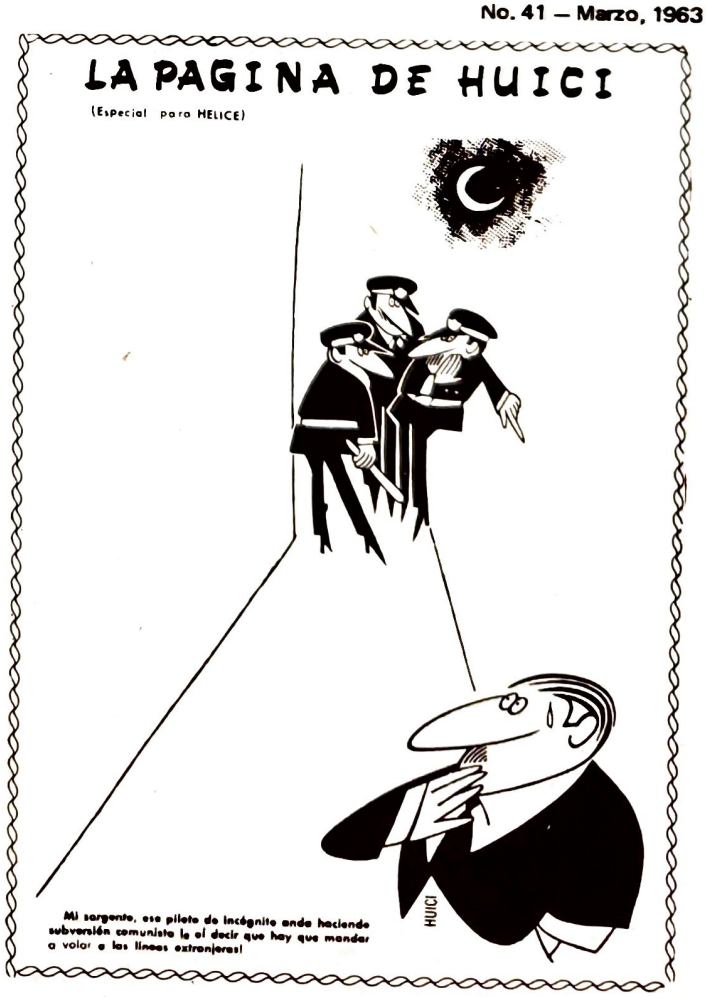
Con respecto a compañías como KLM, Canadian, Varig, Peruanas, VIASA, AVIANCA, etcétera, habrá que hacer estudios muy completos, con objeto de ayudar en todo lo que se pueda a nuestra industria, en equitativo conjunto de concesiones, rutas, horarios y equipos.



ASPA debe seguir con su compaña de que hay que **"viajar por nuestras rutas y por nuestros servicios.**

Todo ello, nos obligará, a los miembros de ASPA, a responsabilizarnos mayormente, como sabemos y podemos hacerlo. Nuestra petición es volar nuestras rutas; la garantía que podemos dar: la calidad de nuestros servicios mexicanos.

No. 41 — Marzo, 1963



No. 137 — Diciembre, 1971

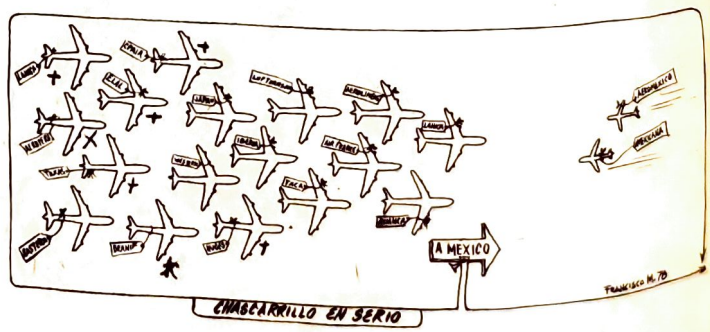
2.2 El cielo de México no es pignorable

Por LUIS SPOTA

UTILIZANDO a los hoteleros de Acapulco y a funcionarios del Departamento de Turismo como muñecos de ventrílocuo, el coronel Eddie Rickenbacker está presionando al gobierno mexicano para que le concedan a Eastern Airlines y a otras empresas norteamericanas de aviación permiso para establecer líneas aéreas, con servicio de aviones de propulsión a chorro, entre Nueva York, Los Angeles y Chicago, y el puerto guerrerense. Pero el gobierno, y personalmente el Presidente López Mateos, no se dejan influir por la mañosa propaganda de los interesados, y lo más seguro es que tales compañías aeronáuticas no puedan operar en México. El criterio del señor López Mateos es bien claro; autorizar concesiones como las que Rickenbacker pretende equivaldría a pignorar, en el extranjero, la soberanía del cielo nacional. Con el sobado cuento de que hay que impulsar al turismo (a ese turismo que esquilman sin piedad) los hoteleros acapulqueños desean que México entregue a las corporaciones yanquis prácticamente todas sus rutas internacionales. Tratan de impresionar al régimen con la premisa de que por medio de los "jets" traerían a nuestro país volúmenes insospechados de visitantes, que dejarían en nuestro territorio muchos cientos de millones de dólares cada año. Es probable que así ocurriera; mas, ¿a qué precio iba a pagar México el impulso que se le diera al turismo? Obvio es decir que al muy alto de sacrificar a su propia aviación comercial. La campaña de **convencimiento** se ha recrudecido en vísperas de que México comience a discutir, en Washington, con delegados del gobierno yanqui, el nuevo convenio bilateral de aviación. Se pretende que los representantes mexicanos lleguen a las juntas convenientemente influídos a fin de que cedan a las pretensiones de los magnates de aquel lado. Que esto es cierto lo demuestra el hecho de que los que ahora le piden a ALM que firme las franquicias para Western, Braniff y American Airlines fueron personalmente aleccionados por Rickenbacker.

El 7 de abril, el Presidente López Mateos recibió, en audiencia especial, a una comisión de funcionarios de la AMAV (Asociación Mexicana de Agencias de Viajes) quienes le plantearon, sin recato, "la imperiosa" necesidad que tiene el gobierno mexicano de impulsar el turismo. Con un gesto de disgusto el mandatario escuchó decir a sus visitantes que la única forma de traer más turistas será la de concederle al coronel Rickenbacker lo que pide; esto es: visto bueno oficial para que aviones jet de su empresa vuelen de Nueva York, Los Angeles y Chicago, a Acapulco, ALM indicó a los imprudentes interlocutores que no se le hablara del asunto. Esta desafortunada entrevista tuvo como antecedente otra, en Acapulco, en la que el señor Miguel Guajardo, presidente de la Asociación de Hoteleros del puerto, sostuvo la peregrina tesis de que había que obligar a López Mateos —acorralándolo por medio de una buena campaña de publicidad— a que cediera a las pretensiones de Rickenbacker. Guajardo dijo que el gobierno de México, por encima de los intereses de Aeronaves y de Mexicana, debía dar toda clase de facilidades a las empresas norteamericanas que han solicitado permiso para volar sus "jets" hasta Acapulco. Del señor Guajardo es esta frase: "El dinero no tiene patria", cuando se le hizo ver que si se desplazaba a las empresas aéreas locales por medio de una competencia ruinosa, México quedaría sin aviación internacional En la asamblea de Acapulco, que tuvo características de auténtica conjura contra el gobierno, se esbozó un plan alterno para el caso de que ALM no se dejara convencer; dicho plan, formulado por el mismo señor Guajardo, consiste en pedir al gobierno que a vía de prueba se autorice a Rickenbacker a explotar la ruta Nueva York-Acapulco por seis meses. Después de la visita al Presidente López Mateos, los mismos hoteleros acapulqueños reconocieron que se habían equivocado al plantearle el problema en la torpe e imprudente forma en que lo hicieron.

Muy pocas veces se han confabulado tantos intereses extranjeros, como en esta ocasión, para forzar al gobierno de México a renunciar a algo que por derecho le pertenece: la soberanía de su espacio. A la maniobra de un pequeño grupo de particulares —los hoteleros de Acapulco— no son ajenos varios funcionarios de Turismo que los apoyan (a sabiendas de que fracasarán) para así poder justificar su propio fracaso los promotores de la industria sin chimeneas. Presión tan intensa como la ejercida sobre el Presidente está haciéndose en el ánimo de las autoridades de Comunicaciones a fin de hacerlas mudar de criterio. 24 horas puede asegurar que López Mateos no complacerá los deseos de los magnates norteamericanos; también, que las líneas aéreas mexicanas no serán desplazadas por las extranjeras. Porque, aunque el dinero no tiene patria, todavía hay en México personas decentes, con escrúpulos, que anteponen los intereses de la nación a los personales.



2.3 El malinchismo y la aviación comercial mexicana

Se expresa nuestro espíritu nacionalista

Por el **Capt. Amadeo Castro Almanza**

DESDE hace algunos meses, nuestra revista **"Hélice"** inició una campaña tendiente a orientar al público de nuestro país sobre la conveniencia que tiene el transportarse por avión prefiriendo las líneas nacionales. Esta campaña dista mucho de ser patriotería o interés disfrazado, se basa en la obligación que tiene todo mexicano de cooperar al engrandecimiento de la patria, protegiendo las inversiones hechas por los que tienen fe en su estabilidad económica y política.

"Hélice", siendo el vocero de los pilotos mexicanos, no pudo guardar silencio sobre una situación a todas luces irregular y hace oír su voz para convencer a aquellas personas escépticas del error en que han caído por equivocación o tal vez por ignorancia.

La preferencia de algunas personas a viajar por líneas extranjeras, viene del equivocado concepto que desgraciadamente todavía existe en parte de nuestra población de que **"todo lo extranjero es mejor"**; error grave que ha causado grandes perjuicios al país a través de su historia y que sigue causándolos. Ha llegado la hora de tener fe en nosotros y aprovechar nuestros elementos y nuestras fuerzas para beneficiarnos, en vez de beneficiar a terceros.

2.4 Nacimiento y razón de los convenios bilaterales

ORIGEN Y VALIDEZ DE LAS LIBERTADES AEREAS

"EN agosto de 1944, ya casi para terminar la segunda Guerra Mundial, la Gran Bretaña tuvo la idea de convocar a una Conferencia de Aviación Civil Internacional. Después de una reunión previa con los representantes de los Estados Unidos, que tuvo lugar en Montreal, Canadá, se convino en invitar a todos los países a celebrar dicha asamblea. En esta forma fue como nació la Conferencia de Aviación Civil Internacional que con asistencia de 52 naciones, tuvo verificativo del 1º de noviembre al 7 de diciembre de 1944, en Chicago, Ill.

Esta conferencia, cuyas circunstancias analizamos en su validez actual, trató de realizar los tres objetivos siguientes: adaptación de las normas de derecho de la aviación a las necesidades creadas con la evolución del transporte aéreo; creación de un organismo internacional de aviación civil; y, establecimiento de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional regular.

El resultado de los trabajos fue la aprobación de un acta final, de cinco apéndices y de doce anexos técnicos.

EL CARTON DE ALBERTO HUICI... dedicado con respeto.



"DESDE LUEGO: ¡hay que castigar a los piratas aéreos!... Pero hay otra clase de "piratería": la de las compañías extranjeras ¡que vuelan el pasaje a las nacionales!..."

2.5 Las cinco libertades del aire

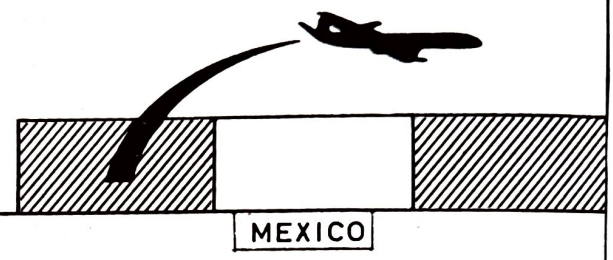
¿Porqué ASPA tiene razon ?

LAS 5 LIBERTADES DEL AIRE

(para un avion extranjero sin reciprocidad para méxico)

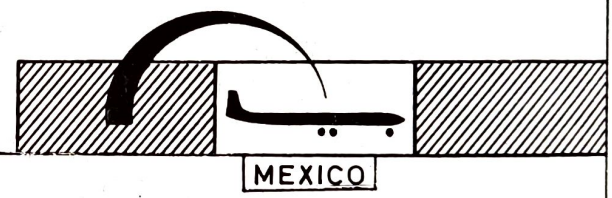
1

1a. Libertad.
Es la libertad de volar sobre un estado extranjero sin aterrizar.



2

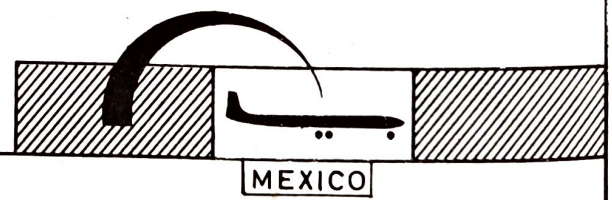
2a. Libertad.
Es la libertad de aterrizar en un estado extranjero para fines no comerciales.



3

3a. Libertad.
Es la libertad de aterrizar y desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Edo. cuya nacionalidad posee la aeronave.

TURISMO LLEGA



X

4a. Libertad.
Es la libertad de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Edo. cuya nacionalidad posee la aeronave.

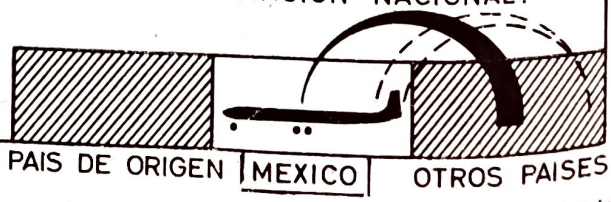
El mexicano se va al extranjero en aviones extranjeros.
(FUGA DE DIVISAS)



X

5a. Libertad.
Es la libertad. de transportar pasajeros, correo y carga entre dos estados extranjeros.

FUGA DE DIVISAS
COMPETENCIA RUINOSA
Y FIN DE LA AVIACION NACIONAL.



2.6 Cielos abiertos funcionarios cerrados

EL SUBSECRETARIO DE INGRESOS EN FAVOR DE QUE VENGAN LOS "JUMBO"

("Ultimas Noticias de Excélsior", 21 octubre 1971)

El Licenciado Gustavo Petriccioli, subsecretario de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, afirmó esta mañana que el progreso turístico de México no debe frenarse para proteger a algunas minorías y que es primordial hacer llegar a México turismo masivo, que elevará la economía nacional.

Se refirió así a la protesta de empresas aéreas nacionales por el establecimiento de vuelos con Jet "Jumbo", anunciados para principios de noviembre por una compañía europea.

En un desayuno que le ofrecieron los miembros de la Asociación Mexicana de Redactores de Aviación, señaló también que para que nuestro país reciba grandes beneficios del turismo internacional deben abrirse sus cielos a los vuelos "charter" (especiales) que de todo el mundo pretenden venir.

"El licenciado Agustín Olachea Borbon, jefe del Departamento de Turismo, dijo ayer que las autoridades correspondientes deben brindar toda clase de facilidades a compañías aéreas interesadas en traer vuelos "charter" a México, porque ello representa un ingreso considerable de divisas para nuestro país.

Aseguró que si se limita el permiso para que estos vuelos vengan a México, se elimina la promoción que nuestro país desarrolla con gran despliegue en el extranjero, y se contradice la política de cielos abiertos señalada por el régimen."

"Al hablar nuevamente de los "charter", Olachea dijo que en el presente año han sido autorizados 121 vuelos especiales, cifra que supera a la del año pasado, que fue solamente de 17."

No. 136 – Noviembre 1971

AUTORIZACION PARA UNA NUEVA RUTA

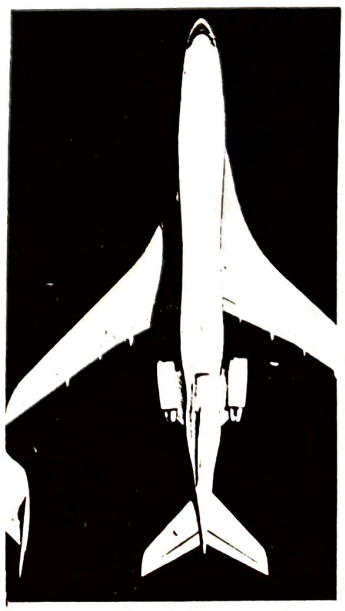
Braniff International solicitó ayer a la junta de Aeronáutica Civil (CAB), autorización para operar desde Dallas-Forth Worth y Houston a varias ciudades del interior de la República Mexicana, en base a los tratados bilaterales en vigor.

Las rutas solicitadas por la empresa aérea son: de Dallas-Forth Worth a Mazatlán, La Paz, San José del Cabo, Puerto Vallarta y Guadalajara y Houston, Mérida; Cozumel y Punta Cancún. Estas rutas están especificadas en el tratado bilateral entre México y Estados Unidos signado en 1970.

Braniff, en su aplicación ante la CAB, solicita autorización inmediata en virtud de la necesidad del desarrollo turístico de esas ciudades. Las rutas en cuestión son hacia destinos que México desea que sean operados, asienta Braniff en su solicitud.

Braniff inicia el día 15 de este mes, nuevos vuelos directos entre Dallas-Forth Worth y la ciudad de México; Houston, Acapulco y Dallas, Forth Worth-Acapulco, directo.

Arturo González: **El Heraldo.**



No. 147 – Octubre. 1972

2.7 Importancia del Transporte Aéreo Colectivo en México

Plática sostenida en el Segundo Simposio de Aviación, organizado por la Asociación de Ingenieros en Aeronáutica, por el Capitán P. A. AMADEO CASTRO ALMANZA, Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

La transportación aérea masiva se adopta para mover pasaje, carga o cualquier cosa que, según la demanda, requiera ser transportada en grandes cantidades, abatiéndose los costos de operación la mayoría de las veces.

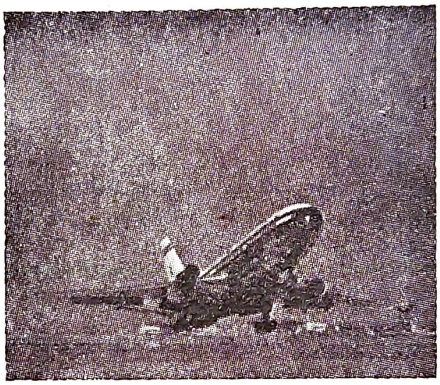
En el caso de nuestro país, la demanda requiere ya que ciertas rutas operadas por nuestras líneas aéreas dispongan de una mayor cantidad de asientos, lo cual puede cumplirse de dos formas: 1) aumentando las frecuencias de vuelos en esas rutas, ó 2) operando equipo de mayor capacidad.

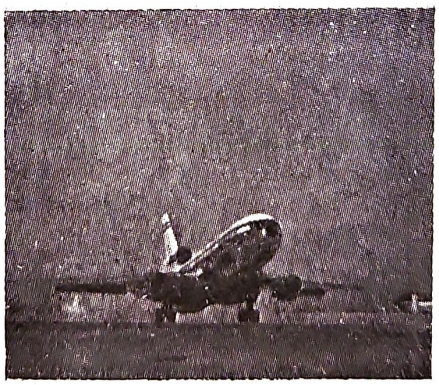
Lo primero sería recomendable si se dispusiera de equipo suficiente, y si no existieran ya en el mercado aeronaves de gran capacidad y con costos razonables de operación.

Si tomamos en consideración las reglas aplicadas por otros países **cuya aviación comercial se planea en forma distinta a la nuestra,** notamos que la adquisición de equipo y actualización de sus flotas se lleva a cabo en períodos correspondientes a una década. (Este es el plazo aceptado para evitar situarse fuera de competencia).

Observemos que los cambios radicales en el equipo de vuelo se han sucedido cada diez años que, por otro lado, es el tiempo aproximado para la total amortización, y lapso en el que por razones de mantenimiento y gastos de operación, comparativamente con los aviones que ya se hayan lanzado al mercado, empiezan a hacerse gravosos disminuyendo las utilidades.

Ahora bien, para introducir nuevos equipos al mercado, es necesario analizar factores muy importantes, tal como la tendencia a aumentar el tráfico aéreo. Durante los años sesentas el aumento del tráfico fue de 15%, llegando hasta el 20% anual, y suponiéndose que continuaría en la misma línea de ascenso en los años setentas. Este promedio no se ha mantenido de acuerdo a lo planeado, pero ello se ha debido a circunstancias fortuitas tendientes a desaparecer, tales como guerras, agitación, inestabilidad económica, secuestros, sabotaje, etc.







Y asimismo otro aspecto que debe considerarse es la economía de las empresas, punto que seguramente lo conocerán mejor las compañías aéreas que yo, aunque utilizando datos fidedignos, puedo informarles que comparados con otros equipos, los Jumbos incrementan el costo de operación a razón de 82% por milla; no obstante, tomando en cuenta el costo por milla/pasajero, éste es de 23% menor que en los otros equipos. Estos datos se refieren a operaciones de mediano a largo alcance.

Ahora bien, en cuanto a disponibilidad de espacio y sólo como un dato para estadísticas, quiero informarles que en 1971, los aviones Jumbo cubrieron el 48% de los vuelos de las rutas de mayor tráfico (el Atlántico del Norte), y con ese porcentaje proporcionaron el 70% de asientos disponibles. En otro tipo de operaciones no es posible determinar la utilización de estos gigantes por varias razones: una de ellas es que se han lanzado al mercado otros tipos de aeronaves, y la carencia de aviones grandes no ha permitido diversificar sus operaciones.

Otro aspecto de importancia a considerar antes de introducir aviones de gran capacidad en nuestros sistemas de transporte aéreo, es el de la actualización de la infraestructura, es decir, de los aeropuertos, terminales, servicios auxiliares y facilidades, pues **en la actualidad se tropieza, con algunos obstáculos que impiden mantener la fluidez en los despachos de los vuelos** a horas de mayor tráfico.

Considero ~~que deberían~~ de iniciarse, ya, los trabajos de adaptación en nuestro país, pensan-

do que Aeropuertos como el de esta capital, Guadalajara, Mazatlán, Monterrey, Acapulco, Mérida, Puerto Vallarta y La Paz, pudieran ser los puntos en que probablemente se iniciarían las operaciones.

Por otra parte, las operaciones de aviones de gran capacidad deberán realizarse tratando de alcanzar un 97% de eficiencia en sus despachos. Las experiencias observadas en otros países respecto a demoras, embotellamientos de flujo de pasajeros e inconveniencias en general por no haberse seguido un plan bien concebido, deben servirnos para no caer en los mismos errores. En nuestro caso, la actualización debe llevarse a cabo empezando con las pistas, desfogues, calles de rodaje, accesos a plataformas, señalamientos, equipos de rescate y contra incendios, edificios terminales, y toda la serie de trámites, muchos de ellos innecesarios, que demoran y exasperan hasta al más ecuánime turista.

Nuestro país ha convertido el turismo en una floreciente industria de ingresos considerables, razón suficiente para que la aviación comercial —uno de los medios más favorecidos por el turista para transportarse— deba ser planeada de acuerdo a la importancia de tal industria. La competencia no debe eliminarnos, y en lugar de cruzar los brazos y esperar pacientemente a ver cuáles son los resultados, debemos estar preparados para competir y para ello es necesario que se nos proporcionen los medios.

Las inversiones que requiere la aviación comercial son de un monto bastante elevado, pero el equipo es amortizable y se debe planear juiciosamente la adquisición que más convenga. **Las industrias importantes —entre ellas nuestra industria aérea— no pueden sobrevivir sin evolución, y si supiésemos con exactitud qué es lo que se espera de nuestra aviación comercial, todos podríamos contribuir a alcanzar esa meta.**

CONCLUSIONES

De acuerdo a la importancia y saturación que se observa en algunas de nuestras rutas, al porcentaje normal de incremento en el movimiento de pasajeros y carga, y a la importancia de nuestra industria turística, sí es conveniente planear la introducción del equipo de transportación masiva, a corto plazo.





El equipo —como dato informativo— puede comprarse, alquilarse, u operarse en "Pool" con otras compañías que ya cuenten con él y que, por la estructura de sus rutas, permitan la extensión de nuestros servicios.

La creación de un **banco de aviones**, que adquiriera el equipo más adecuado para nuestra aviación comercial y lo rentara a las empresas de acuerdo a sus necesidades, podría ser otra de las varias soluciones para éste problema, pues no sería gravoso para ellas y sí ventajoso para el país.

Una flota nacional de transporte aéreo que fuera utilizada conjuntamente, y que dispusiera de 25 aviones de corto y mediano alcance, 10 más de mediano y largo alcance y 2 a 3 transportes de gran capacidad —adquiridos de un sólo fabricante—, permitiría a nuestras empresas mayores operar con más flexibilidad, mejor utilización y más economía que en la forma en que actualmente lo hacen.

Nuestras autoridades, por su lado, sabrán perfectamente cómo actuar al plateársele el problema, y con toda seguridad, dentro de sus atribuciones, contribuirán a facilitar la realización de cualquier plan que se considere necesario, **para el desarrollo de una industria vital en la marcha ascendente de México, como lo es la transportación aérea.**

La interpretación de mis palabras queda ahora a juicio de ustedes, esperando sean indulgentes al valorarlas.

Muchas gracias.

17 de Noviembre de 1972

2.8 Alerta roja para el sindicalismo

temas y reflexiones





Por Carlos Tapia Ramírez

Alerta roja para el sindicalismo

El día 10 de Agosto a través de la Prensa, un prominente funcionario público y Miembro del Consejo de Administración de la Compañía Mexicana de Aviación, se refirió al conflicto suscitado entre un gremio sindical y su propia compañía en términos muy desfavorables para los trabajadores.

Causa pesar que este señor forme parte del equipo de trabajo del Licenciado Echeverría que tanto se ha destacado como defensor de los intereses de la clase trabajadora y al que debemos beneficios aún no superados por ningún otro Presidente.

Y esta situación . . . ocurre a escasos dos meses de que la misma persona remitió al Colegio de Pilotos Aviadores de México una insolente misiva llena de términos despectivos, subrayándole enfáticamente que los Pilotos Mexicanos no tienen ningún derecho para opinar ante los convenios "bilaterales" firmados con el extranjero, a pesar de que éstos no tan solo lesionan las fuentes mexicanas de trabajo y el futuro turístico del país, sino que degradan definitivamente a México en su soberanía, y eso es una actitud que a todas luces amordaza la democracia, lo que es evidentemente anticonstitucional.

No se desea aquí cuestionar sobre la posibilidad de que ese funcionario haya o no incurrido en el delito de responsabilidad oficial, pero es necesario PREVENIR que en adelante se establezca la modalidad de que los servidores públicos de alto nivel, se presten a maniobras patronales en perjuicio de la clase trabajadora. lo que sería un grave riesgo no tan sólo para las Asociaciones Sindicales de Trabajadores de Aviación sino para las confederaciones laborales del país entero.

"REFLEJA CON TU CONDUCTA LABORAL LA INTEGRIDAD DE TU SINDICATO"

2.9 Propaganda nacionalista

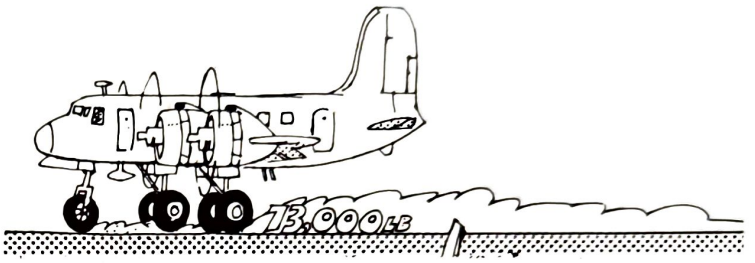
Conozca Nuestro País

Política de promoción nacionalista

Volando en Aviones Mexicanos

Si usted aborda aviones mexicanos en sus vuelos al extranjero y viceversa, siempre gozará de la tradicional atención y hospitalidad mexicanas.

Utilizando el avión como medio de transporte dentro y fuera del país, economizará tiempo y dinero.



Haga Ud. Patria

Volando en alas mexicanas

a:

BOGOTA
CARACAS
CURAZAO
CHICAGO
DALLAS
GUATEMALA
KINGSTON
LA HABANA
LOS ANGELES
MIAMI
NUEVA YORK
PANAMA
SAN ANTONIO
TUCSON

Siempre en apoyo de nuestras empresas, en las firmas de convenios bilaterales.

Y contribuya al progreso de MEXICO



2.10 Siempre existirán los vende patrias

UNA FOTO, ALGUNOS DATOS ESTADISTICOS, DOS RECORTES DE PERIODICO Y UNA PREGUNTA

Por el Cap. Manuel O. Camposeco

CIELOS ABIERTOS PARA INCREMENTAR MEJOR EL TURISMO

Cielos abiertos de México para las líneas aéreas internacionales pidió el licenciado Fernando Barbachano, tras señalar como "presuntas responsables del obstáculo fundamental que frena el desarrollo del turismo, a las autoridades de aeronáutica civil y a las dos empresas mexicanas de aviación comercial".

Calificó de obsoleto el principio de "equidad bilateral" en que se funda la política de las autoridades aeronáuticas mexicanas", y afirmó que allí es donde radica en toda su trascendencia el problema turístico.

Añadió que no es prudente dejar la política aeronáutica internacional a la decisión de un solo sector, y propuso la creación de una comisión tripartita —gobierno mexicanó, líneas aéreas y sector turístico—, para estudiar y solucionar el problema.

"La Prensa"

PREGUNTA: ¿HABRA ALGUIEN QUE PIENSE QUE LAS LINEAS AEREAS EXTRANJERAS VUELAN A NUESTRO PAIS "POR DEPORTE"?

(en aviación, **también los mexicanos** pueden hacer negocio).

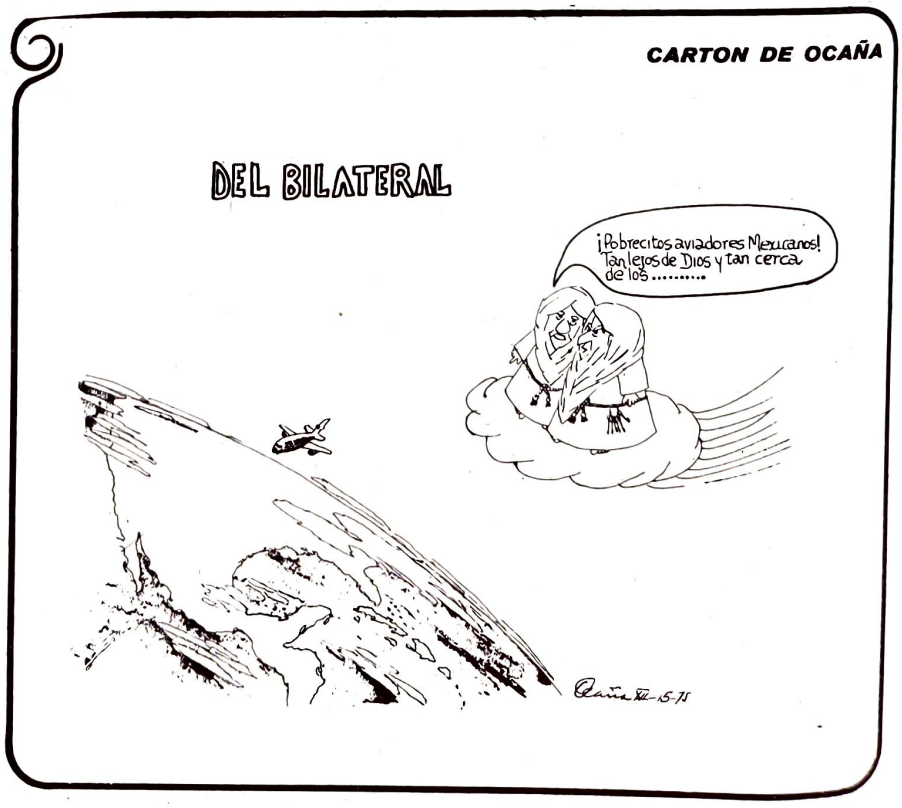
ASPA SE SOLIDARIZA CON LA OBRA PRO TURISMO NACIONAL

Una vez más los pilotos mexicanos, por medio de su secretario general de ASPA (Asociación Sindical de Pilotos Aviadores), capitán Armando Victoria Galván, fijaron su posición en torno a la política aérea de México.

Victoria Galván señaló que de ninguna manera se oponen a que vengan aviones con banderas de diferentes países, pero que sí se establezca un justo equilibrio para la fundación de una industria nacional de transporte aéreo poderosa, que le permita al gobierno dictar su política turística sin depender de líneas extranjeras, para garantizar así una continua corriente de visitantes que impulse la inversión en la industria turística, y no como declara un señor Barbachano, de quien dijo Victoria Galván, es de infausta memoria en la aviación comercial.

Insistió el líder de los pilotos mexicanos en que rechazan enérgicamente por su manifiesta ignorancia, falta de patriotismo y equilibrio comercial; las opiniones del señor Barbachano, de quien y quienes le hicieran coro en una reunión de la Concanaco para dizque analizar la problemática turística, en la cual se propugnó por la inversión indiscriminada de nuestros cielos por parte de todo el mundo. Por eso, ASPA sostiene que la única forma de que el país no sea dependiente en materia turística, es mediante el fortalecimiento de sus propios sistemas de transporte.

"La Prensa"
1974



2.11 Falta de visión para operar nuevas rutas

(1972) 11 años después los mismos problemas bilaterales, y falta de visión para operar nuevas rutas.

EDITORIAL

EL petróleo significa energía esencial para el desarrollo de la actual civilización —impulsada, se puede decir, por un motor de combustión interna—. Los hombres que libraron a México de la servidumbre de las compañías que explotaban este combustible lo sabían, y por ello lucharon incansablemente. Pero la libertad de acción por sí, no es todo. Antes que la acción está siempre la planeación.

El vuelo del señor Presidente a Japón, ha demostrado que podemos volar comercialmente a cualquier lugar del mundo, y el hecho de que muchos países "quieran" volar a un país en vías de desarrollo —como se dice ahora— como México, significa *y comprueba que son necesarias para todo país las líneas aéreas como infraestructura y como negocio. Y si lo son importantes para EE.UU., Japón, Holanda, etcétera, y todos los países extranjeros que en gran número vienen a México, debe pensarse definitivamente que son también positivas para México, y que debemos volar comercialmente en correspondencia, a todo el mundo.*

Pero ahí, en la realización práctica de esta acción necesaria es en donde aparece el problema: ¿Cómo operar?; ¿con qué equipo?; ¿cómo, abrir nuevas rutas sin cancelar frecuencias? Las incógnitas, desafortunadamente, hoy día no han sido resueltas como se requería hacerlo. Si esto fuera estudiado y planeado anticipadamente, como lo fue en el caso del Japón en su ruta Tokio-México que con 5 años de estudios previos, ya sabe qué puede esperar de la operación de esa ruta, otra cosa sería. Y lo grave del caso de México, no es que no se tenga planeación ni estudios para una probable expansión, sino que no se prevé en ninguna forma el futuro, la dirección y supervivencia de la industria mexicana, ni siquiera para los años más inmediatos.

¿A dónde iremos? ¿Cómo operaremos? ¿Con qué?... Quién sabe. Ya la improvisación lo dirá.

ASPA VEINTICINCO

2.12 3000 pilotos desempleados

La Prensa Nacional se ha venido refiriendo con insistencia, a la dramática situación en la que se encuentran 1,500 pilotos desempleados, quienes después de esfuerzos, dedicación y a un costo inaudito, han terminado una carrera que prácticamente, ya no tiene porvenir alguno, pues es imposible que la mayoría de ellos pueda realizar sus sueños, los de encontrarse a cargo de los mandos de nuestras aeronaves comerciales, y muy difícil asimismo, que puedan absorberlos empresas y particulares que requieren los srrvicios de pilotos profesionales.

Agréguese a lo anterior el enorme dispendio de tantísimas carreras ya frustradas, pues cada una de ellas, trátese de becados por el gobierno a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o de la mayoría de las mismas, pagadas por los familiares de los aspirantes o por ellos mismos, cuesta, como promedio, UN MILLON DE PESOS. En otras palabras, aparte del daño sufrido debido al desempleo, se han derrochado inútilmente casi MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS, pues poquísimos pilotos serán los que saldrán beneficiados con un trabajo, especialmente en estos momentos.

Cap. José Luis Basterra

No. 246 — Octubre—Noviembre, 1982

2.13 Invasión de Servicios Aéreos Extranjeros



Aeropuerto de Acapulco 3.50 P.M.

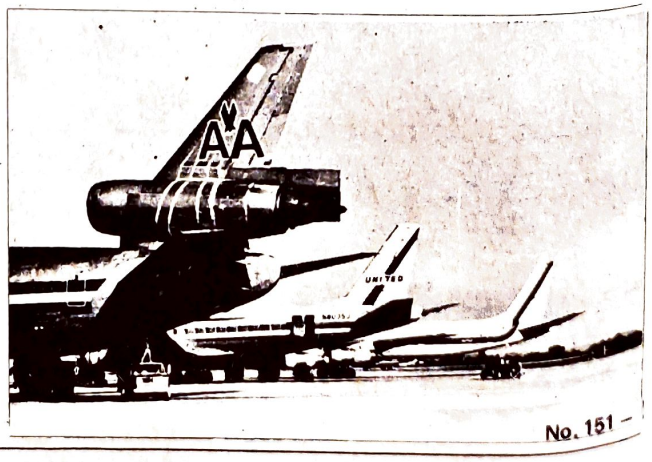
Recuento al instante:

3 aviones de Eastern Airlines
1 avión DC-10 American Airlines
1 avión 727 (200) Branniff
1 avión DC-8 Canadian Pacific
1 avión DC-8 Air Canada
2 aviones Convair 990 Modern Air
1 avión DC-8 United
1 avión DC-9 North Central
1 avión Boeing 707 Voyager
1 avión DC-7 Ports of Call.
1 avión Boeing 707 American

. . . ¿Y LOS VUELOS NACIONALES?







3.1 ASPA en su ubicación internacional

Convención General de la IFALPA

El día 7 de marzo se inaugurará en Helsinki, Finlandia, la Convención General de la IFALPA, (International Federation of Airline Pilots Associations). Nuestra Asociación ha sido invitada para asistir como observador a ella y para ingresar como miembro. Se han designado como representantes de ASPA a los compañeros Jorge Castillejos, Secretario del Exterior y Florencio Reyes Bugarín.

Las ponencias que nuestros delegados presentarán ante la Convención, aprobadas por el Comité Ejecutivo, son las siguientes:

1.—Reconocimiento y admisión de ASPA de MEXICO en la IFALPA, con la mínima cuota posible, hasta que ASPA pueda recoger cuotas por medio de las empresas.

2.—Constitución de un fondo de resistencia en depósito permanente en IFALPA para auxiliar, con carácter devolutivo, a las organizaciones que se encuentren en situciones críticas de lucha con las empresas.

3.—Proposición de ASPA para que la siguiente Convención Mundial de IFALPA tenga verificativo en la ciudad de México.

4.—Exposición detallada de la situación actual de los pilotos mexicanos frente a las empresas, la intervención gubernamental y declaración explícita del derecho de los pilotos a agremiarse y a contratar colectivamente.

5.—Proposición para la creación de una Oficina Regional para la América Latina, dependiente de IFALPA, con contacto directo con Londres y con sede en nuestra Capital.

6.—Comunicaciones a la Oficina Internacional del Transporte para obtener declaración expresa del derecho de los pilotos comerciales del mundo para sindicalizarse y contratar colectivamente.

No. 1 — Mayo, 1959

LA I. T. F. ADMITE A ASPA

El señor Omer Becu, Secretario General de la I. T. F. (International Transport Federation) y el señor Lorenzo Cavero, Director de la Oficina Regional para América Latina, en comunicado fechado el 4 de mayo se ha dirigido a nuestra Asociación para informarnos que en la última reunión del Comité Ejecutivo de la mencionada Federación Internacional del Transporte se decidió, por unanimidad, admitir a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

No. 4 — Junio, 1959

LA IFALPA

Por ALFONSO GONZALEZ PEREZ

La IFALPA fue constituída en el mes de abril del año de 1948 en Londres, Inglaterra, como Agrupación Internacional de Pilotos Aviadores. Desde su fundación hasta el día de hoy, cuenta con unos 35,000 afiliados que radican en más de 42 países. Este año durante los días 7 al 14 del presente mes de marzo., nuestro país será la sede de las deliberaciones de tan importante organismo internacional de aviación. Nos atrevemos a asegurar que estas deliberaciones estarán presididas por un espíritu sano de cordialidad y comprensión entre todos los compañeros y amigos pilotos del mundo, por el justo afán de superación y de progreso en las aspiraciones técnicas y profesionales, económicas y sociales, y en todas aquellas otras que interesan y corresponden directamente a las relaciones entre los hombres y los pueblos por medio del servicio aéreo.

Corresponde a México este año de 1961, el señalado y alto honor de haber sido elegido el lugar para las deliberaciones de este Congreso.

No. 18

¿QUE ES LA O.I.P.?

Los participantes al Primer Congreso Iberoamericano de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, celebrado los días 11 y 12 de diciembre de 1973 en la ciudad de Buenos Aires, Argentina: (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, España, México, Uruguay, Venezuela y Argentina), acordaron la formación de un grupo de Asociaciones de Pilotos con el nombre de: ORGANIZACION IBEROAMERICANA DE PILOTOS (O.I.P.),

Las asociaciones iberoamericanas de pilotos declararon: "Conscientes del origen común de sus respectivos pueblos, de la unidad cultural, territorial, lingüística, de costumbre, destino e intereses que las agrupa, han resuelto aunar sus esfuerzos en O.I.P. a fin de:

OBJETIVOS

a) La unión, solidaridad y amistad de los pilotos aviadores iberoamericanos

b) La cooperación en el plano técnico-profesional y laboral.

c) La asistencia técnica y/o económica mutua.

d) El fortalecimiento de la organización a través de una mayor y mejor coordinada participación en el estudio, formulación y aplicación de la política de IFALPA.

3.2 ¿Qué es y qué hace IFALPA?

Qué es y qué Hace I.F.A.L.P.A.

Por el Capitán
AMADEO CASTRO ALMANZA

LOS pilotos afiliados a IFALPA cubren una cuota anual por concepto de membresía, la cual se emplea en lo que a continuación y en forma breve me permito describir.

La formación de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) data de hace aproximadamente 27 años. La necesidad de integrar un organismo de esta naturaleza se originó cuando la Aviación Comercial empezó a generalizar sus operaciones internacionales, y los Pilotos, al trasponer fronteras, comenzaron a tener problemas principalmente técnicos y de carácter legal.

Los problemas técnicos se relacionaban especialmente con deficiencias en las instalaciones de los aeropuertos, ayudas para la navegación, servicios de control del tránsito aéreo, comunicaciones, etc. Los problemas legales puede decirse que se originaban más que nada por la diferencia existente en la legislación y reglamentación de cada uno de los países sobre o hacia los cuales se volaba.

Como expliqué anteriormente las actividades de IFALPA en un principio se circunscribían al aspecto técnico, pero al establecerse la comunicación entre los pilotos e ingresar más y más asociaciones al seno de la Federación, surgió el interés en el aspecto laboral (industrial), pues se observó gran discrepancia en las condiciones de trabajo y prestaciones de los afiliados en cada país.

Ha sido común pensar dentro del seno de las Asociaciones que IFALPA sólo beneficia a los pilotos que vuelan internacionalmente, pero el caso es que tanto en el aspecto técnico como en el industrial, los beneficios son generales dando por resultado que la mayoría de las veces quienes más se benefician de las actividades de IFALPA, son los pilotos que nunca rebasan las fronteras de sus países. Las intervenciones de IFALPA ante la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) han dado resultados positivos, y muchas de sus propuestas se encuentran incluidas en los anexos correspondientes, las que al ser aplicadas se traducen en un beneficio general.

En el campo de la Medicina de Aviación, IFALPA cuenta con un grupo de estudio que en más de una ocasión ha evitado arbitrariedades antes de que aparezcan en los reglamentos, y que afectarían a cualquier persona poseedora de una licencia de piloto.

Se terminó ya y se encuentra en poder de cada Asociación un Manual de Condiciones de Trabajo de los Pilotos en todo el mundo, que informa sobre las condiciones de trabajo, salarios y prestaciones, el cual ha resultado de gran utilidad para consulta de las Ascciaciones Miembros cuando se encuentra próxima la revisión de un contrato de trabajo.

Asimismo IFALPA cuenta con un Plan de Seguros por Incapaci-

tación y Pérdida de Licencia o de Vida, el que ojalá nuestra Asociación pudiera utilizar algún día, ya que ninguna compañía de seguros en México o en otros países puede proporcionar los beneficios que se obtienen de éste.

¿Qué resultados se obtendrían si durante una huelga otras compañías suplieran los servicios afectados por un grupo de pilotos? ¿Qué fuerza se tendría para exigir mejoras en las instalaciones, si los pilotos de otras asociaciones volando a un país aceptan las deficiencias, por conveniencias particulares, y no apoyan a la Asociación en conflicto mediante la supensión de operaciones a puntos en los que se trata de mejorar las instalaciones? Solicitado así, sin ningún apoyo, los resultados serían prácticamente nulos.

Para lograr sus metas IFALPA cuenta con la Política de Ayuda o Apoyo Mutuo, en la cual se incluyen estos aspectos sin dejar de considerar también el apoyo económico y el intercambio de información técnica.

A la fecha, IFALPA está integrada por más de 60 Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, con algo más de 50,000 pilotos miembros. Su sede es la ciudad de Londres y la Directiva está compuesta por un Presidente y cuatro Vicepresidentes a cargo de distintas actividades. Además, siendo los Directivos pilotos activos, se cuenta con un Secretario Ejecutivo y varios secretarios auxiliares, amén del personal altamente capacitado de las oficinas.

Para distribuir mejor el trabajo, obtener información y contar con la representación adecuada, se nombra un Vicepresidente Regional por cada región en las que se ha dividido el mundo, el cual siempre es un piloto activo miembro de una Asociación de IFALPA.

El trabajo anual lo realizan los Grupos de Estudio constituidos para cada una de las especialidades y actividades del piloto aviador. Estos Grupos, al igual que los Directivos, trabajan por correspondencia y se reúnen periódicamente en algún país para, de acuerdo con las investigaciones realizadas por sus miembros, dictaminar, recomendar o resolver cuál debe ser la política de IFALPA en cada actividad o campo que abarca la profesión. Esta política es revisada posteriormente por la Directiva y turnada a la Conferencia Anual para que, de ser aprobada, pase a formar parte de los Manuales de la Federación.

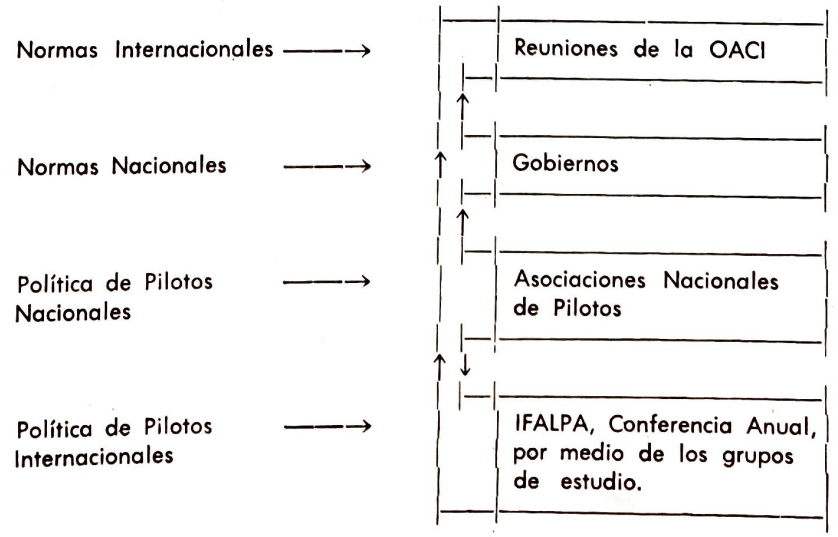
Desde luego no todo lo propuesto por IFALPA es aceptado, pero un gran porcentaje del trabajo realizado está aplicado en reglamentos, aeropuertos, ayudas para la navegación, control de tránsito aéreo, servicios de búsqueda y salvamento y contra incendio, procedimientos de vuelo y emergencias, rendimientos de las aeronaves, sistemas para la navegación, instrumentos de vuelo, y en general todo aquello que se considera que incrementa los índices de seguridad de las operaciones aéreas.

IFALPA es una organización de Pilotos, patrocinada por Pilotos, y sirve a todos por igual sin importar política, raza, color o religión.

No. 136 — Noviembre, 1971

IFALPA

COMO SE HACE LA POLITICA DE IFALPA

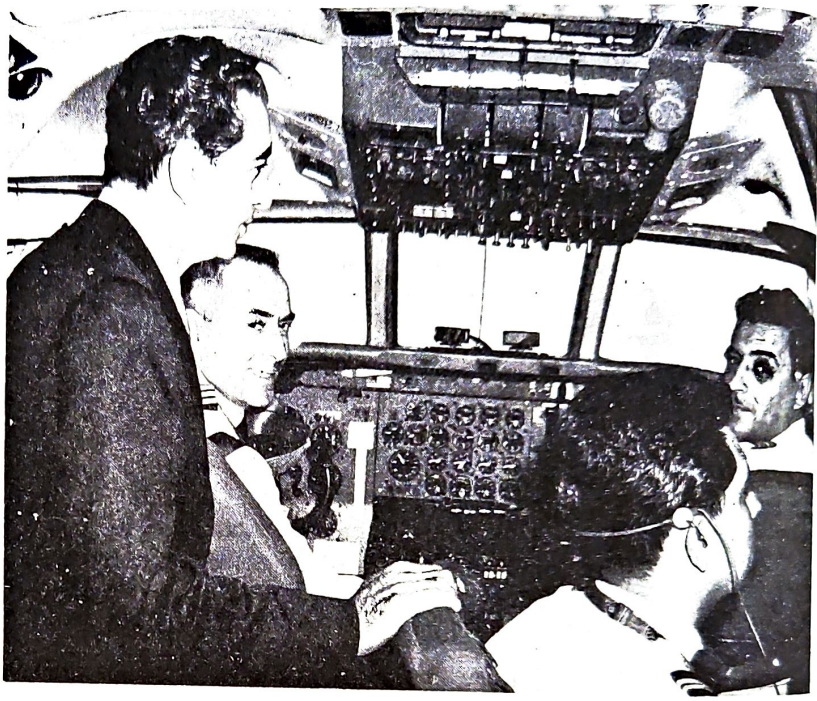


No. 149 — Diciembre, 1972

3.3 El momento de la Confianza Reciproca

Nuestra portada de este número de HELICE se engalana esta ocasión con una fotografía mostrando la presencia de nuestro primer mandatario, licenciado Adolfo López Mateos, en la cabina de mando del avión Tenochtitlán cuando se encontraba volando entre Bermuda y México a su regreso a la Patria, después de llevar a cabo una exitosa misión de paz y acercamiento, en todos los órdenes, por cinco países europeos.

Sin dejar de observar los instrumentos indicadores de la marcha del vehículo, el ilustre estadista alarga su mirada a través del parabrisa, esperando quizá ver en el horizonte tierra firme de nuestro país en que su pueblo esperaba ansioso oír el resultado de tantas horas de trabajo exhaustivo, preparándolo una apoteótica recepción.

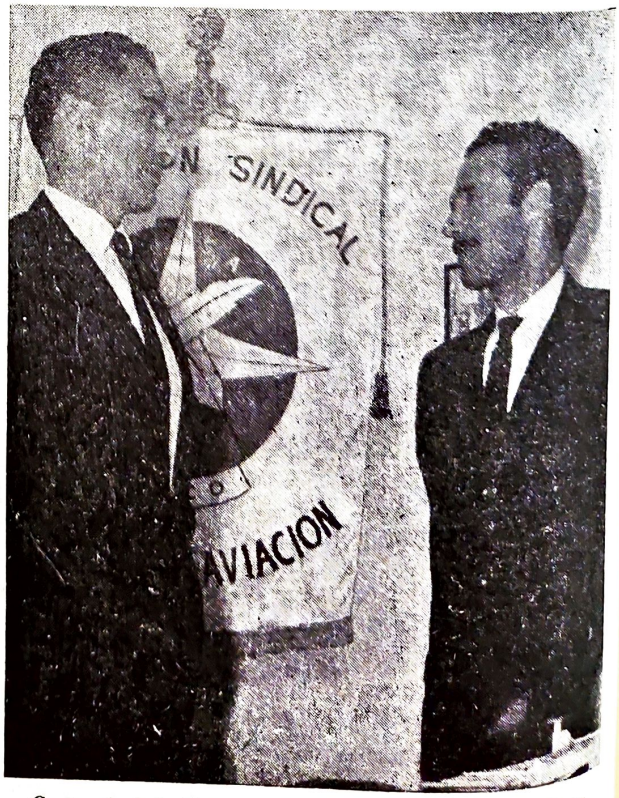


3.4 Legitimo triunfo de los Sobrecargos

EN la grisácea luz de las seis de la mañana, del pasado 29 del actual, el sobrecargo Jorge Díaz Mercado y el Lic. José Luis Duarte Martínez, se dirigieron al avión XA-GIK, que listo para vuelo se encontraba en la plataforma local del Aeropuerto Central de la ciudad de México. En sus manos llevaban la bandera roja y negra y en su interior la absoluta convicción de que la acción a ejecutar era la única compatible para responder a la confianza depositada en ellos por los Sobrecargos de México. Lentamente subieron las escalerillas y al extender la bandera sobre la puerta de entrada del avión, el Secretario General de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación y su Asesor Legal declaraban a huelga a la Cía. Mexicana de Aviación.

Este rompimiento tan sólo cristalizó una situación de protesta gestada en muchos años de opresión. Las condiciones de trabajo de los sobrecargos en México habían siempre sido ominosas: largas jornadas de vuelo, bajas prestaciones económicas y el futuro en manos de jefes déspotas y abúlicos.

Como un solo hombre se agruparon en esa, su hora crítica. El Comité Ejecutivo, respaldado por la unidad de los trabajadores e interpretando su sentir



Capt. Andrés Fabre y Jorge Díaz Mercado ... "una solidaridad ejemplar"...



y voluntad, lucha hábilmente en el transcurso de las Juntas Conciliatorias entre sindicato y empresa por obtener un venturoso Contrato Colectivo de Trabajo y es así como el triunfo del trabajador se obtuvo la mañana del día 3 de noviembre cuando se firmó el Convenio entre Mexicana de Aviación y ASSA.

Amén de importantes prestaciones económicas, tales como el aumento general sobre los sueldos, aumento en el pago de las horas de noche, el establecimiento de una categoría más de sobrecargo, se obtuvo en el convenio con la empresa, la justa limitación diaria y mensual de las jornadas de vuelo y servicio. La jornada mensual de servicio fue limitada a 150 horas que incluye una jornada normal de 75 horas de vuelo e irrebasable a las 90 horas, considerándose la diferencia como tiempo extra que se pagará mensualmente.

La empresa estuvo de acuerdo con sujetarse a un peritaje contable que demuestre su verdadero estado económico y con la información obtenida se continuarán las discusiones sobre artículos administrativos y económicos que quedaron pendientes.

El movimiento reivindicador de los sobrecargos en México ha madurado considerablemente con este triunfo gestado en su unidad y fortificado por la solidaridad de sus compañeros de trabajo: los pilotos.

3.5 Mensaje del BUO al Sr. Presidente de la República

SR. LIC. DN. ADOLFO LOPEZ MATEOS,
Presidente Constitucional de la
República Mexicana.
Palacio Nacional
México, D. F.

Excelentísimo Sr. Presidente:

Los trabajadores del país hemos visto con profundo interés las opiniones expuestas por usted, como Jefe del Ejecutivo, para definir la orientación y características del régimen actual.

La Revolución Mexicana es por naturaleza un movimiento político de izquierda, porque su esencia parte de las justas reivindicaciones populares frente a formas jurídicas y prácticas políticas que negaban las fundamentales libertades humanas.

Por izquierda política, entendemos los trabajadores, la íntima convicción de transformar la estructura del Estado y la organización de las Instituciones Públicas para adecuarlas a la satisfacción de las necesidades colectivas y a la garantía del goce de las prerrogativas ciudadanas.

Ser hombre de izquierda significa la decisión de pretender para México y todos los mexicanos un futuro más libre, más seguro, más digno de vivirse.

Si además de izquierda se afirma que la convicción no acepta transigir ni retroceder, que tenazmente y con pleno valor se perseguirán las metas sociales tan justamente anheladas, la denominación de EXTREMA IZQUIERDA corresponde al más alto propósito de la Revolución Mexicana.

Los trabajadores del país le apoyan, señor Presidente, y están de acuerdo en que la Revolución se encauce por los medios legales, cuando la voluntad popular y soberana encarna en un gobierno eficiente.

La Constitución Federal es la expresión máxima y sintética de los principios revolucionarios y la evolución de los fenómenos sociales debe irse plasmando también en ampliaciones de la Constitución y Reformas a las Leyes Orgánicas.

Atentamente,

Capt. ANDRES FABRE T.

Presidente

3.6 Próxima Constitución de la Federación

El proyecto de estatutos que regirán a la futura Federación Nacional de Trabajadores de la Industria Aeronáutica —el título oficial no se ha definido aún— está en vía de elaboración y será presentado en breve a la consideración y estudio de todos los miembros de los sindicatos que se han agrupado para crear las bases de lo que será una gran central de trabajadores de esta rama industrial.

Los sindicatos que promueven esta agrupación y sus respectivos secretarios generales son los siguientes: Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeronaves de México, señor Agustín Caballero; Sindicato Unico de Trabajadores del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, señor Alfredo Chávez Vargas; Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana, señor Miguel Hernández Velázquez; Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, Capt. Andrés Fabre Tirán; Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación, señor Jorge Díaz Mercado; Asociación Sindical de Ingenieros de Vuelo, señor Raúl Tovar Guerrero; Sindicato Unico de Choferes de Transportaciones del Aeropuerto, señor Orestes R. Osorno; Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, señor José Colín Colín.

Las personas mencionadas en el párrafo anterior se han reunido en un ambiente de fraternidad y solidaridad, en representación de sus respectivos sindicatos, de acuerdo con la aprobación extendida por la Asamblea General en cada uno de ellos, para promover y estudiar las bases de organización.

Como primer acuerdo se ha llegado a la firma del siguiente Pacto de Solidaridad:

A C U E R D O S :

1º—Las organizaciones sindicales firmantes, todas relacionadas a la aviación civil, reconocen la comunidad de sus intereses y la conveniencia de coordinar sus tareas para el mejor éxito de sus propósitos laborales.

2º—Los diversos aspectos de la ayuda, colaboración y solidaridad que convienen serán tratados y acordados conjuntamente en reuniones periódicas.

3º—A tal fin, se reunirán normalmente dos veces al mes, en el lugar, día y hora que se señalen, para intercambiar información y acordar los actos de acción coordinada que expresen la solidaridad de los trabajadores.

4º—Se promoverá el ingreso a este Pacto de Solidaridad de las organizaciones de trabajadores existentes y se favorecerá la sindicalización de aquellos trabajadores de la Aviación Civil que no hayan ejercido el derecho de asociación.

Los anteriores acuerdos los firman los Secretarios Generales de las organizaciones mencionadas en primer lugar.

Uno de los primeros frutos de esta confraternidad se ha hecho patente en el apoyo que todas las agrupaciones han dado a ASPA de México en el reciente emplazamiento de huelga contra la empresa Trans-Mar de Cortés y que ya fue solucionado. También se hizo notorio en el apoyo brindado por los sindicatos, inclusive ASPA de México, a los trabajadores del Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana a raíz de su último conflicto con la empresa por la revisión del contrato colectivo.

Es de esperar que en el futuro el apoyo que se brinde a las organizaciones en conflicto se intensifique, sin menoscabo de la independencia sindical, para trabajar unidos en defensa de los intereses comunes de todos los trabajadores de la rama industrial, llevando como lema la confraternidad dad y solidaridad de todos los trabajadores de aviación civil.





3.7 La Caja de Jubilaciones y Retiros

LA vida del piloto es breve. Los altos requisitos de condiciones físicas impuestos por el vuelo limitan su carrera a un lapso muy inferior a su longevidad y al final de su carrera profesional, el piloto mexicano, drenado su cuerpo de facultades para volar y para percibir salario, se encontraba ante un futuro incierto, hostil e ingrato.

Aisladamente, por muchos años, trató de obtener de las empresas una pensión de retiro decorosa que le permitiera salvar la diferencia entre su edad límite con facultades para ser remunerado económicamente por su trabajo como servidor de la sociedad y las postrimerías de su vida fisiológica. Las contestaciones fueron siempre las mismas: "...Lo estamos estudiando" El último intento fue hecho en 1957.



"El Capt. Moreno Arreola fue el encargado de hacer los Estatutos"...

Posteriormente, y después de largas deliberaciones el Comité Ejecutivo de ASPA resolvió que el retiro de los pilotos debería ser manejado por una institución descentralizada y autónoma, pero sin perder su carácter y dependencia sindical. A instancias del Capt. Cabrera se nombró un Comité de Retiro, el cual con su carácter provisional, se encargaría de la organización del Fondo y el estudio del Plan de Retiro. Este Comité quedó debidamente formado con fecha 29 de julio del presente año e integrado por los siguientes pilotos: Capt. Florencio Cabrera, de Mexicana de Aviación; Capt. Miguel Moreno Arreola, de Aeronaves de México; Capt. David Torre Lapham, de Mexicana de Aviación, y Capt. Rubén Ocaña Rubio, de Guest Aerovías México.

Rechazan los Pilotos el Plan de Retiro de CMA

Según informes del Cap. Florencio Cabrera B., quien fue comisionado por la Sección CMA para estudiar el plan de retiro para los pilotos de esta Sección, el Gerente General ha rechazado sistemáticamente todos los estudios presentados por la comisión, arguyendo que éstos han sido hechos con instituciones financieras con las cuales no ha tenido relaciones anteriores la empresa. Los estudios presentados han sido elaborados sobre bases presentadas por el Banco Nacional de México, Banco de Londres y México, Cía. de Seguros "La Comercial" y otras. Se deduce de esto que la Compañía trata de imponer un plan de retiro y jubilación en el cual ella sea la única que tenga la facultad de manejar el dinero a su arbitrio y a través de instituciones financieras de los EE. UU.

El plan presentado por la Cía. Parker, propuesto originalmente por la empresa, estatuye unos beneficios tan raquíticos que lo hacen absolutamente inaceptable. La empresa contrató con las Cías. de Seguros "La Nacional" y "La Comercial" un plan de retiro basado en el plan Parker, habiendo invertido ya el 6% correspondiente a las aportaciones de la misma. Este plan, desde luego, no ha sido aceptado por lo dicho anteriormente.

La Comisión pidió a la empresa que las cantidades correspondientes al 6% aportado por los pilotos fuera depositado en fideicomiso en alguna institución financiera a nombre del Fondo de Retiro, para que empiece a redituar intereses desde luego. El Gerente se negó a aceptar esto. El plan inicial de la Comisión es conseguir a toda costa que el total de las aportaciones, o sea el 12%, sea invertido en fideicomiso y a nombre propio del Fondo de Retiro. Una vez conseguido esto y teniendo a la vista la cantidad exacta con que se cuenta, elaborar el plan de retiro más favorable para los pilotos.



marzo de 1959

3.8 Actuación exterior de ASPA

EDITORIAL

La reunión de los representantes de los pilotos de transporte comercial del mundo en la XVI Convención Anual de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea —IFALPA— tiene un objetivo más profundo que la libre delibración de nuestros problemas técnicos, laborales y sociales. Venimos a reafirmar la responsabilidad que tenemos en el progreso de la aviación comercial, renovando nuestros votos de cumplir a toda costa nuestra misión primordial: transportar segura y eficientemente a nuestros pasajeros.

En la inmensa mayoría de las comunidades humanas los pilotos se han unificado en asociaciones sindicales, las cuales, tras arduas luchas laborales, han obtenido la normalización efectiva del trabajo del piloto.

La batalla dista mucho de estar ganada.

Aún existen en el mundo áreas donde los pilotos se ven obligados a trabajar en condiciones precarias de ayudas y facilidades, áreas de conflicto cuya pronta solución compete a todos los pilotos de IFALPA.

Mancomunados en el usufructo de los beneficios inherentes a esta prosperidad, debemos también compartir las responsabilidades y si éstas nos encauzan a la lucha, hermanarnos los pilotos del mundo para solucionar todos los problemas, grandes y pequeños, que pudieran comprometer la seguridad del transporte aéreo.

Esta unidad de criterio debe empezar por un fortalecimiento ideológico de las diferentes asociaciones miembros de IFALPA y pugnar porque en el área de acción de cada una de ellas se realicen los postulados de IFALPA.

No. 18

Se Recordó Histórico Vuelo

Madero, el Primer Jefe de Estado del Mundo en Volar

Por LUIS FRANCO

EL avión enfiló al noreste descendiendo lentamente. Una abigarrada multitud contemplaba con asombro el diminuto artefacto que cruzaba el espacio y que por momentos parecía estar suspendido en el aire. El vuelo fue corto y a escasa altura.



Histórica y singular fotografía de don Francisco I. Madero aquel 30 de noviembre de 19..

3.9 Se hizo patente no "cambiar" seguridad por dinero o prestaciones

BOLETIN MENSUAL DE IFALPA

Por el Capt. MOISES ALCARAZ G.

Traducción del Boletín Mensual de la IFALPA

HORAS DE TRABAJO Y PERIODOS DE DESCANSO DE PERSONAL DE VUELO

1) Debido a los efectos adversos de las jornadas excesivas de trabajo a la seguridad del vuelo y en las condiciones de vida social del personal de vuelo, debe haber límites a los tiempos de vuelo, tiempos de jornada de vuelo y el total de horas de trabajo del personal de vuelo que trabaja en la aviación civil.

NOTA: Condiciones adversas sociales pueden ser un factor que afecte la seguridad del vuelo.

2) Se deberán fijar períodos mínimos de descanso que se tomen antes de un vuelo, durante el vuelo cuando sean necesarias escalas e intermedios, y al concluir un vuelo o una serie de vuelos.

3) Períodos mínimos ininterrumpidos libres de cualquier asignación de trabajo se deberán proporcionar al personal de vuelo en su base de residencia después de una serie de vuelos o una base fuera de su residencia.

4) Los límites de horas y períodos mínimos de descanso deberán ser tales que:

a) Se asegure que la fatiga no pondrá en peligro la seguridad del vuelo;

b) Se asegure que el total de horas de trabajo del personal de vuelo, calculado como promedio, no sea mayor que aquellos corrientes en la mayoría de otras ocupaciones, y

c) Se asegure que el personal de vuelo pueda disfrutar de períodos de descanso y condiciones sociales tan normales como las circunstancias de su ocupación lo permitan.

5) Es deseable buscar una mayor uniformidad en los standards relativos a las horas de trabajo y de descanso del personal de vuelo con objeto de prevenir competencia desleal entre transportadores que busquen tomar ventaja de las malas condiciones de trabajo de su personal de vuelo.

-TIEMPO DE VUELO Y TIEMPO DE SERVICIO: INFORME DE LA JUNTA DEL GRUPO DE ESTUDIO

Más de 10 años de trabajo acerca de Horas de Trabajo y de Períodos de Descanso, dentro de la Federación y en el nivel internacional, no nos han dotado de una política que sea a la vez lógica, coherente y fácil de comprender. En todo caso, ésta parecía ser la actitud del Grupo de Estudio sobre el particular, después de su primer día de discusiones. El segundo día, un tanto cuanto más alentadoramente, se produjo una decisión unánime de recomendar a las asociaciones miembros un estudio cuidadoso de lo que se estimaba era esa política.

La Junta empezó con el estudio de las cláusulas no ratificadas de la Resolución de la Ciudad de México, y los representantes de las asociaciones interesadas en operaciones de corto alcance se unificaron en el dictamen de que es imposible poner en ejecución la norma de períodos de descanso "iguales a tres veces el tiempo del vuelo precedente en aparatos a reacción". El grupo pareció igualmente unánime en su opinión de que el período de descanso debería estar lógicamente relacionado con el tiempo precedente de servicio, no con el tiempo de vuelo, así como con su "intensidad", más bien que con su simple duración.

Se sostuvo la tesis de que el término "descanso" requería una definición cuidadosa. Dicho descanso debe ser tomado bajo circunstancias que hagan posible una recuperación adecuada. Este punto fue recalcado firmemente por los representantes holandeses, quienes señalaron que no es sensato "irse a la cama al mediodía y esperar descansar ocho horas", especialmente si la semana anterior había ocurrido un ciclo diferente de trabajo y de dormir.

3.10 ASPA en el Club de Pilotos.

Relevante éxito social constituyó el primer baile anual de los pilotos, el cual se efectuó el día 15 de diciembre, organizado conjuntamente por ASPA de México y el Club de Pilotos Aviadores Profesionales. Una distinguida y selecta concurrencia disfrutó y bailó al compás de una de las mejores orquestas de la capital. Recibida con numerosos aplausos fue la presentación sucesiva de las señoritas María Alejandra y Sonia Furió, Adelita y Madrina de los Pilotos, respectivamente. Acto especial fue la presentación de la candidata a Reina de la Aviación, señorita Nohemí Campos, postulada por ASPA para presidir las fiestas del Cincuentenario de la Aviación Mexicana



Momento solemne en que se interpretó la "Marcha de las Aguilas" de ASPA, por María Alejandra y todos los asistentes.



LA SEÑORITA lliana Lara, la señora de Spíndola, la señorita Aurora Aranda, la señora de Peirce, el capitán Spíndola, el capitán Quintana y el capitán Peirce, brindan por un feliz 1963, durante la fiesta del Club de Pilotos.

Presentación de la "Adelita" y de la Madrina de los Pilotos

Para presentar a los pilotos y a la prensa a las estimables y bellas artistas señoritas Sonia Furió y María Alejandra, quienes gentilmente aceptaron los nombramientos de "madrina" y "Adelita" de los pilotos, respectivamente, fue ofrecido un vino en honor de ellas el cual se efectuó el día 7 de diciembre en el Club de Pilotos.

El encargado de hacer la presentación fue el Presidente del Club, Capt. Augusto Ramírez Altamirano, quien expresó, a nombre de los pilotos, el sincero agradecimiento de ellos hacia las gentiles señoritas por haberlos honrado con su presencia y haber aceptado la designación; también agradeció a todos los presentes su asistencia.

La reunión transcurrió en un magnífico ambiente, disfrutando de bellas melodías interpretadas por María Alejandra y admirando la belleza y la simpatía de Sonia Furió. El Capt. don Melchor Sánchez Cárdenas se encargó de amenizar musicalmente el ágape con la actuación magistral del conjunto que forma con cuatro amigos, don Cipriano Cervantes, Víctor Cervantes, Lic. Pablo Avila y Manuel Díaz Baeza, quienes deleitaron a la audiencia con melodías perfectamente interpretadas, resaltando el maravilloso violín de don Cipriano.



María Alejandra



Sonia Furió

Se tuvo el honor de contar con la presencia del Sr. Gral. Roberto Fierro, Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, Gral. Rafael Farell Cubillas y Gral. Bernardo Hermosillo. También estuvieron presentes como invitados el Sr. Lic. Alejandro Gómez Maganda, la Sra. de Ramírez Altamirano y su hermosa hija; el Tte. Cor. P.A. Lauro López Sánchez, el Mayor P.A. Rodolfo Torres Rico, Capt. Efraín Ovando, Srita. Ema Ferrer y Sres. Jaime y Octavio Gutiérrez Arias. También asistieron más de cien pilotos del Club, quienes estuvieron completamente de acuerdo en que las designaciones de "madrina" y "Adelita" no podían haber estado mejor hechas que en la persona de las hermosas Sonia Furió y María Alejandra.

3.11 Reconocimiento del Colegio de Pilotos Aviadores, A.C.

EL Colegio de Pilotos Aviadores, Asociación Civil creada el 17 de julio de 1947, fue reconocido como Colegio de Profesionistas por la Dirección General de Profesiones dependiente de la Secretaría de Educación Pública, con fecha 17 de enero de 1963.

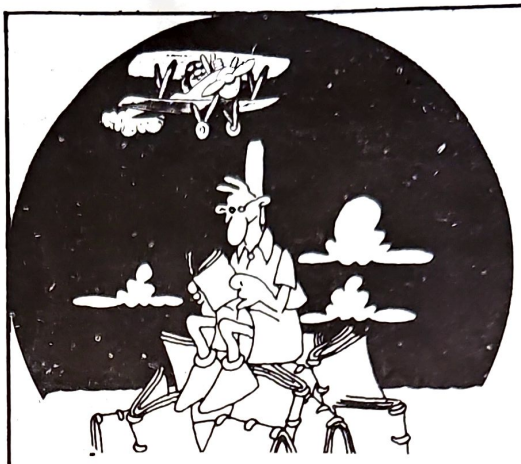
Se aprobaron los estatutos, protocolizándose estos y el acta constitutiva y presentándose la solicitud de registro ante la Dirección General de Profesiones el 8 de agosto de 1947.

En julio de 1948 se acuerda hacerle patente su agradecimiento al General Múgica, por haber sido el primer secretario de Comunicaciones y Obras Públicas que obligó a las compañías de transportes aéreos a utilizar tripulaciones mexicanas, en aeronaves de matrícula nacional, y gestiona ante las autoridades competentes una condecoración para los C.C. Diputados Angel H. Corzo Molina y Tiburcio Márquez; el primero por haber logrado la modificación al Artículo 32 Constitucional para que aeronaves con matrícula mexicana, sólo empleen pilotos mexicanos y el segundo por haber logrado que la profesión de pilotos aviadores fuera reconocida por la Dirección General de Profesiones.

Actualmente, el Colegio realiza las misiones encomendadas a asociaciones civiles para el fomento y representación de los profesionistas que conducen los vuelos de cualquier tipo de aeronave y a ampliar las relaciones existentes con otros colegios de profesionistas que ejerzan una profesión determinada que requiera un título.

Nuestras felicitaciones al nuevo Comité Ejecutivo y nuestros mejores deseos por el éxito de su gestión administrativa en beneficio del profesionalismo aéreo en nuestro país.

3.12 Apoyo del Gobierno al Sector Transporte para establecer los Centros de Control de Tránsito Aéreo



A USTED LE GUSTARIA:

Por DUMBO.

Una mañana leí en los diarios:

"En vista de la situación de abandono en que se tuvo a las instalaciones para el transporte aéreo, —principal medio de aprovisionamiento de la industria del turismo—, finalmente se aprobó la partida para modernizar dichas instalaciones, con la recomendación de llevarla a cabo al menor tiempo posible, con objeto de poner el transporte aéreo dentro de los márgenes de seguridad y eficiencia, para lo cual se construirán en todos los aeropuertos internacionales cuando menos dos pistas de la longitud necesaria para ser usadas normalmente por los aviones transcontinentales de retroimpulso, con alumbrado de alta intensidad —ajustable—, luces en todas las calles de carreteo, luces de aproximación de alta intensidad, iluminación del área de aterrizaje."

"Asimismo se instalarán y funcionarán todas las radio ayudas de muy alta frecuencia para establecer las aerovías internacionales, preferiblemente se instalarán radio ayudas del tipo DECCA para *navegación aérea y marítima.*"

"Se instalarán y funcionarán los Centros de Control, Controles de Aproximación y Torres de Control de los Aeropuertos, para lo cual se contrata la compra de equipo para radio comunicación de VHF y de UHF —libre de estáticas."—

"Esta partida que viene a resolver el difícil y creciente problema de la seguridad de la aviación en nuestro país, fue aprobada al comprobarse que es menor que la invertida en la construcción de los dos puentes de la carretera Veracruz-Mérida y sobre todo al considerar que el programa de instalaciones resuelve la situación para la mayor parte de la década 1960-1970 y puesto que la inversión es recobrarla rápidamente a través de la promoción que lleva a cabo en el exterior la Comisión encargada del Turismo y con capital que ha producido el impuesto sobre el combustible para aviación."

"Realmente cabe felicitar a las Autoridades Federales que llegaron a esta magnífica decisión que significa un enorme paso hacia el progreso y la consolidación de México."

Desgraciadamente esta noticia no ha salido a la luz pública puesto que no se ha tomado ninguna de las medidas mencionadas. Sin embargo, uno se pregunta si será por desconocimiento del problema, será por no prestar oído a los que conocen, será...

3.13 ASPA y el BUO

EL Bloque de Unidad Obrera —BUO— por conducto de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, hizo a mediados del mes de noviembre, un patriótico llamado a la clase obrera de México, para que se una a la noble cruzada de la "Marcha del Peso".

Esa campaña consiste en la aportación de un peso por cada trabajador ya sea que pertenezca a una central o que sea independiente, con el propósito de dar un respaldo decidido a un grupo de mujeres mexicanas de Ciudad Mendoza, Veracruz, que ven el éxodo de sus seres queridos, hijos, esposos y padres en busca de su propio sustento. Esas mujeres, han constituido un patronato que tiene por objeto no sólo evitar la fuga de la población trabajadora a tierras extrañas en busca de un medio para subsistir, sino que desean, pretenden crear fuentes de trabajo, para aumentar su densidad demográfica, económica y con ello mejorar su nivel de vida.

ASPA de México, ha sido comisionada por el BUO para coordinar con el Patronato de Mujeres de Ciudad Mendoza, Veracruz, estos trabajos y está en la mejor disposición de colaborar estrecha y entusiastamente para alcanzar así la justicia social que ha fijado como meta el Primer Mandatario.



El capitán Francisco Ballina Tavares pronunciando su brillante discurso en la ceremonia para conmemorar el 154 aniversario del natalicio del Benemérito Benito Juárez, en el monumento a la Revolución el día 21 de marzo de 1960.

3.14 Alas Mexicanas.

Por **Carlos Denegri**

(Reproducido del periódico Excélsior del día 25 de marzo de 1963).

SOLDADOS DEL AIRE: Desde el lugar de trabajo y de observación que ocupo en este gigante tricolor de los vientos, yo he seguido de cerca, durante casi cinco horas de perfecta maniobra aérea, el eco de vuestro pulso al dar en la cabina de mando la hora exacta en el cumplimiento formal y sapiente del deber.

ISLAS BERMUDAS: Estoy seguro de que estas verdes aguas, hijas predilectas de algún volcánico demonio que hace millones de años habitó el mundo submarino de las Indias Occidentales, nunca antes habían en sus espumas reflejado el orgullo nacional que un puñado de mexicanos sentimos latir esta tarde en nuestros corazones, cuando el avión presidencial que nos lleva al Viejo Mundo aterrizó en Bermuda.

Porque no sé si después tenga tiempo de hacerlo, quiero aquí dejar constancia de algunos nombres: Antonio Gómez Castresana, José Luis Frías, Francisco Lavat Bayona, Raúl González Moreno, Armando Trejo de la Hoz, Rubén Ocaña Rubio, Fausto de Lachica Servín, Allan Burke Rodríguez. Estos nombres están ligados a la primera travesía trasatlántica que hace en nuestra historia un Presidente de México en funciones.

Son los pilotos y oficiales de nuestra nave. Mexicanos jóvenes y experimentados, precisos y seguros, que coadyuvan con admirable esfuerzo y disciplina para que esta misión de paz a Francia, a Yugoslavia, a Polonia, a Holanda y Alemania, tenga también en lo técnico y en lo profesional, repercusiones felices para nuestro pueblo.

Son estos los ejemplos a seguir por nuestras juventudes ambiciosas y capaces. El ejemplo de la conquista de los bienes materiales de cultura y su manejo.



LOS CAPITANES Ocaña Rubio, Lavat Bayona, Frías, Burke Rodríguez, Gómez Castresana, Lachica, González Moreno y Trejo de la Hoz, dan los últimos toques al plan de vuelo, horas antes de que despegara el avión Tenochtitlán que condujo al Presidente López Mateos al Viejo Continente.

3.15 Carta del Editor.

CARTA DEL EDITOR

• Hemos leído el primer número de la revista "Aviación Colombiana" órgano de difusión de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles y cuyo Presidente es el gran amigo de ASPA, capitán Alberto Alvarez.

Nuestras sinceras felicitaciones al Comité Directivo de esa Asociación hermana por lanzar a la luz pública su revista, que como en otros casos, constituye un vehículo de acercamiento y fraternidad entre los hombres del aire.

• En la misma forma, ha sido motivo de elogio la aparición de otro órgano de difusión: "La Pluma", publicación mensual de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México, (A.S.S.A.).

"La Pluma" revela el gran cariño de sus iniciadores por su Asociación, y el loable empeño, con su labor periodística, de difundir sus luchas y aspiraciones de mejoramiento; todo ello redundará, seguramente en una mayor unificación de los agremiados y en la muy merecida consideración de los demás sectores sociales. ¡Mucho éxito y adelante siempre!

3.16 Solución al Conflicto de S.N.T.

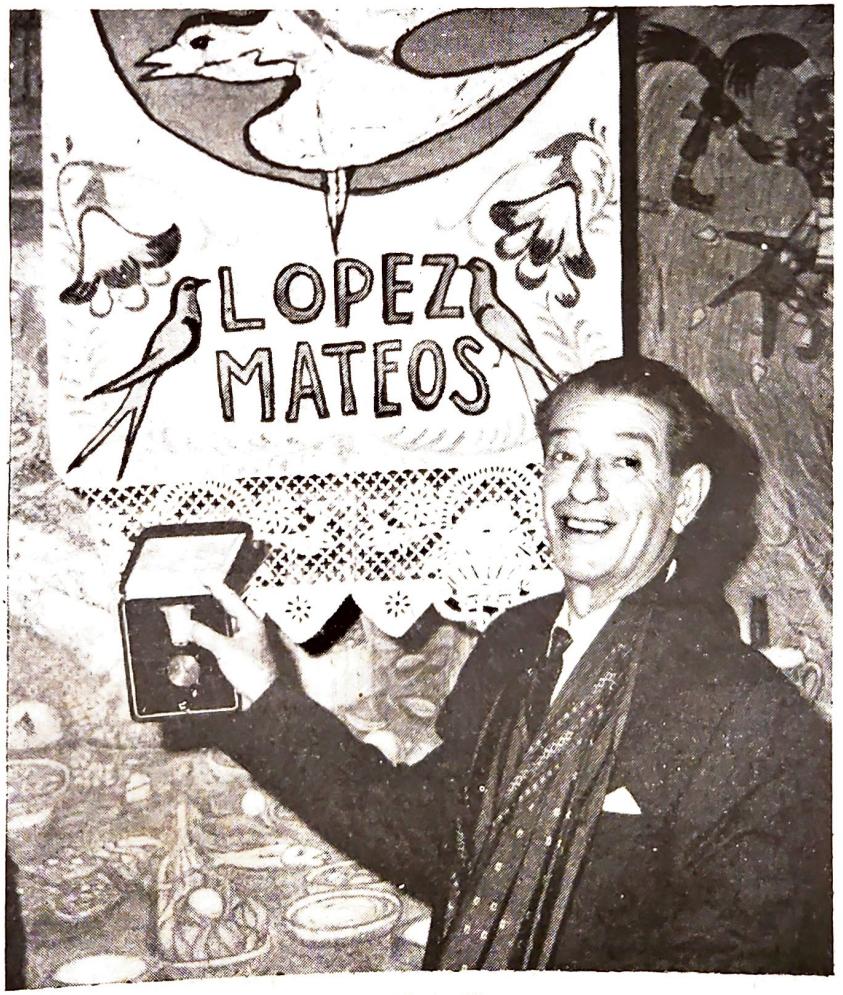
CON la intervención del Lic. Salomón González Blanco, Secretario de Trabajo y Previsión Social y los Representantes de ambas partes,— S.N.T.A.S. y C.M.A.—, el pasado 26 de noviembre fue firmado el Contrato Colectivo de Trabajo que marca las nuevas prestaciones obtenidas por el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, S.N.T.A.S. Entre ellas se pueden citar: el automento global del 22.8 por ciento, desglosado en la siguiente forma: 15% sobre los salarios tabulados; 6.6% para el renglón de prestaciones diversas y 1.28% para vacaciones.

En recientes declaraciones a la Prensa Nacional, el Secretario del Interior de A.S.P.A. DE MEXICO Cap. Jorge Farell Bernal, manifestó que la Asociación considerada indispensable la unión del trabajo entre el personal de mantenimiento y los Pilotos, para lograr una labor de mayor eficacia en el desempeño de su misión, de lo que se deduce la necesaria vigencia de la armonía entre las partes constituyentes de la industria, para que todo marche dentro de un progreso ininterrumpido.

3.17 Homenaje de ASPA al Presidente López Mateos.

COMO un justo reconocimiento a su brillante labor en pro de la aviación comercial mexicana y en particular, por el espíritu de comprensión hacia nuestra asociación, traducido en su valiosa ayuda para reformar la Ley Federal del Trabajo y que en esa forma pudiera ser registrada como sindicato gremial en enero de 1960, ASPA de México ofreció el pasado 4 de agosto un homenaje al señor Presidente de la República, licenciado Adolfo López Mateos.





EL SEÑOR PRESIDENTE, licenciado Adolfo López Mateos, muestra sonriente la medalla "Rosa de los Vientos", general Francisco J. Múgica, que le fue otorgada por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, durante el desayuno que ASPA le ofreció el 4 de agosto.

3.18 Un Libro Prohibido

Por Francisco Tarazona

UN buen día cayó en mis manos "Germinal" de Emilio Zola. Cuando hube terminado la impresionante lectura de aquella obra de arte de la literatura francesa intenté establecer algún punto de comparación entre su contenido y el movimiento sindicalista llevado a cabo por los pilotos civiles mexicanos.

Pero... ¿cuándo —me pregunté— los aviadores han pasado hambre?... ¿Acaso han tenido que vivir hacinados como las familias mineras de "La Voreux o de "Crevecoeur"?...

..."Catalina, la pequeña hija de los Maheu, trabajaba en la mina Juan Bart. A 708 metros de profundidad el calor alcanzó 60 grados; habían llegado a la galería "El Infierno" y Chaval, el novio de la chiquilla de 14 años le gritó: ¡Bestia! ¡Haz como nosotros, sácate la cámisa! Catalina, que se había quitado ya la blusa titubeó, y luego, despojóse también de los pantalones y con los brazos y piernas desnudos empujó la vagoneta hacia la pendiente..." El sudor, ennegrecido por el polvo del carbón cubría su virginal tez y daba un aspecto seráfico a sus hermosos y tristes ojos negros...



No obstante, la comparación existe. Chaval traicionó a sus compañeros vendiéndose a la empresa, y ésta, cuando vencía el movimiento obrerista, entregó el esquirol a la furia de los hambrientos...

El miedo a perderlo todo ¡y era tan poco! obligaba a hablar en voz baja. A murmurar de los que abogaban por la resistencia; ¡capitulemos! susurraban los cobardes. ¡Debemos regresar al trabajo! vomitaba Leveque.

¡Cómo recuerdo haber escuchado estas mismas frases en los meses de abril y mayo de 1962, a más de ochenta años de la huelga de "La Voreux"!

Dentro de la necesaria comparación brota insultante la diferencia, cuando quienes proferían los gritos subversivos entre los pilotos son grotescas criaturas que en su enriquecimiento han olvidado la humilde procedencia de sus antepasados y aún de ellos mismos. Su medrosa posición ha brindado hoy a empresas y autoridades las armas necesarias para sofocar las futuras aspiraciones de los obreros, no solamente pilotos, sino de todos quienes veían en ASPA el ejemplo de la justicia en sus peticiones y la valentía en el sostenimiento de sus posiciones progresistas. Groseras figuritas apenas suficientes físicamente para arrastrar vagonetas ociosas en una huelga hecha por hombres.

¿Y la carne?... Chaval conseguía alimento y bebida a cambio de Catalina"... Otros, como Levasseur, lo compraban todo. Eran sodomitas.

Cuando Esteban huyó de "La Voreux", pensó en Catalina. Su muerte lo volvía loco. ¿Por qué, en una contienda que suponía de varones tenía que haber muerto una niña de catorce años? ¿Por qué?... se preguntaba.

¿Fué estéril su sacrificio? Las jornadas de trabajo en toda la región minera del norte de Francia disminuirían. Las galerías y tiros serían saneados. Y sus paredes y techos arriostrados para evitar hundimientos y deslaves. ¡Ya no se permitiría el trabajo para los niños menores de quince años! Y los ancianos, serían jubilados. ¿A qué edad? ¡Bah, no importaba! Ya no serían tratados como animales. ¡Se les tomaría en cuenta! (?)

Eso, al menos, era lo que prometían los burgueses de Montsou.

No obstante, "allí abajo, en la negrura de las minas crecían hombres, un ejército negro, vengativo, que germinaba lentamente para producir frutos para las luchas del siglo venidero, y cuyo gérmen iba muy pronto a hacer estallar la tierra..."

¡Qué lejos estamos nosotros, herederos ahítos del fruto de aquellos sacrificios, de comprender a Zolá, cuando por nuestros ojos desfilan únicamente la lectura pueril y adocenada

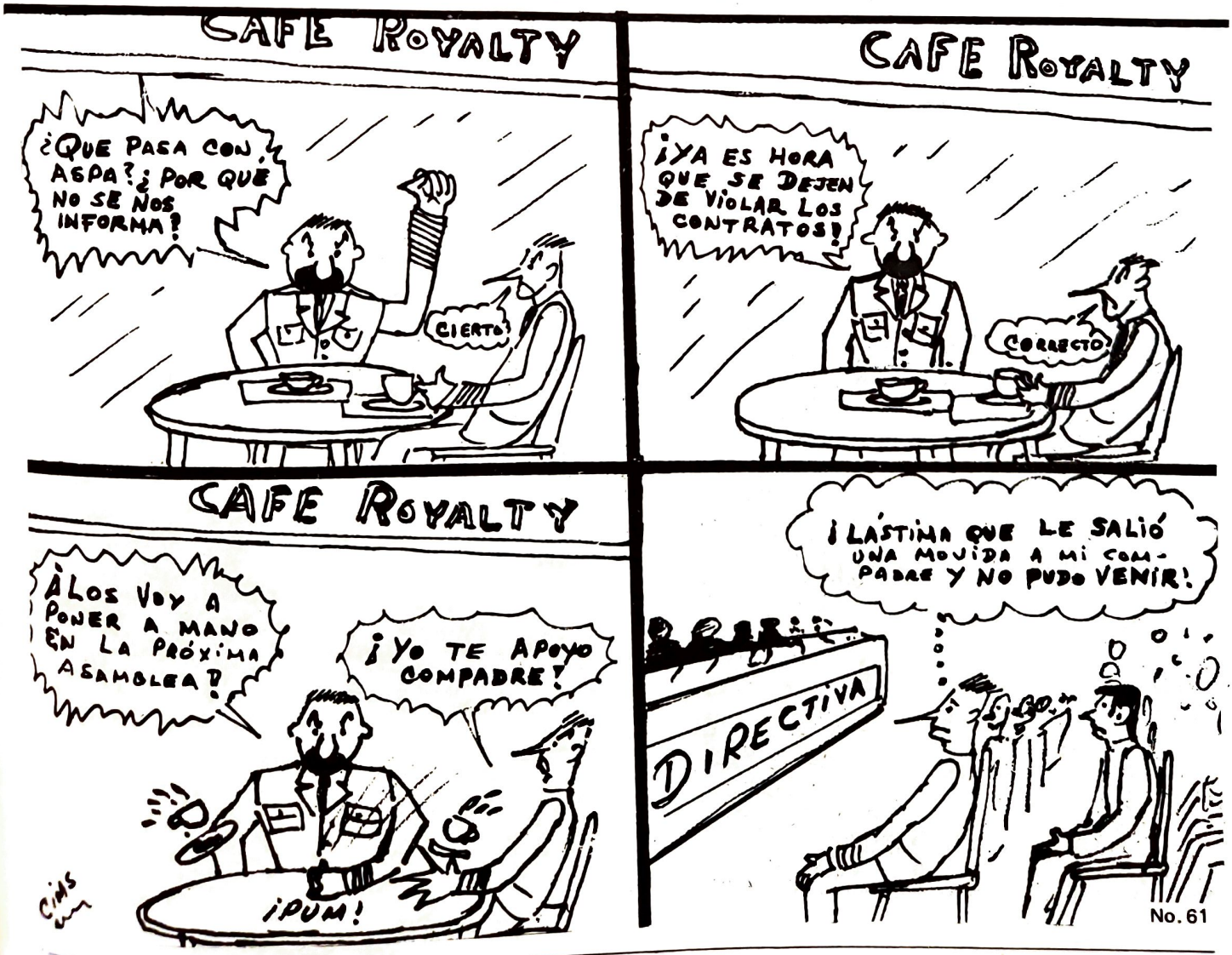
3.19 Desde la Cabina de Mando protesta

Por Radial 23.

EL VUELO 910-A de la Compañía Mexicana de Aviación salió el día 22 de Noviembre de Mazatlán con destino a Los Angeles.

SIN EMBARGO,
el Vuelo 910-A de Mexicana del día 22 de Noviembre, no fue un vuelo más. . . ESTE vuelo se realizó en un avión de la empresa norteamericana "Flying Tigers Line", un "Constellation" con matrícula N6916C, tripulado por el Capitán H. Wall y el Primer Oficial K. Wilson.

NO
podemos concebir que, precisamente cuando el señor Licenciado Adolfo López Mateos, hace acto de fe de mexicano y da al país las obras de mayor envergadura de nuestra historia, nuestras autoridades de Aeronáutica Civil hagan a un lado los derechos de los pilotos mexicanos y autoricen vuelos de empresas extranjeras en rutas concesionadas a empresas mexicanas. . . ESTA es, a grandes rasgos, la vergonzosa historia del Vuelo 910-A de la Compañía Mexicana de Aviación, del 22 de Noviembre de 1964. . . HECHO y fecha que no borraremos nunca de nuestra memoria.



3.20 ASPA de México con el Lic. G. D. O.

G.D.O. Utilizará Aviones Mexicanos en sus vuelos al extranjero

Por el Cap. B. H. ASTUDILLO

HACE unos días, el capitán Florencio Reyes Bugarín, Secretario General de ASPA de México, promovió y obtuvo una entrevista con el licenciado Gustavo Díaz Ordaz, candidato electo a la Presidencia de la República. A dicha entrevista acompañamos al capitán Reyes Bugarín los capitanes Héctor Abadié, Andrés Acosta, Raúl Juárez Díaz, Hugo de Hoyos, José Baigts, Javier Carrillo, Silvestre Olvera, Héctor Ortega, Alfredo Fonseca, Rafael Ortiz, Jesús Iturriaga, Guillermo Flores, Pedro Cota, Fernando Hernández y el que esto escribe.

Así pues, en un gran momento histórico para ASPA de México, en franca y abierta comunión espiritual con el licenciado Gustavo Díaz Ordaz, futuro Presidente de México, nuestra Asociación, con palabra sencilla y fluida en la voz de nuestro Secretario General, expresó al hombre rector del futuro del país, nuestra más sincera y efusiva felicitación por su nítido triunfo en los comicios del mes de julio pasado, hecho que, por decisión expresa y mayoritaria del pueblo mexicano, lo llevará a ocupar la primera magistratura del país, después de haber realizado una singular y brillante campaña como candidato, y en atención incuestionable a sus valores cívicos y a sus elevados merecimientos, ganados a pulso a través de una larga y bien definida trayectoria de honestidad, de convicciones, de lealtad consigo mismo y para con sus semejantes al servicio de la ciudadanía nacional, en una escala siempre superada de eficiencia y responsabilidad.



También se le dijo, siempre por voz de nuestro Secretario General, que ASPA de México anticipa el éxito de su gestión administrativa y se congratula de ello, en virtud de contar, cosa de todos conocida, con el respeto, el apoyo, la simpatía y la amistad de la gran mayoría del pueblo mexicano, y que, nuestra Asociación, tenía plena satisfacción de proclamarlo así y de sumarse confiada y sinceramente al entusiasmo nacional, en solidaria comunión de sentimientos y anhelos.

Nuestro Secretario General terminó su bien coordinada exposición de saludo, felicitación, apoyo y reconocimiento, expresando con firmeza y convicción que ASPA vive un momento de tranquila y fecunda labor, cumpliendo responsablemente con sus obligaciones en el concierto de intereses nacionales e internacionales y que no tiene conflictos ni discrepancias de criterio ni con empresas ni con el Estado y que, por último, con las consideraciones propias a su alto rango está profesionalmente a sus respetables órdenes y que muy honrada se vería si se le confiara la elevada misión de servirlo, tanto dentro como fuera del país, y poder contribuir en esa forma, directamente, con el mismo sentido de responsabilidad como ya se ha hecho, ejecutando tareas propias de nuestra profesión, al feliz desarrollo de su patriótico programa de gobierno, dado a conocer por él a través del diálogo que, como candidato, sostuvo con todas las corrientes políticas de la nación en los más heterogéneos niveles.

El licenciado Gustavo Díaz Ordaz tuvo la gentileza de agradecer nuestra visita, y expresó que recibía el mensaje de nuestra Asociación en nombre de la responsabilidad que el pueblo le ha confiado. Que a partir del 1° de Diciembre próximo, contemos en él a un amigo de la Asociación con la investidura de su cargo, y que tranquilamente y con gusto confiará a los miembros de la misma la responsabilidad de transportarlo a cualquier país donde los compromisos internacionales de México requieran de su presencia física para fortalecer más los lazos de convivencia pacífica y fecunda.

Termir enviando un saludo cordial a todos los miembros de la Asociación, e hizo invitación concreta a la misma para que, a partir del año próximo, se mantenga relación directa con él, con objeto de que, de común acuerdo, se resuelvan algunos aspectos técnicos de la transportación aérea en el más alto nivel gubernamental. Tal demostración de amistad y confianza nos hizo pensar en el camino luminoso de ASPA de México, y recordar estas palabras: ¡¡Nobleza Obliga!!

3.21 ASPA en el Desfile del 1o. de mayo



EL ABANDERADO de ASPA de México, inicia el desfile del Día del Trabajo.

La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, ASPA, encabezó el desfile del 1° de Mayo.

Se calcula que cerca de 500 mil trabajadores participaron en la gran parada en recuerdo y en homenaje a los Mártires de Chicago. Ese día, el Presidente Díaz Ordaz manifestó ante los líderes del movimiento obrero nacional, que "la fiesta conmemorativa del trabajo, es un acto consagrado por la propia Constitución".

Previo al desfile, la gigantesca bandera nacional fue conducida por los miembros del Consejo Consultivo de la Ciudad de México, desde la sala de Cabildos hasta el centro de la plaza de la Constitución, en donde el Primer Magistrado acompañado de los representantes de los Poderes de la Unión, miembros de su gabinete y líderes obreros izó el Lábaro Patrio.

A las diez de la mañana se inició el desfile que el Jefe del Ejecutivo presenció desde el balcón central de Palacio Nacional y que constituyó una adhesión unánime obrera a la política del Presidente Díaz Ordaz.



EL CONTINGENTE de la A. S. P. A., pasa frente a Palacio Nacional en el desfile del 1º de mayo.

3.22 Absoluto respeto para los Derechos Sindicales



ARMONIA OBRERO PATRONAL

MEDIANTE la revisión de los contratos colectivos y de los contratos ley, la clase trabajadora obtuvo un mejoramiento de salarios, de 13.5% en promedio.

Los trabajadores lograron también beneficios en sus prestaciones sociales y económicas.

La huelga, arma fundamental de la clase obrera, ha sido plenamente respetada. Las que fueron emplazadas, se resolvieron, en el 98% de los casos, por convenio entre los trabajadores y las empresas.

El Gobierno sigue manteniendo absoluto respeto para los derechos sindicales, de tal modo que los trabajadores, dentro del régimen de autonomía de que disfrutan, según nuestra Constitución y nuestras leyes, son los únicos capaces de tomar resoluciones en los asuntos internos de sus organizaciones.

Las autoridades del trabajo sólo intervienen en acción conciliadora, cuando hay solicitud de las partes en pugna, para ayudar a que se allanen las dificultades.

AEROPUERTOS Y TELECOMUNICACIONES

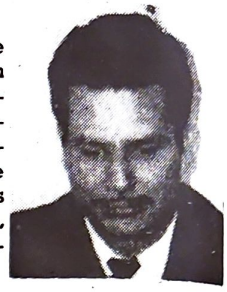
A ritmo ascendente se ha continuado la tarea de completar, mejorar y rehabilitar nuestros sistemas de comunicación.

En el programa de construcción de aeropuertos, las obras de mayor importancia se realizaron en el Internacional de la ciudad de México y en los de Mazatlán y Tijuana. En Guadalajara, Ciudad Obregón y Durango, se construyeron nuevas pistas.

Se otorgaron 248 autorizaciones para 1,765 estaciones radioeléctricas. Tres nuevas centrales Telex dan servicio a 33 ciudades. En el sistema de microondas, se puso en operación la ruta Empalme-Guaymas-Hermosillo-Nogales, con una longitud de 414 kilómetros. En los enlaces de microondas se dispone ya de 56 canales telefónicos y 60 telegráficos, que equivalen a 40,619 kilómetros de canal.

3.23 Una Buena Manera de Ahorrar: La Asociación de Empleados de Aviación

El señor Luis L. Islas, Presidente de Empleados de Aviación, A.C., quien es ampliamente conocido desde hace veinticinco años en el departamento de Mantenimiento de la Mexicana de Aviación y actualmente Jefe de Mantenimiento de Aerofoto, nos proporciona la siguiente información, que consideramos útil y oportuna para los lectores de HELICE.



ACTUALMENTE 1907 socios forman la asociación Empleados de Aviación, A. C. en su mayor parte empleados de la Mexicana de Aviación entre los que se incluyen funcionarios, pilotos, empleados, trabajadores tanto de México como de las estaciones foráneas y en el extranjero. También existen asociados de diversas empresas del ramo de aviación, como de la Panamerican, Western Airlines, Aerofoto y otras de esta capital.

Empleados de Aviación se formó hace aproximadamente 15 años, con el nombre de Mutualidad Aviación, a la cual se le dio organización administrativa y legal, figurando como uno de los organizadores el capitán Francisco de la Huerta, alcanzando un auge vigoroso.

Empleados de Aviación, con oficinas en Oriente 184 Nº 400-A, Col. Moctezuma, Tel. 71-34-98, abre sus puertas a todos los empleados y trabajadores del ramo de aviación, independientemente del lugar en donde presten sus servicios, para participar en los beneficios que establecen sus estatutos.

Los objetivos inmediatos, que a la vez son las ventajas que ofrece la asociación son los siguientes:

Fomentar el hábito del ahorro, para lo cual hay que hacer una aportación obligatoria de $1,000.00 que puede ser pagada en partes y descontada en la nómina quincenal. El ahorro máximo en aportaciones voluntarias es la cantidad de $99,000.00.

Otorgar créditos a los asociados, que se pueden obtener hasta por una cantidad igual al doble de lo ahorrado más $1,000.00, llenando algunos requisitos en cuanto a avales y autorización de descuento en la nómina. Cuando no existe esta autorización también se puede obtener este préstamo mediante ciertas reglas. Se cobra el interés del 12% anual.

Disfrutar anualmente del reparto de utilidades, que son superiores al 12% anual, puesto que de los intereses cobrados por préstamos,

Ayudar a los deudos en caso de fallecimiento, por medio del fondo de defunción que se obtiene por el pago de $10.00 por socio, con lo que se obtiene un seguro por aproximadamente $19,000.00, de acuerdo al número de socios.

3.24 Organización Internacional del Trabajo

Homenaje a la OIT de los Sectores Gubernamental, Obrero y Patronal

EL licenciado Salomón González Blanco, secretario del Trabajo, con la representación del Presidente Díaz Ordaz, presidió ayer la ceremonia en que los sectores gubernamental, obrero y patronal, rindieron homenaje a la Organización Internacional del Trabajo con motivo de su Quincuagésimo Aniversario.

En el acto, que se efectuó a las 11 horas en el Centro Médico Nacional, acompañaron al licenciado González Blanco, el secretario de Relaciones Exteriores, licenciado Antonio Carrillo Flores; el doctor Ignacio Morones Prieto, director del IMSS; don Antonio Venturelli, director adjunto de la OIT en México; licenciado Tristán Canales, subsecretario "B" del Trabajo, licenciado Julio Santoscoy, subsecretario "A" de la misma dependencia; Alfonso Sánchez Madariaga, presidente de la ORIT; licenciado Guillermo Hori, oficial mayor del Trabajo, profesor Edgar Robledo Santiago, líder de la FSTSE, y Prudencio López, presidente de la CONCAMIN.

Hablaron en la ceremonia, en primer término el licenciado Santoscoy y posteriormente el profesor Robledo Santiago y el señor López.

El licenciado Santoscoy afirmó en su discurso que la OIT, en sus 50 años de vida, ha hecho prevalecer el derecho, la razón y la justicia como normas supremas en el concierto universal, y la calificó como un mérito indiscutible del Tratado de Paz de Versalles que le dio origen.

Más tarde, tras enumerar los principios en que ha sustentado su existencia la OIT, el licenciado Santoscoy indicó que ese organismo abrió las puertas para que el derecho internacional deje de ser un simple instrumento de relaciones entre Estados soberanos, para convertirse en promotor del bienestar colectivo con un destinatario único: el hombre.

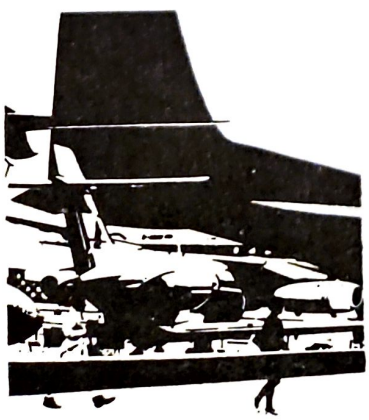
Este carácter humanista del derecho internacional, agregó, es la mejor conquista del pensamiento jurídico del mundo actual

3.25 OIT — Mensaje del Secretario General de la ONU

...Durante medio siglo habéis buscado la paz por el camino de la justicia social, y continuáis valerosamente por esa senda. El futuro de la humanidad depende no poco del éxito con que las Naciones Unidas cumplan las obligaciones que les impone la Carta, y entre ellas, la de promover el progreso social y elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad, persuadir a las naciones de practicar la tolerancia y convivir en paz como buenos vecinos y servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones para alcanzar estos propósitos comunes. Al seguir apoyándonos en nuestro trabajo en favor de la paz, y al seguir colaborando sin reservas en los esfuerzos mancomunados de la familia de las Naciones Unidas para promover el desarrollo económico y social y proteger los derechos humanos, podéis dar como nadie a toda nuestra obra un impulso vigoroso y universal, haciendo participar en ella a las fuerzas vivas de la producción, del trabajo y de la dirección empresarial. Si se conjugan esas energías, estoy convencido de que el próximo medio siglo puede llegar a ser uno de los momentos decisivos del tesonero empeño del hombre para hacer reinar, en un ambiente de paz estable pero dinámica, al mismo tiempo, la libertad y la justicia entre todos los seres humanos.

U Thant,
Secretario General

3.26 ASPA con el Presidente Echeverría





3.27 Carta Abierta al Presidente de FASTA y ASPA

Carta abierta al C. Presidente de la República enviada por F.A.S.T.A. y A.S.P.A., y publicada en los diarios capitalinos el 16 de octubre próximo pasado

SR. LIC. LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ
Presidente Constitucional de los
Estados Unidos Mexicanos

México, D. F., 15 de octubre de 1971

P r e s e n t e .

Los que suscribimos, representantes de la totalidad de los trabajadores de la Industria Aeronáutica Mexicana, respetuosamente exponemos ante usted lo siguiente:

Sabedores de que su política económica tiene como propósito evitar la fuga de divisas, fortalecer nuestra economía y nuestras fuentes de trabajo, vemos con preocupación la realización de convenios bilaterales que son lesivos a los intereses nacionales, como es el caso del celebrado con Holanda, en el cual se han otorgado prerrogativas a una empresa extranjera que durante muchos años se ha dedicado a transportar pasaje mexicano, sin corresponder trayendo turistas extranjeros en una forma proporcional que compense la salida de divisas mexicanas.

No obstante que, a través del Colegio de Pilotos Aviadores de México, una parte de los trabajadores participábamos en las pláticas de convenios bilaterales, en el convenio de referencia, por razones que desconocemos, se suprimió esa mínima participación nuestra.

Como resultado del citado convenio bilateral, la empresa holandesa K. L. M. volará a México utilizando Equipo B-747 (Jumbo Jet), por lo cual con esto en notable desventaja las posibilidades de competencia de nuestras empresas mexicanas y provocando en nuestra industria una situación económica que tenemos el temor de que, en un futuro cercano, será de graves consecuencias para el grupo de trabajadores que laboramos en las empresas mexicanas, con el consecuente perjuicio a la economía nacional.

Vemos también con tristeza que cuando se trata de proporcionar facilidades de navegación y servicio, erogando fuertes sumas para la operación de los mencionados aviones, que no tienen las empresas mexicanas, se hace de inmediato; sin embargo, cuando se trata de proporcionar las facilidades indispensables para la seguridad de la operación de los equipos nacionales, esto no se hace con la misma celeridad.

Tampoco escapa a nosotros que el inicio de la operación del avión Jumbo, por parte de la empresa K. L. M., no es más que la justificación para la introducción, por parte de las demás compañías extranjeras, del equipo B-747, con las consecuencias manifestadas anteriormente.

Por lo antes expuesto, rogamos a usted, en la forma más respetuosa, su alta intervención para que se limite la entrada del equipo 747 a nuestro país, hasta en tanto nuestras empresas nacionales estén en condiciones de competir con las extranjeras; así como también se nos permita a los trabajadores participar en el futuro en las pláticas de convenios bilaterales, para que se escuche en el momento oportuno la opinión del grupo trabajador, que es el que resulta más directamente afectado en todos los casos.

Reiteramos a usted nuestro respaldo a su política en defensa del patrimonio nacional y de protección a la clase trabajadora.

POR A. S. P. A.

Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.
Cap. Mauro Gómezperalta Damirón, Secretario General.

3.28 ASPA en el Club de Leones

Algunos puntos de vista de ASPA ante el Club de Leones

"Muchas gracias por el inmerecido honor de invitarnos a su mesa, de tenernos en su casa. Verdaderamente para los Pilotos mexicanos que tengo el honor de representar es conmovedor sentir el aplauso, el cariño, el calor de quienes confían sus vidas en nuestras manos, pues estoy seguro que todos Uds. han volado en alas mexicanas y nosotros como Pilotos mexicanos agradecemos esa confianza en las alas mexicanas."

"Somos un país con empuje, con juventud, con dinamismo para alcanzar el lugar que merecemos. La gente no entiende que en este país con esta nueva tónica de convivencia, la comunicación de todos los mexicanos, no importa en que lugar estemos laborando, es necesaria y la tenemos ya como una bandera todos nosotros".

"Los sacrificios que menciono como personalidad del piloto se encuentran aunados con la firme determinación de seguir laborando. Sí, efectivamente pasamos ratos amargos y efectivamente tenemos vicisitudes, también tenemos el maravilloso cielo de nuestra patria que nos compensa con mucho, a veces, esos sacrificios".

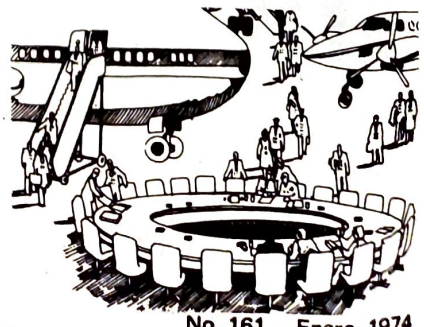
"Sabemos por la prensa y por los contactos que hacemos que en otros países hay restricciones a la navegación aérea por razón de energéticos, y que en Estados Unidos algunas compañías han suspendido sus frecuencias de vuelo, han despedido pilotos, han hecho reducciones de trabajo por falta de combustible, pero eso lo tenemos que entender como en su cabal magnitud, las empresas norteamericanas —para ser precisos, ya que es lo que nos afecta— sí han reducido su frecuencia de vuelos, pero la han reducido en áreas de competencia indiscriminada entre cinco o más compañías entre dos puntos, lo que da por origen que vuelen sus aviones sin pasaje con un bajo índice de capacidad, única y exclusivamente por el voraz interés de comerse a las menos poderosas, de desplazarlas del mercado, a pesar de que tengan pérdidas, y en este momento que hay falta de combustible no es la razón de falta de combustible por lo que cancelan vuelos sino es aprovechando esa circunstancia para reducir sus frecuencias, para originarse menos gastos que no puedo decir pérdidas porque las recuperan con creces en sus vuelos internacionales y especialmente en los que hacen al país nuestro."

"Una de las empresas operadoras a México anuncia la reducción de sus vuelos a Acapulco y dice: tengo siete vuelos a Acapulco y voy a reducir a cinco por falta de energéticos, pero de los siete vuelos que los hacía con un avión 707 con 140 pasajeros ahora voy a hacer cinco, pero los voy a hacer con 747 de 350 pasajeros, la operación matemática es clara. No solamente no reducen sino que atacan más severamente a la Mexicana de Aviación y Aeroméxico haciendo esa clase de trabajo, pero claro, tienen la disculpa de los energéticos."

"En las rutas de Estados Unidos se ha notificado a nuestras empresas que se reducirá la cuota de combustible, eso nos obliga a suspender frecuencias, no, nos obliga a suspender los vuelos porque no tenemos las siete frecuencias que ellos tienen. Suspenderíamos nuestro servicio y sin previo convenio entre países, ya que entiendo, a lo mejor estoy equivocado, que al decir bilateral tenemos reciprocidad. Se nos ha planteado de que nuestros aviones no tengan combustible para regresar, sabemos que contamos con el respaldo de nuestras autoridades y creemos que las autoridades de ese país que han firmado un convenio bilateral deben responder a ese convenio y proporcionar el combustible de nuestros aviones para que sigan trabajando las rutas que están concecionadas, de otra manera, creo, que se rompería el equilibrio del convenio y habría que tomar medidas".

"Otro punto que creo les interesa es el de secuestro aéreo".

"Hombro con hombro hemos peleado en todo el mundo porque se entienda el problema del secuestro aéreo. El secuestro aéreo, consideramos los pilotos que, es un atentado a la dignidad humana, que es regresar a la época de las cavernas y olvidarnos de lo que la civilización ha hecho. No tiene ningún justificante llámese del tamaño que se le llame, ni político ni religioso ni de ninguna clase, porque no es entendible que una



persona que paga un boleto de avión para trasladarse de un lugar a otro en un mundo que se dice libre se vea expuesta al capricho, a la estupidez, a la ignorancia y a la cobardía de gentes enajenadas mentales, que no se les puede llamar de otra manera, que atentan contra su vida; pero lo más grave de ésto, lo que más duele, lo que más sienten los pilotos de todo el mundo es que los gobernantes del mundo entero, no quieran entender el problema y lo estén dejando manejar por medios diplomáticos en los que una coma o una frase, o una palabra o una posición impide llegar a la solución del problema."

"Su voz estuvo sola en la última conferencia de Roma en que se trató esto, veintiocho días señores, veintiocho días de discusiones visantinas en la que los señores diplomáticos del mundo entero pretendieron que resolverían el problema del secuestro aéreo y ¿qué resultó? nada ni siquiera una triste declaración."

"Esto, señores, obliga a los pilotos del mundo entero a tomar una determinación. Si algún país vuelve a ser causa o a acoger a gentes que atentan al transporte aéreo en cualquier forma, los pilotos del mundo entero, estamos dispuestos a no volar a ese país e impedir que sus líneas vuelen a los demás países del mundo".

"Lo que necesitamos es que el público, el pueblo de todo el mundo sienta lo que es el problema del secuestro aéreo y en el momento que las organizaciones, que los hombres organizados en clubes como los de Uds. y en la voz individual en cualquier puesto que ocupen en el mundo entero levanten su voz contra esta situación."

"Sí, requerimos el apoyo, el calor de todos y cada uno de Uds. para combatir este grave problema en el mundo entero, nosotros sabemos que si el mensaje les llega contaremos con su apoyo, estamos ciertos de que así será, pero Uds. tengan la seguridad que los pilotos del mundo entero lucharemos en este terreno".

3.29 El Secretario General de ASPA electo Presidente del Consejo del Trabajo

DISTINCION:

EL 13 de Diciembre del presente año, en una Asamblea Plenaria del Congreso del Trabajo, por Unanimidad fue nombrado el señor Capitán Mauro Gómezperalta Damirón, Presidente de dicho Organismo. Dicha gestión será por el período comprendido del 2 de Enero al 30 de Junio de 1973.

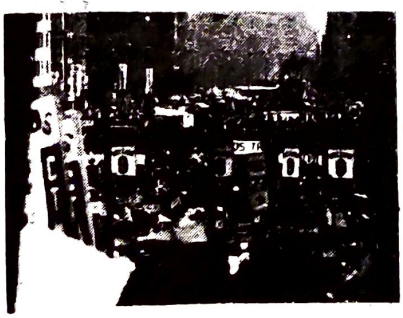
La designación resulta significativa desde el punto de vista que no es un puesto rotativo entre los Secretarios Generales de los Sindicatos afiliados, pues si ese fuera el caso, el nombramiento sería automático. Opera a base de elección, y esa elección recae generalmente en los grupos más numerosos o representativos del sector obrero. En esa condición, la designación de ASPA de México, en la persona del Capitán Mauro Gómezperalta Damirón, resulta grandemente honrosa, pues independientemente de los indiscutibles méritos personales del Capitán Gómezperalta, está el gran prestigio de lucha, de honradez y verticalidad de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, esta elección es un reconocimiento de ello que sentimos como una muy especial distinción.

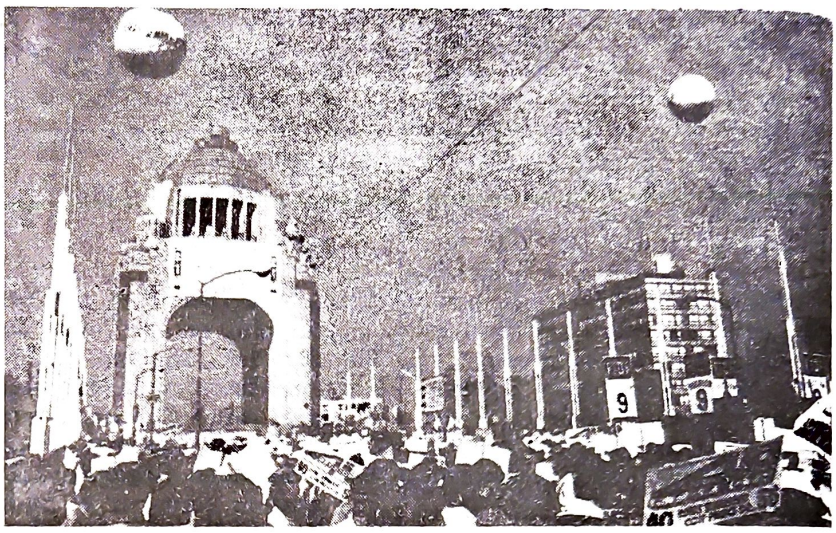


Por años, el tiempo del trabajador ha sido solo horas de trabajo y horas para recuperar la energía que se vuelve a invertir en trabajo. Por años, se nos ha creído ajenos al derecho de familia.

También se ha pretendido olvidar que muy lejos de la holganza y del ocio, lo que nos preocupa, como trabajadores, es que el avance económico, el desarrollo y el crecimiento industrial, científico y tecnológico no vayan a la par del avance económico, del progreso social y del desarrollo cultural del trabajador mexicano.

Las conquistas que hicieron los héroes del sector obrero, han hecho posible que poco a poco, paso a paso, patrón por patrón, ley por ley, se nos haya considerado —y no del todo— como partes distintas de la maquinaria.







Los hechos nos demuestran día a día que las medidas de carácter social que adopta nuestro gobierno con un gran sentido revolucionario y tendientes a mejorar las grandes necesidades de la clase obrera y de la clase campesina, son devoradas inmediatamente por un capitalismo aburguesado que crea monopolios, que aumenta la pobreza y no permite el desarrollo a que justamente aspira la clase proletaria.

CAP. MAURO GOMEZPERALTA D.
Presidente del Congreso del Trabajo.



ASPA

Estamos aquí bajo este cielo limpio y generoso de México, en esta mañana, en esta hora, en esta gran reunión, no para responder a tan tristes razones y argumentos, sino para afirmar virilmente la razón humana y justa que apoya nuestra demanda

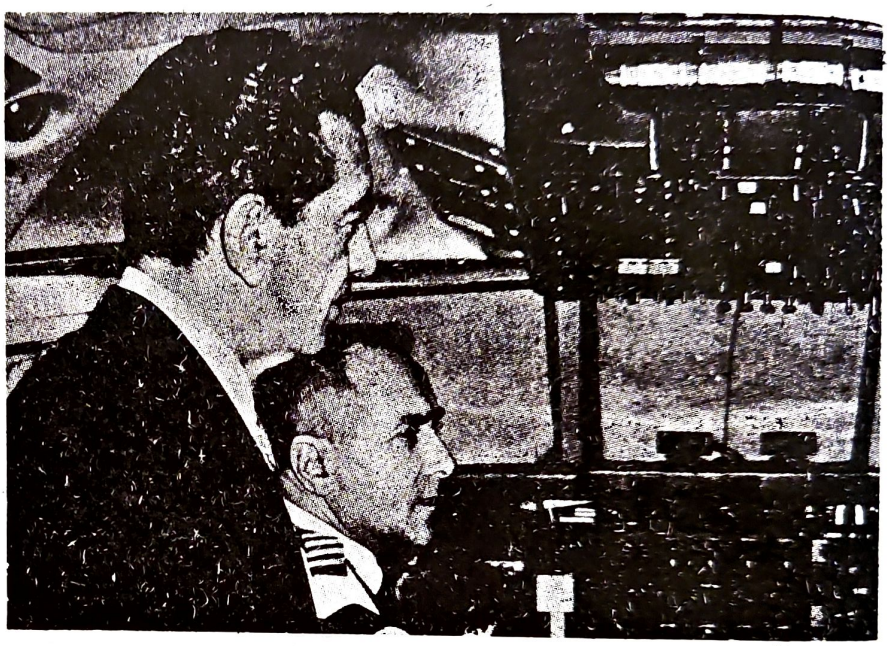




3.30 Sobre los vuelos presidenciales

En el pasado número de HELICE se critica lo que a mi juicio ha sido una más de las conquistas de ASPA, esto es, el uso de tripulaciones y aviones mexicanos en los vuelos presidenciales. Si bien (o si mal) al efectuarse estos vuelos se perjudica al público usuario, la causa no es el vuelo en sí sino como asentaba el capitán De Dios, la carencia de equipo ; y sobre una conquista debe venir otra, esta es, exigir y pugnar por el crecimiento de la flota aérea mexicana en beneficio "de la aviación nacional", y si no, a las consecuencias, ahí tenemos el ejemplo de miles de millones de pesos que salen del país por concepto de transportación marítima, fruto del descuido en la creación de una marina mercante mexicana.

El iniciador de las giras presidenciales fue el licenciado Adolfo López Mateos, quien comprendió que el Jet hacía más pequeño el mundo, y eso había que aprovecharlo, en beneficio del país saliendo a vender y dando a conocer México. Ese gran hombre, coactor en la formación de ASPA, emprende la primera gira en avión "alquilado" a PANAM. No ha sido la fuga de divisas sino el propósito de erradicar el malinchismo de las cabinas en los aviones mexicanos, lo que provocó la crítica desfavorable de ASPA hacia este viaje en lo que a transportación se refiere.



No. 178 –

En la gira presidencial siguiente y por la "presión" de ASPA, se utilizó una nave mexicana, con tripulación mexicana, pero no pudo evitarse la asesoría extranjera; de cualquier manera, se dió un paso en el reconocimiento a la capacidad del piloto mexicano y en la erradicación del malinchismo en la cabina.

Considérese que los responsables de la seguridad del Primer Mandatario de la Nación no toman riesgo alguno; piénsese que tanto el Gabinete, las Cámaras y el pueblo en general exigen la seguridad de quien los gobierna, no siendo éste un grupo fácil de convencer cuando de garantizar esta seguridad se trata. Se dió un gran paso en la gira europea de López Mateos; quedaba para ASPA aún el rescoldo de la asesoría extranjera, pero subsistía también el bochornoso uso de aviones no nacionales.

La asesoría extranjera, "el malinchismo de cabina", nos costó vidas y equipo en Nueva York y fue limitado por contratos colectivos pero no así en vuelos presidenciales, motivo (soy testigo) de acres comentarios ante las más altas autoridades del país por parte de ASPA; pero no fue sino hasta el viaje efectuado a Tokio, en el cual se impuso un asesor japonés (por cierto excelente persona y comprensivo compañero que aceptó de buen grado no entrar a la cabina en todo el vuelo) lo que dio origen a la pregunta del Presidente: "Les ha sido útil el asesor japonés?"

— ¡Unicamente para su tranquilidad, señor!. . .

El vuelo de regreso se hizo sin asesor y así se han seguido

3.31 ASPA en Los Pinos

haciendo, sin asesor, con unicamente pilotos de ASPA para todos los vuelos posteriores, para orgullo nuestro y de nuestra aviación. Quedan para la historia aérea nacional, ahora abrumadora, los primeros vuelos de alas nacionales con "pilotos de ASPA" a lugares donde nunca habían posado sus alas avión mexicano alguno: esto es conquista de los pilotos de ASPA.

Por otra parte, los vuelos presidenciales, desde el punto de vista de fuentes de trabajo, son totalmente productivos ya que se hace rentable un equipo que no puede serlo por deficiente planeación en otras rutas. El éxito de los mismos es arma que debe utilizarse para la obtención de más equipo de vuelo, para una mejor planeación de rutas y para la erradicación de "charters" extranjeros.

Queda para los historiadores hacer una relación de las metas conquistadas por alas mexicanas. Queda a nosotros pugnar por una aviación nacional a la altura de México.



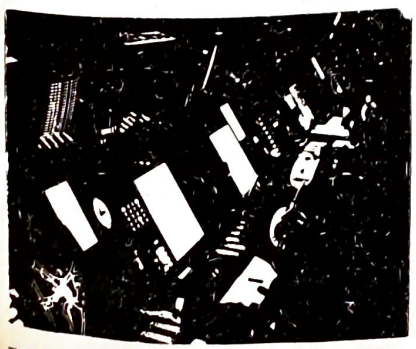
Por Sadot FABILA ALVA

El presidente López Portillo ofreció a los integrantes del nuevo comité ejecutivo de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores —ASPA— que después de su informe analizá el estudio para el desarrollo de la empresa Aeroméxico, para adecuarla a las condiciones de las relaciones de intercambio con otros países y con los convenios que ya se formalizan.

También le informaron, a través de su secretario general, capitán Andrés Fabre Tirán, que precisamente ayer, cuando tomó posesión un nuevo comité ejecutivo, la ASPA cumplió 20 años de su creación, de trayectoria firme, sin vacilación y sin cambios. A este respecto, el presidente López Portillo expresó que 20 años son suficientes para acreditar la madurez de una organización que es, por definición de lucha, también de responsabilidad.



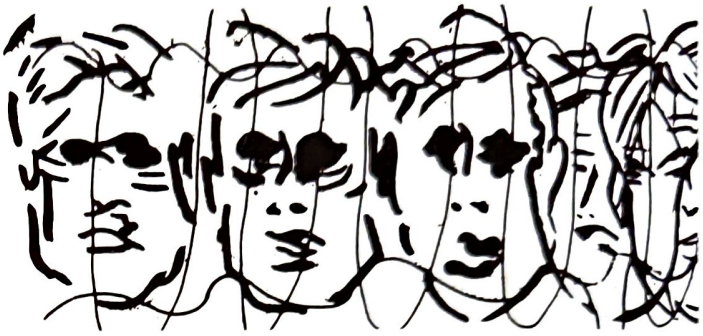
El nuevo comité ejecutivo de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores visitó al presidente López Portillo



3.32 A falta de información, especulación.

LA POLITICA, ENTRE LINEAS . . .

Cap. Manuel O. Camposeco



Según Isabel Morales de "Proceso", un poco antes de las seis de la tarde del pasado 16 de mayo, en la antesala presidencial, Santiago Roel se encontró a Ricardo García Sáinz, ignorando ambos para qué habían sido llamados; poco después llegó Jesús Reyes Heroles y preguntó si aquello sería una reunión de gabinete . . . A las seis, un ayudante condujo a los tres secretarios al interior del despacho presidencial; ahí se encontraba el propio presidente acompañado de Enrique Olivares Santana, Jorge Castañeda y Miguel de la Madrid. De pie, el presidente respiró profundamente y habló de corrido: Señores, a partir de hoy el profesor Olivares Santana sustituye al licenciado Reyes Heroles; el embajador Castañeda al licenciado Roel y el licenciado De la Madrid al licenciado García Sáinz. Espero su renuncia, señores, muchas gracias.

Este relato fue hecho por Santiago Roel a un grupo de amigos al día siguiente. A partir de esta anécdota inclusive, toda ha sido especulación. No puede ser de otra manera, desgraciadamente nuestros gobernantes no acostumbran informarnos a los gobernados, no existe comunicación entre nosotros; el chisme, el borrego, el rumor, son los encargados de llevar y traer noticias que como ésta nunca llegan a la opinión pública. A partir de ello, quienes nos interesamos por lo que pasa en nuestro país y particularmente por lo que acontece en el medio político, no tenemos más que recurrir a la especulación. Con los riesgos inherentes.

Aclarado esto, voy a abordar un asunto que relaciona la renuncia del Secretario de Gobernación con la Reforma Política y algunas opciones que el movimiento obrero tendría, de seguir adelante, la mencionada reforma.

Al frente de gobernación Reyes Heroles fue reconocido ampliamente como un funcionario muy culto, inteligente, muy preparado, liberal, etc. Se decía inclusive que en el país se encargaba de manejar la economía el presidente y de la política Reyes Heroles. El hecho es que el Secretario de Gobernación era reconocido por el propio presidente como un colaborador muy capaz y valioso. A pesar de todo, R.H. es removido del gabinete cuando estaba en pleno desarrollo un programa tan importante como la Reforma Política. Reforma que según algunas personas había elaborado en gran parte el propio R.H.; como haya sido, la realidad de las cosas es que no pudo seguir adelante con ella.

Sin que quiera decir que la mencionada Reforma haya sido la causa de su renuncia, ahí sí que ni un chamán desentraña esta cuestión. Lo que sí parece ser evidente es que la Reforma Política tiene ahora menos posibilidades de llegar lejos.

Bien es cierto que la Reforma Política adolece de muchas carencias, a ratos se antoja más un tranquilizante que una reforma real, a fondo. Sin embargo por haberla tenido en sus manos un político que entre otras virtudes se le reconocía la de liberal, se esperaba que con el tiempo pudiera tomar cauces más amplios. Después del cambio para muchos ya está muerta, y no llegará más allá de donde ha llegado.

Ahora bien, para quienes integramos la clase trabajadora, ¿qué importancia tiene un eventual estancamiento de la Reforma Política? ¿Qué pasa si no llega más allá de donde ha llegado hoy? Veamos: tradicionalmente, el movimiento obrero que se ha dado en llamar organizado ha sido un aliado del gobierno, lo cual en principio es inclusive deseable (sería magnífico que como un solo hombre todos los mexicanos fuéramos "aliados" de nuestro gobierno), así pues, en nuestro carácter de "aliado" siempre esperamos que la política del gobierno obedeciera a los intereses de la clase trabajadora, hasta donde esto es posible, considerando nuestro pluralismo. Llega a un momento que podemos ubicarlo más o menos seis años atrás, desde el cual, la situación económica del movimiento obrero se ha deteriorado tremendamente. El poder adquisitivo del salario ha venido bajando constantemente. En po-



cas palabras la clase trabajadora fue insertada en un proceso de empobrecimiento francamente alarmante (48 millones de mexicanos ganan menos de 1,500 pesos al mes). Dentro de este proceso de empobrecimiento que tiene como causas a la inflación, la recesión económica, la crisis mundial y toda esta serie de términos que tan bien usan los empresarios/políticos hoy en día, el movimiento obrero organizado comprometido como está con el Congreso del Trabajo y con el PR se encuentra actualmente imposibilitado para imponer políticas que propicien una distribución justa del producto del trabajo, por el lado de Donceles tampoco hay esperanzas. Es evidente que a nuestros representantes en la Cámara les es imposible hacer algo realmente efectivo, incapacidad, irresponsabilidad, lo que ustedes gusten, el caso es que hemos llegado al extremo de propiamente culpar a los reclamos de aumento salarial como causante directo de la inflación, como factor fundamental de la crisis primero y después del famoso bache económico; cuando los aumentos salariales a los trabajadores no han rebasado LA MITAD del porcentaje de inflación (el dato más conservador —del Banco de México— señala un 26% anual en los últimos dos años).

Y cuando además ha sido el criminal retiro de capitales lo que fundamentalmente ha originado los problemas económicos de México, ayudado desde luego por la desmedida ambición de ganancias y la corrupción. El gran capital no sólo no ha dejado de ganar dinero, HA AUMENTADO sus ganancias, mientras la clase trabajadora ha venido permanentemente disminuyendo, abaratando el precio de su mano de obra, mientras por otro lado paga cada día más por las materias primas y todo esto ha sucedio en parte por la impotencia de los recursos tradicionales del movimiento obrero; de manera que la posibilidad de militar en nuevos partidos políticos representa para la clase trabajadora, nuevas posibilidades tal vez más efectivas.

Actualmente y en el futuro inmediato las cosas no presentan buena cara. Estamos en un período de "recuperación" que nos sigue imponendo a los trabajadores una política adversa, pues ahora se trata de crear la riqueza, para poder repartirla. ¿Crear riqueza para quién?, porque los empresarios, el capital transnacional y nacional me parece que tienen bastante. Y no afirmo gratuitamente, adelante daré datos estadísticos. Hay que mantener este proceso de empobrecimiento para que una vez harto de dinero el gran capital haga un patriótico esfuerzo y conceda atenuar la caída del poder adquisitivo del salario. Dado que la recuperación propiamente dicha no la veremos jamás, sería imposible, absolutamente, poder recuperar íntegramente el poder adquisitivo de nuestro salario, los aumentos salariales tendrían que ser estratosféricos. Así que en el mejor de los casos esperamos, con el tiempo, detener el hundimiento de nuestra capacidad económica, de nuestro salario.

Mientras concanacos, concamines, coparmexes y etcéteras, la famosa IP, recibió el año pasado 800 mil millones de pesos de subsidio, en forma de incentivos fiscales, bajas tarifas de energía eléctrica e hidrocarburos, en el mantenimiento de un Instituto de Comercio Exterior que además debían de pagar los que exportan y ganan y no los que pagamos impuestos, etc. Mientras Aseguradora Bancomer (para abordar los ejemplos prometidos) perteneciente a la cristianísima institución Bancomer, que teniendo un capital de 150 millones de pesos ganó el año pasado más



de 100 millones de pesos, DESPUES DE PAGADOS LOS IMPUESTOS Y EL REPARTO DE UTILIDADES (recordar que el "reparto" es de un 8%), o Teléfonos de México, en cuyo conflicto de huelga por el aumento salarial intervino el Presidente mencionando lo de la creación de la riqueza antes de poder repartirla, que ganó el año pasado 1,486.7 millones de pesos (en relación con el año anterior, aumentó sus ganancias en un 31.5%), Celanese Mexicana ganó el año pasado 849.3 millones; Kimberly Clark: 631.4 millones; Union Carbide: 407.8 millones; SPICER: 400.3 millones; etcétera, etcétera. Eso sí, Roberto Solís Castillo, flamante portavoz de la Asociación de Industriales, declaró durante una reunión con el Presidente: "estamos participando en promociones más nobles y universales(?) que la simple defensa de los derechos particulares" (salarios y prestaciones por ejemplo).

Pero Solís Castillo fue más allá, mucho más: "Dedicamos parte de nuestro tiempo y nuestros recursos al servicio de la comunidad porque deseamos verdaderamente mejorar la justicia social, ya que muchos problemas requieren soluciones que no dan la ley y el salario, sino el amor . . ." (produces por bajo salario, pagas lo que compras a precio de oro, no te permito muchas libertades —tengo influencias, poder, recuérdalo— en dos palabras: te exploto, pero eso sí, ¡cómo te quiero!). Para la Reforma Política a que me he estado refiriendo, también tienen los empresarios un mensaje, en la palabra de Solís Castillo, indicativo de los tiempos ". . . nos preocupa que aprovechando la Reforma Política, la subversión esté propagada. Sus planteamientos desatarán fuerzas y pasiones que harán cada vez más difícil la armonía y la estabilidad de nuestras instituciones" (ni hacer comentarios. Los paréntesis son míos). Hasta aquí el inefable Sr. Solís.

Si la Reforma Política se estanca y paulatinamente se diluye, desaparece; la posibilidad en un futuro de la clase trabajadora de poder hacer sentir su influencia en las políticas económicas a través de los nuevos partidos políticos de su preferencia, desaparecerá con ella. Como ya hemos dicho y visto, los cauces tradicionales —CT, PRI, CAMARAS— no parecen estar en posibilidades de poderlo hacer. Relacionando el último cambio en Gobernación, la Reforma Política y las condiciones económicas del movimiento obrero, éste es el riesgo a que nos enfrentamos. Sres. líderes: Ustedes tienen la palabra.

3.33 La OIP se reúne en México

SECCION INTERNACIONAL

El día 22 de noviembre pasado ASPA fue sede de una importante reunión del Consejo Ejecutivo de la Organización Iberoamericana de Pilotos (O.I.P.), cuyos representantes fueron atendidos por el vicepresidente de esta Organización, capitán Homero Flores González, miembro de ASPA de México y presidente de la Delegación Mexicana de Aviación. A la reunión asistieron los capitanes José Antonio Campoy (España), Hilario Valinotti (Argentina), y Dionisio López Beltrán (El Salvador), presidente, secretario y vocal suplente respectivamente, del consejo ejecutivo de la O.I.P. Asimismo estuvieron presentes el capitán Fernando García Velázquez, vicepresidente principal de I.F.A.L.P.A. para Asuntos Regionales y de Membresía, y el capitán Miguel Lavalle Robles, director del Comité Permanente de Seguridad Aérea de la propia O.I.P.

El grupo se avocó al análisis de numerosos asuntos pendientes entre los que destacan el otorgamiento de la mención de honor de O.I.P., el examen de los documentos presentados por el Co-



mité permanente de Medicina Aérea, análisis de la situación del Comité Permanente de Seguridad Aérea, varios problemas de algunas asociaciones miembros, la aceptación de Unión de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (UAPLA), de Brasil, como miembro activo de O.I.P., la planeación del octavo congreso de la Organización Iberoamericana de Pilotos a desarrollarse en la ciudad de Madrid los primeros días de febrero 1980, así como una revisión a fondo de la agenda que se llevará a ese congreso. También se abrieron las puertas a ponencias e iniciativas de algunos miembros



del Consejo Ejecutivo y se consultó la necesidad de establecer lugar y fecha para la XIV reunión de este Consejo.

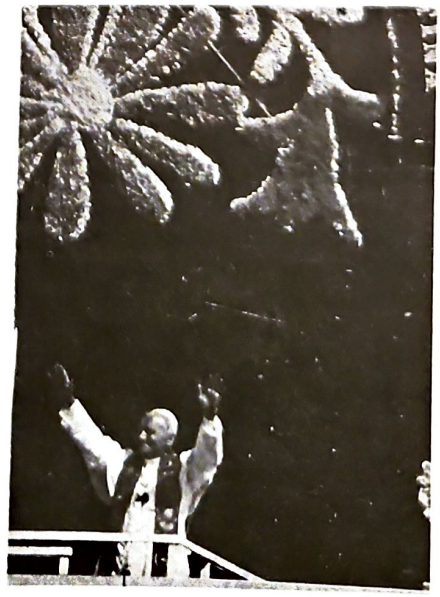
3.34 Desayuno AMRA-ASPA

Desayuno con los Periodistas compañeros Redactores de Aviación



A mediados del mes de octubre, la Asociación Mexicana de Redactores de Aviación (AMRA), a través de su presidente, el señor Jesús Salcedo, tuvo la gentileza de invitar al capitán Mauro Gomezperalta Damirón, secretario general de ASPA, y al capitán J. Carlos Tapia Ramírez, secretario de Prensa y Publicidad, a un desayuno que fue ofrecido en el "Holiday Inn Aeropuerto", durante el cual departieron cordialmente por algunas horas.

El destacado periodista don Jesús Salcedo, de Canal 13, quien ha mantenido desde hace muchos años un estrecho contacto con todo lo relacionado con la aviación, hizo un breve balance en esta ocasión de la historia de ambas asociaciones, destacando el hecho de que siempre han estado presentes en ellas la amistad y el deseo de acercamiento, por lo que se reiteró entre los asistentes el buen propósito de intensificar los lazos que nos unen.



Por su parte, el capitán Gomezperalta, a nombre de la ASPA, agradeció el desayuno que propició tan grata reunión, así como el obsequio del libro "Vuelo Papal 01", obra de reciente publicación escrita por el periodista don Jaime Durán y que constituye un importante documento en que se reseña pormenorizadamente el primer viaje de Su Santidad a la ciudad de México, para el cual fueron utilizados los servicios de las empresas aéreas AeroMéxico y Mexicana de Aviación, distinción que dejó constancia ante el mundo de la confiabilidad y responsabilidad de los pilotos mexicanos.

CARTA AL PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL TRABAJO



El 30 de diciembre pasado, se celebró una reunión en la que frente al Presidente de la República, las organizaciones del Congreso del Trabajo y los representantes empresariales celebraron un "Pacto de Solidaridad Nacional", cuyo objetivo central... "debe ser la consolidación de un proyecto de sociedad que fortalezca la soberanía nacional, las prácticas democráticas, la justicia y la libertad; es decir que la movilización de los contingentes populares y democráticos determine el sustento social del Estado mexicano en su transformación, durante la crisis y la recuperación de ella". Así, el Congreso del Trabajo declara su coincidencia con los objetivos políticos tanto del Estado mexicano, como de los empresarios, cuando menos en esta coyuntura crítica: A partir de un proceso de reformas, posibilitar la supervivencia del sistema y en la medida de lo posible, permitir su desarrollo, perfeccionándolo.

Sin embargo, y a pesar de las declaraciones gubernamentales, no creemos que la Política Económica que perfila el régimen en estos primeros 100 días de mandato haya incluido de manera prioritaria las necesidades más elementales de ese contingente popular que sustenta al Estado mexicano. Decir, como lo hace el Sr. Clouthier, que la Política Económica de Miguel de la Madrid: "no es la más ni la menos recomendable; simplemente la única alternativa que tenía el país", parece más festinación apresurada que abundancia de objetividad crítica.

El gobierno, está claro, trata de controlar la inflación frenando la demanda obrera de aumento al salario para permitir el repunte de la tasa de ganancia, origen final de la crisis. En la carrera precios-salarios nos toca otra vez la de perder; SECOFIN se constituye así ineluctablemente en juez y parte de un proceso arreglado de antemano, entendámoslo como tal y actuemos en consecuencia.

Lo que no está igual de claro es cómo piensan solucionar los sabios monetaristas metidos en Hacienda el problema de la inflación estructural que provoca el hecho de que el estado se convierta en eje de todo el proceso anticrisis montado expresamente para incentivar la ganancia, ni hasta cuándo el Congreso del Trabajo seguirá siendo el encargado de cohesionar a los sectores más afectados e integrarlos al sistema.

Coincidimos plenamente con el criterio presentado por los compañeros telefonistas a finales de enero, esta es una oportunidad sin precedentes para arrebatar a la crisis un nuevo espacio de convivencia democrática en la que el replanteamiento y la redefinición de los términos de la alianza Estado-Movimiento Obrero, pudiera desmbocar en un cambio en la Política Económica del régimen y en un reforzamiento de los mecanismos de mediación-legitimación que tanto urgen en estos momentos. No debemos olvidar el signo más dramático de la crisis, el hambre se está metiendo en los hogares de nuestra gente, y sin embargo hemos permitido que los acuerdos del pacto se nos queden en el papel, es posible que estemos soslayando nuestra responsabilidad ante lo que pudiera ser el desequilibrio social más grave de nuestra historia contemporánea.

En ASPA de México estamos preocupados por esta crisis que se está gestando dentro de la crisis, sobre todo en lo que concierne a sectores populares no asalariados, no podemos olvidar que el Congreso del Trabajo aparte de la obligación estatutaria que tiene de luchar por la ampliación de los espacios de acción sindical y política de sus agremiados, es en estos momentos la principal instancia para la defensa de los intereses más legítimos, ahora más que nunca, de las grandes mayorías populares.

Atentamente
CAP. P.A. Homero Flores González.
Secretario General de ASPA de México.

SEGUNDA PARTE

SECCION 2– ECONOMICO LABORAL

CAPITULO I LA ADMINISTRACION DE LAS EMPRESAS

1.1 ASPA agradece a la clase trabajadora su apoyo
1.2 Reforma a las Leyes para el Bien Común
1.3 Conflicto con CMA
1.4 Fin de la Huelga en CMA
1.5 Conflicto en AMSA
1.6 ASPA felicita a CMA en su XL Aniversario
1.7 La introducción del equipo JET impulsó la economía
1.8 Transporte aéreo, negocio de primera categoría
1.9 A la defensa de una empresa (Remember Dallas)
1.10 La Nueva Mexicana de Aviación
1.11 Administración de las empresas
1.12 AeroMéxico cambiará sus DC–8 por DC–10
1.13 Ambiciosas metas de CMA para 1974
1.14
1.15 Septiembre de 1982. Un sólo Director para AeroMéxico y Mexicana
1.16 ¿Los aumentos de tarifas, justifican los aumentos de salarios?

ASPA VEINTICINCO

CAPITULO II CONTRATOS COLECTIVOS

2.1 Desde la primera Constitución de México
2.2 La Frase de Juárez
2.3 El Gobierno requisa las empresas en conflicto laboral
2.4 Reconocimiento de ASPA
2.5 Primer Contrato Colectivo AMSA–ASPA
2.6 Firmas aéreas firman con ASPA
2.7 Contrato de ASPA con CMA
2.8 La Huelga
2.9 Primer Contrato ASPA– RACSA
2.10 Se conjuró la huelga de LAUMSA
2.11 Negociaciones del Tercer Contrato Colectivo AMSA–ASPA
2.12 La validez de un Contrato Colectivo está en su aplicación
2.13 Firma de Contrato de Trabajo entre la Compañía Tabasqueña de Aviación y la Asociación
2.14 5 de Noviembre de 1965. Se firmó el contrato con AMSA
2.15 Con trece días de anticipación la firma de Contrato ASPA–CMA
2.16 15 de julio de 1966 se instalaron las banderas de huelga en AEROFOTO
2.17 Mayo y Junio de 1967. Conflicto con las
2.18 Contrato con los Alimentadoras
2.19 Noviembre de 1971. Revisión de contrato con AMSA
2.20 Mayo de 1972. Entrega de proyecto de contrato ASPA–CMA
2.21 Nuevas Revisiones de Contrato Colectivo

1.1 ASPA agradece a la clase trabajadora su apoyo

HELICE
Organo de Difusión de A.S.P.A. de México.

No. 10 México, D. F., febrero de 1960 Año I

REGISTRO DE ASPA. VICTORIA DE LOS TRABAJADORES DE MEXICO

(Información en la Pág. 2)

EL CONTRATO COLECTIVO CON LAUSA UN PASO MAS HACIA EL TRIUNFO TOTAL

(Información en la Pág. 4)



En la Asamblea General Extraordinaria efectuada el día 22 de enero en el anfiteatro del Sindicato de Mineros y Metalúrgicos de la R. M. y ante la presencia de los representantes de los sindicatos y organizaciones de trabajadores del país y del extranjero, así como de la Asociación de Diputados Constituyentes y de personalidades invitadas, el Comité Ejecutivo, presidido por el Capt. Andrés Fabre, Secretario General, informó a los pilotos miembros asistentes de la inscripción en el Registro de Sindicatos y Asociaciones de la Secretaría del Trabajo, de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), comunicada oficialmente por el departamento correspondiente.

1.2 Reforma a las leyes para el bien común

EDITORIAL

"Cuando esas leyes y esos decretos —que forzosamente deben tener un fondo social para favorecer a las clases trabajadoras— se pongan en ejecución, no faltará, en mengua de la civilización, quien pretenda violarlas y derribarlas contra todo principio de moralidad y derecho. Y entonces, contra esos ataques y esas mezquinas intrigas, será cuando debemos estar preparados para defender nuestras instituciones con las armas en la mano, para defender los frutos nacidos de las semillas sembradas por la Revolución y regadas con la sangre de los patriotas".—GRAL. ALVARO OBREGÓN.

El objetivo primordial del Gobierno es reducir los sufrimientos y miserias del pueblo que representa y para lograr esta meta, dicta leyes y decretos que normen las relaciones políticas, sociales y económicas entre los hombres. Las condiciones unilaterales de trabajo entre patrón y trabajador han ocasionado una inicua distribución de la riqueza, permitiendo el bienestar de unos cuantos a costa del sufrimiento y opresión de muchos. Un gobierno democrático debe pugnar porque se norme con ecuanimidad el trabajo humano, limitando, por medio de leyes, el poder económico del patrón, protegiendo al trabajador —que siempre será el factor más débil de la ecuación obrero-patronal— con derechos inalienables y sagrados, de tal manera que nunca se encuentre indefenso ante las demandas explotadoras del capital, y ha de vigilar que estas leyes sean obedecidas. Esta última labor es la más difícil de realizar en virtud de que las fuerzas de agresión, motivadas por la ambición desmedida de lucro del patrón siempre estarán activas y continuamente pretenderán violar, en mengua de la civilización, *la herencia legal del trabajador.*

La reforma a la Ley Federal del Trabajo, propuesta por el Ejecutivo Federal, ha dado a nuestra Asociación la representación legal necesaria para demandar de las empresas que el trabajo del piloto mexicano de transporte sea normado por un justo contrato colectivo de trabajo. Sin embargo, siguiendo su estereotipada conducta de soberbia y desprecio a las leyes laborales de México, las empresas obstaculizan con sus pretensiones ilegales la firma del mencionado contrato, demostrando claramente su negativa a respetar nuestra Constitución.

El Gobierno Federal, siempre celoso en el respeto a las garantías de los trabajadores mexicanos observa con ecuanimidad el conflicto y está presto a demostrar su inquebrantable propósito de que nuestras leyes sean obedecidas, así como todos los pilotos de ASPA estamos dispuestos a luchar, con la fuerza inquebrantable de la UNIDAD, por que en nuestras relaciones laborales con las empresas impere la razón y la justicia.

1.3 Conflicto con CMA



NOSOTROS:

Capt. Roberto Urías, Capt. Enrique Labadie, Capt. Francisco Ballina, Capt. Armando Victoria y Lic. Raúl Farell.



ELLOS:

Lic. Rafael Lebrija, Lic. Víctor Pérez Villanueva, Sr. Manuel Sosa de la Vega, Ing. Jesús Vargas y Lic. Carlos Buchanan.

Saltará a la vista de los lectores la oposición abierta y descarada de la Cía. Mexicana de Aviación, S. A., hacia la natural y justa sindicalización de los pilotos. Su constante lucha, de la que creyó salir fácilmente victoriosa, para evitar lo inevitable, en un país regido por el orden constitucional, la ha llevado a desear "ardorosamente" la desaparición de nuestra Asociación.

La parte medular de este conflicto es el claro deseo de la CMA para que desaparezca ASPA. A eso equivale lo que expresó sin rodeos al presentar su conflicto de orden económico, pidiéndonos la desaparición de nuestras más preciadas conquistas sindicales.

A Ud. le Agradará

por DUMBO

Averiguar de qué mal cerebral están enfermos el Depto. Jurídico y Directivos de cierta empresa.

Saber que aproximadamente nueve millones de trabajadores apoyan a ASPA en su justificado movimiento huelguístico.

Platicar con inversionistas que compraron a CIEN PESOS y por DESATINADOS manejos sus acciones se cotizan a VEINTE PESOS.

Agradable sorpresa se llevarían si quien puede hacerlo realizara una expropiación a ese precio.

El público sabe ¡por supuesto! que la CMA ha usado los balances de los tres meses del año en que el pasaje se reduce al 30-40% del cupo de sus aviones.

El público también sabe ¡y por supuesto los tripulantes! que los NUEVE MESES restantes los aviones de la CMA vuelan con 90% del cupo de los pasajeros que pagan sus boletos.

¿Entonces por qué pierden? ¿Será porque pagan demasiados ejecutivos? ¿Será porque los viáticos y gastos de representación de tanto ejecutivo son verdaderos despilfarros?

¿Será porque contratan servicios y aprovisionamientos de cierto grupo que controla la mayoría de las acciones a PRECIOS EXORBITANTES?

Será melón, será . . .

1.4 Fin de la huelga en CMA

Los pilotos de Mexicana de Aviación sostuvieron durante 47 días, un valiente y justo movimiento de huelga. La lucha fue ruda, pero no encolerizada, y su solución fue aceptada por las partes sin la amargura que dejan las victorias totales, ya que éstas presuponen el aniquilamiento de un contendiente. Y no pudo ser de otra manera. Los pilotos de ASPA nunca han pretendido acabar con las fuentes de trabajo, sino por el contrario, incrementarlas hasta incluirlas en un orgullo nacional, objetivo que no puede lograrse cuando las normas de trabajo son establecidas unilateralmente por la empresa.

Sindicato y empresa han superado pues una etapa evolutiva de sus relaciones económico-sociales y de su absoluta interdependencia.

ASPA de México considera que la pasada lucha no fue estéril y que amén de las nuevas prestaciones económico-sociales obtenidas para sus agremiados, conceptúa como fruto de la huelga el saber que una nueva etapa obrero-patronal se ha superado para beneficio de la Aeronáutica Nacional y como siempre, brinda al pueblo mexicano, al gobierno y a la empresa, su esfuerzo, dedicación y profesionalismo para cimentar una industria fuerte y progresista.

Sólo nos resta esperar que la Mexicana de Aviación así lo comprenda.



El Capt. Armando Victoria G., firma el convenio satisfactorio celebrado con la Cía. Mexicana de Aviación que puso fin a la huelga decretada por nuestra Asociación. Lo acompañan, en la fila superior, los capitanes Héctor Abadie, Jorge Farell, Roberto Guadarrama, Roberto Urías, Enrique Labadie y el Director Técnico de CMA. Ing. Jesús Vargas. Sentados, y en el orden acostumbrado, Lic. Arturo Hernández Padilla, de nuestro Departamento Legal, Capt. Francisco Ballina y los Lics. Rafael Lebrija y Víctor Pérez Villanueva.

1.5 Conflicto en AMSA

Página Editorial

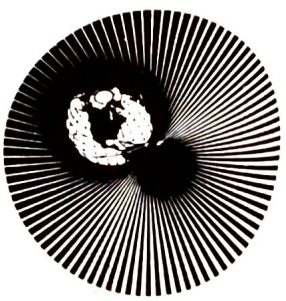
LOS compañeros de Aeronaves de México, AMSA, atraviesan por una penosa situación al haber sido calificados recientemente con denigrantes epítetos e incluso acusados de atentar contra su propia fuente de trabajo. Se les culpa de una labor de tortuguismo encaminado a presionar a la empresa para obtener con tal medio una total aceptación a sus peticiones en la renovación del Contrato de Trabajo que actualmente se verifica en la Junta de Conciliación y Arbitraje.

Los demás pilotos de ASPA que junto con ellos realizamos nuestro trabajo aviatorio en las otras compañías a través de las rutas aéreas de México, comprendemos lo injusto de tales incriminaciones y pensamos que una vez más las tácticas de las empresas para lograr sus objetivos presentan los más variados aspectos sin importar las personas y los medios para desarrollarlas. Y así como ASPA lucha codo con codo y aprieta más sus filas ante la presión de las fuerzas que tratan de aniquilarla, es obvio que ellas reagrupan sus elementos humanos, además de los materiales, para a su vez conseguir ventaja cuando se entablan las discusiones obreropatronales.

La creación y aceptación legal de nuestra Asociación como sindicato gremial le señala un camino a seguir y un objetivo a realizar. El camino, seguido fielmente por los pilotos es, tiene que ser, dentro de la ley; leyes cuya fiel observancia es un imperativo de su conciencia profesional y de conservación de la vida. El objetivo y razón de luchar, también un imperativo de subsistencia, y en cuyo alcance tiene que emplear el piloto valioso tiempo destinado a un merecido descanso entre vuelos, está todavía lejano, pues aún no ha sido comprendida la noble entrega a su trabajo, bajo condiciones totalmente diferentes a las que prevalecen en tierra, requiriendo una legislación adecuada sólo posible paso a paso en lo que la ley determina como renovación bienal del contrato colectivo.

Cualquier ataque contra uno solo de los pilotos afiliados a ASPA constituye un ataque contra todo el grupo. ¡Animo, compañeros de AMSA; estamos todos con ustedes como uno solo, como siempre ha estado ASPA, firmemente unida en los tiempos buenos como en la lucha!





1.6 ASPA felicita a CMA en su XL Aniversario

ANIVERSARIO DE MEXICANA DE AVIACION

Felicitación de ASPA a esa Empresa



REPRESENTANTES de sindicatos de aviación, estuvieron a felicitar al señor Max Healy, gerente general de la compañía Mexicana de Aviación, en ocasión del cuadragésimo aniversario de la fundación de dicha empresa. En la foto aparece en el orden de costumbre: José Mario Peredo González, Secretario General del S.N.T.A., Enrique García García, tesorero de dicho sindicato, el señor Healy, el capitán Florencio Reyes Bugarín, Secretario General de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, ASPA, y el señor Roberto Márquez Molina, Secretario General de ASSA.

SR. H. MAX HEALEY
Gerente General de la
CIA. MEXICANA DE AVIACION, S. A.,
Balderas N° 36
Ciudad

Señor Gerente:

Es muy honroso para el que suscribe, hacer llegar a usted, a nombre de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, ASPA de México, nuestra felicitación por los 40 años de vida que esa Empresa cumplirá el próximo 20 de agosto.

Nuestra felicitación, dirigida a todos los que laboran en esa Empresa, se basa principalmente en que el esfuerzo honesto y continuado de esos trabajadores ha logrado que la Compañía Mexicana de Aviación alcance esta mayoría de edad y sobre todo, haya resurgido de un aparente colapso del cual el tiempo nos dio la razón al confiar en la recuperación que usted ha anunciado y que a nosotros nos permite afirmar que el grupo de nuestros agremiados que presta sus servicios en esa Empresa, ha puesto todo su empeño para que dentro de los límites contractuales, se desarrolle una Empresa, para bien de la Industria Aérea y de México.

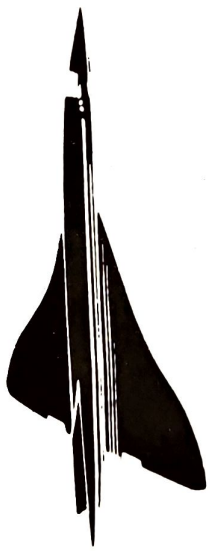
Atentamente:
SECRETARIO GENERAL

Firmado:
Cap. Armando Victoria Galván.

1.7 La introducción del equipo JET impulsó la economía

¿SE GANA O SE PIERDE EN LA OPERACION DE LOS JET?

Por J. QUIRT. De la revista Airline Pilot. Traducción de F. López U.



AL introducir a la aviación comercial el avión Jet, se han suscitado casos e historias —naturales del propio cambio—, protagonizados por pasajeros que por la poca experiencia en esta clase de vuelos, no han logrado captar las ventajas que proporciona el avión comercial Jet. Pongamos por ejemplo al pasajero que llegando a su destino se rehusa a abandonar su asiento hasta que la sobrecargo le haya terminado de servir su comida, anécdota humorística para la aviación comercial moderna. Es difícil que estas reacciones se tomen como generales en el pasajero que sabe apreciar todas las comodidades que le brinda este nuevo servicio aeronáutico.

El público viajero, yendo de continente a continente en unas cuantas horas, se ha entusiasmado a tal grado con los aviones Jet, que los aviones de pistón están siendo relegados a vuelos de contrato y vuelos de entronque.

Esta sorprendente aceptación del avión Jet, ha contribuido enérgicamente para mejorar el cuadro económico de las compañías de aviación.

Editorial

SE prevé que para 1968 habrá un movimiento aproximado de cuatro millones de pasajeros aerotransportados, esta cifra corresponde en gran parte al turismo atraído a México por la celebración de los Juegos Olímpicos en ese año. Independientemente de la Olimpíada, la promoción turística que de México se hace en todo el mundo aumenta día con día la afluencia de visitantes a nuestro país. Con objeto de resolver este problema se ha permitido, a base de convenios bilaterales, la introducción y ampliación de rutas a diversas compañías de todo el mundo, con el fin de que en sus itinerarios se incluyan aeropuertos mexicanos; y es a este respecto que consideramos deben hacerse algunos importantes comentarios.

Si bien los convenios bilaterales representan teóricamente, que al arribo de un avión de línea extranjero a nuestro país, debe corresponder el aterrizaje de un avión con bandera mexicana en el mismo país de referencia; la realidad es penosamente otra.

Es indispensable hacer notar que la industria turística no depende exclusivamente del visitante extranjero. La promoción para lograr un interés creciente por nuestro país, repercute primero en los propios mexicanos, y las compañías nacionales son cien por ciento capaces de transportar con atingencia y seguridad al turismo nacional. Hemos observado que el viajero mexicano piensa cada día más en el avión como medio de transporte, y el progreso económico del país permite que al elevarse el nivel de vida, sea mayor el número de usuarios de la aerotransportación.

Diferentes países en el mundo, cuyos principales ingresos son inminentemente turísticos, han experimentado junto con el crecimiento de dicha industria, el crecimiento de sus industrias aéreas, esto les ha permitido que el máximo porcentaje de capital que ingresa por turismo permanezca dentro de sus divisas.

Una competencia libre con empresas de mayores recursos es desastrosa para la industria aérea nacional; demandamos equidad por el bien de México, de la aviación y de nuestra fuente de trabajo.



1.9 "Remember Dallas".

"Remember Dallas"

Carta del Capitán Tarazona al Director de "HELICE"



TARAZONA

México, 7 de noviembre de 1967.

Angel García Lascuráin.
Revista "Hélice", ASPA.

Estimado compañero:

Por si lo encuentra de interés para su publicación, aquí le mando esto.

La incautación que de dos aviones "Boeing 727" ha llevado a cabo el Banco de América (entidad norteamericana) en perjuicio de la Compañía Mexicana de Aviación, nos ha permitido recordar pasajes de algunas películas con temas gangsteriles. Y nos ha servido, también, para recordar que, lo que se filma en muchos países, no es más que el retrato fiel de lo que sucede en su vida cotidiana. Es decir, "el sucedió en Dallas", ya no nos cae de sorpresa.

Cualquier cosa que acontezca en el lugar del crimen y del escamoteo es, no solamente para nosotros sino para el mundo entero, "cosa factible y natural".

Cuando el Gerente General de la CMA y el Síndico en funciones se encontraban resolviendo el adeudo que la empresa citada tenía con una negociación tejana, se presentaron unos pilotos (de la Boeing o del Banco de América) y ¡zás!, emulando las mejores actuaciones de Edward G. Robinson en "Scarface", se apoderaron del flamante avión y pusieron rumbo a San Francisco, sede del poderoso Banco.



¿Las autoridades tejanas?

Sin lugar a dudas, formaban parte del film. Una parte importante.

Todo lo anterior vale para aquellos que creen en los cuentos de hadas. Esto es, para quienes piensan que las empresas, sea su capital procedente de donde fuere, son personas humanas a las que se les puede hablar "con el corazón en la mano".

¡No!

El "capital" habla a dentelladas. Quien lo dude que se lo pregunte (ahora) a la Compañía Mexicana de Aviación.

¿El obrero? Mientras lo sea, no tiene más que un camino a seguir: mantener la guardia en alto. ¿El corazón en la mano? ¡No! Se lo pueden comer a dentelladas.

¡Remember Dallas!

Francisco Tarazona Torán

1.10 La Nueva Mexicana de Aviación



¿OPTIMISMO? ¡NO, PESIMISMO!

Por A. DE URIZAR

ME satisfizo enormemente el anuncio, propaganda, que las Compañías Mexicana de Aviación y Aeronaves de México publicaron mancomunadamente hace unos días, con el lema de: "Invierta en México y para México", "En sus vuelos al extranjero utilice los servicios de Aeronaves de México, la compañía nacional, o los de Mexicana de Aviación". A los lados los escudos de esas **nuestras** compañías (para las que deseamos y necesitamos lo mejor, separadas o juntas); y en el centro, sobre el escudo en relieve de México, monedas nuestras cayendo, representando lo que debiera de ser para el bien de nuestra Patria, de los mexicanos, de nuestra industria.

No deseamos que se pierda nada, queremos producir con beneficio. Y esperamos que se nos oiga, se nos comprenda, que se nos dé la oportunidad de mejorarnos en los servicios; y si por nuestros esfuerzos no podemos mejorarlos que sea nuestra derrota por incompetentes y malos, y que se nos juzgue como sea necesario, pero que se nos pruebe antes. Sabremos salir con éxito.

1.11 Administración de las empresas

MEXICANA DE AVIACION

Entrevista a don Manuel Sosa de la Vega. Director General de la CMA.

(Reproducido de la Revista AERONAUTICA).

A sólo un lustro de cumplir su medio siglo de vida, la compañía Mexicana de Aviación se encuentra, hoy más que nunca, frente a un prometedor y optimista futuro, disponiéndose a cumplir un ambicioso programa de expansión lenta pero firme y progresiva para mantenerse a la altura de su innegable prestigio.

De tal programa los puntos sobresalientes son:

- Recapitalización completa de la compañía,
- Renovación de su flota aérea,
- Reestructuración de rutas,

A este respecto don Manuel Sosa de la Vega, director general de Mexicana de Aviación dijo:

ASPA de México fue el primero de los sindicatos que demostró una gran comprensión del enorme problema que confrontaba Mexicana de Aviación el que, por ende, le impedían satisfacer las lógicas demandas de los pilotos en su correspondiente revisión de contrato colectivo, aceptando ésta en términos adecuados a la situación de la empresa sin que, por otra parte, fuesen algún desdoro para la buena marcha del sindicato.

Después de ello, Mexicana de Aviación tuvo que surgir como el Ave Fénix, de la nada, con un Capital Social perdido de 100 millones de pesos, para demostrar a los nuevos accionistas lógicamente reticentes a hacer nuevas inversiones su autosuficiencia económica y su capacidad de operación sin pérdidas.

Este último objetivo fue la base que sirvió para que en la empresa se fijase un lema sencillo: menos gastos, más trabajo y mejor servicio, mismo que comprendieron sus integrantes y desplegaron una actividad sin precedentes para cumplirlo con fidelidad; al mismo tiempo, la política administrativa disminuyó dramáticamente los gastos. Al referirse a este aspecto, el director general de CMA aclaró:

"Sin merma de la seguridad ni del servicio, que son la imagen de la compañía, se redujeron los gastos en partidas fácilmente identificables; jamás tuvimos la idea de hacer economías mal entendidas que pudieran finalmente impedir la cristalización de nuestras metas de trabajo".

Y en un análisis severo, autocrítico, agregó:

"En 1967, durante los primeros siete meses de operaciones habíamos acumulado ya una pérdida de 35 millones de pesos; en 1968, con nuestro sistema y en el mismo lapso, si bien no puedo afirmarle que sea una utilidad codiciable, sí me atrevo a decirle que hemos obtenido una muy pequeña y que lógicamente esperamos obtener mayores ingresos que el año pasado".

La consecución de estos resultados en un lapso asombrosamente corto de tiempo ha permitido que la Compañía Mexicana de Aviación muestre orgullosa su autosuficiencia económica y se disponga a obtener en un plazo que no irá más allá de los tres primeros meses de 1969— la ansiada recapitalización que constituye el primer punto de su programa de expansión.

Don Manuel Sosa de la Vega ha dejado impreso en sus declaraciones un timbre de orgullo y de enorme satisfacción porque está a punto de cumplirse —tal como fue planeado— el proceso de hacer una nueva Mexicana de Aviación: descapitalizar primero a la empresa y, ya operando sin pérdidas con innegable autosuficiencia, darle nueva vida y nueva disponibilidad económica.

MODERNIZACION DE LA FLOTA ¿BOEING O DOUGLAS?

Luego, abordó con gran sinceridad el proyecto de modernizar la flota aérea de Mexicana diciéndonos:

"A partir de 1969 esperamos superar definitivamente el círculo vicioso en el cual nos encontramos desde hace algún tiempo para resolver en forma inmediata la adquisición de nuevo equipo de vuelo, y operar todas nuestras rutas con servicio de jet".

Este proyecto tuvo por fundamento primordial acelerar la autosuficiencia económica de la empresa, ya que se ha demostrado que el servicio de jet genera más pasaje y, en consecuencia, hace mucho más rentable la operación de estos aviones en el transporte aéreo comercial y crea, finalmente, una imagen de constante progreso de la compañía que los utiliza.

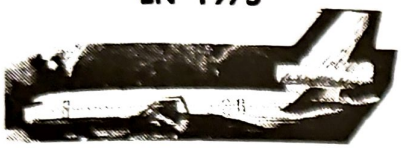
RUTAS, NUEVAS RUTAS

En la reestructuración de rutas, don Manuel Sosa de la Vega hizo estas declaraciones:

"Hemos hecho un análisis que no tiene nada de complicado y que nos sirvió de base para suspender temporalmente, algunas rutas internacionales; las autoridades en materia aeronáutica han mostrado para con la compañía una comprensión absoluta y han brindado toda su colaboración para que nosotros superásemos nuestros problemas".

1.12 AeroMéxico cambiará sus DC-8 por DC-10

MODERNOS AVIONES TENDRA "AEROMEXICO" EN 1975



GUADALAJARA, Jal., 14 de agosto de 1973.—Moderna aeroflota con equipo Douglas DC-10 tendrá "AeroMéxico" para 1975.

El actual equipo de DC-8 con que opera las rutas nacionales e internacionales, afirmó en esta capital el ingeniero Raimundo Cano Pereyra, director general de "AeroMéxico", será totalmente cambiado, por el DC-10.

Aseguró el ingeniero Cano Pereyra que la radical transformación del equipo de DC-8, se debe a que el gobierno federal canceló el pasivo que por años tuvo la empresa, lo cual impedía que se proyectara transformación alguna.

SUPERAVIT EN VEZ DE PERDIDAS

El ingeniero Cano Pereyra hizo notar que en lo que ha transcurrido del presente año —operando ya con capital propio y sin deudas anteriores—, la empresa ha hecho frente a todos sus compromisos económicos con excepcional puntualidad y, lo más importante, añadió, es que han desaparecido los números "rojos de nuestra contabilidad".

Hizo notar el funcionario de "Aero México" que esta superación en la administración de la empresa, se debe al entusiasmo y cooperación de todos los trabajadores que laboran en la misma, sin tener en cuenta jerarquías.

"Con esto (añadió el funcionario), demostraremos que las empresas descentralizadas, con recursos financieros propios, son capaces de mantenerse en plena actividad sin recibir subsidios y constantemente superarse."

Algo que debe enorgullercer a los que trabajamos en AeroMéxico, afirmó el ingeniero Cano Pereyra, es qué en los primeros 7 meses del presente año, hemos obtenido una ganancia de poco más de $6.000,000.

Por Felipe Villegas Reval.
Enviado especial de EL UNIVERSAL

1.13 Ambiciosas metas de CMA para 1974

AMBICIOSAS METAS SE HA TRAZADO CMA PARA 1974

Ambiciosas metas se ha trazado la Compañía Mexicana de Aviación para 1974 —año de su 50 aniversario—, entre ellas obtener ingresos por 1,380 millones de pesos, la operación de tres nuevos Boeing 727-200, del tipo avanzado, que tienen un valor de 26.5 millones de dólares (331.250,000.00 pesos mexicanos), y el establecimiento de nuevas rutas en el exterior, todo ello bajo un signo de austeridad y economía.

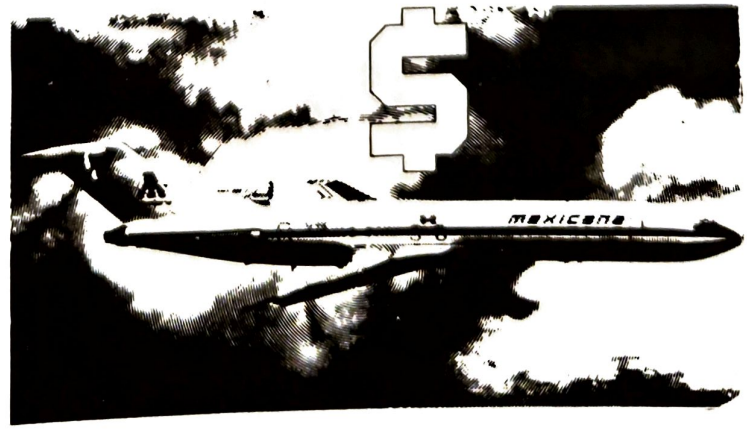
Lo anterior fue puntualizado por el señor Manuel Sosa de la Vega, director general de CMA, durante la XI Convención General de Ventas de la empresa, celebrada en el puerto de Acapulco los días 1o. y 2 del mes actual.

En su mensaje a los convencionistas el señor Sosa de la Vega dijo que los pronósticos de gastos e ingresos correspondientes a 1973 han sufrido variaciones por las siguientes causas: derrumbe del dólar en los mercados europeos, que desvió una fuerte corriente turística hacia México; acontecimientos dentro y fuera de nuestro país, que desgraciadamente frenan el turismo y los negocios; el grave problema de la inflación mundial, cuyos efectos se han dejado sentir fuertemente en México; escasez y encarecimiento de los combustibles de aviación y aumento incontenible de costos en todos los renglones, agravado por el ajuste de emergencia a los salarios.

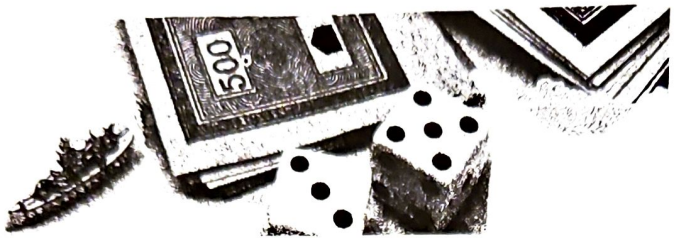
Señaló el director general de la CMA que a pesar de los desfavorables resultados de los últimos meses, este año terminará con resultados positivos, gracias a las buenas utilidades del principio, tanto como que la empresa recibió cuatro Boeing 727-200, para completar un total de diez aparatos de ese tipo, que, junto con los ocho 727-100, integrarán una flota muy respetable, máxime si se considera que estos aviones valen cien millones de pesos cada uno.

Sosa de la Vega informó que este año se establecieron vuelos a San Luis Missouri, sin escalas, desde la ciudad de México, y se reanudó el servicio a Dallas, Texas, vía Guadalajara, con éxito. Solamente está pendiente la ruta a Kansas City, que se piensa inaugurar a mediados de 1974, lo mismo que cualquier otra ruta al país vecino que se obtenga con la renovación del Convenio Aéreo Bilateral con los Estados Unidos, que se prorrogó hasta junio del año próximo.

Finalmente el señor Sosa de la Vega indico que Mexicana de Aviación se apegará a un régimen de austeridad y economía en todos los niveles para lograr, con el esfuerzo de su personal, mantenerse en un plano de progreso.



1.14





Por el Capitán Angel García Lascuráin Z.

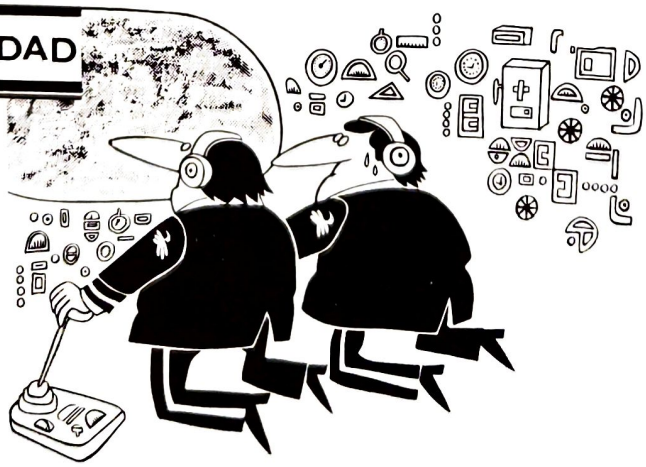
La aviación comercial es un negocio, y como tal su principal objetivo (salvo factores políticos) es hacer dinero, y éste tendrá que provenir del trinomio capital - trabajador - público. La aviación comercial a pesar de ser sofisticada, no se aparta de los principios generales de cualquier otro tipo de empresa en cuanto a sus lineamientos administrativos, salvo en el caso muy especial de los pilotos.

La situación, prevista desde luego, de un incidente o accidente que involucre la pérdida de capital y prestigio, equivaldría, a que en una cadena de tiendas, que en un día de operación surja un gerente que lleva a una de sus sucursales a la quiebra, o bien, un banco que sufre el robo total de existencias de alguna de sus oficinas (o su director "se marchó"); evidentemente tanto la cadena de tiendas como el banco preveen con suma atención estos imprevistos y toman las medidas para que no sucedan; tales como monitoreo constante de operación por personal capacitado, selección esmerada, vigilancia y sistemas de seguridad, etc.... estos costos desde luego los paga el cliente.

Una Empresa Aérea

Si partimos de la primera aseveración de este artículo, la empresa es un negocio; entenderemos entonces el por qué la mayor aportación que se ha hecho al aspecto seguridad, proviene de imposiciones contractuales, y una gran parte del esfuerzo de ASPA se ha encaminado en este aspecto, baste comparar entre un manual de operaciones y un contrato colectivo, el resto, son requerimientos gubernamentales, y me atrevo a decir que poco, o nada, ha sido

TRISTE REALIDAD



¡Caramba, con esta **visibilidad tan invisible**, como añora uno aquella frasecita de "Dios es mi Copiloto"!

cartón dedicado con respeto al Capi Rebollo por su pasado artículo sobre las deficiencias en las *torres de control*. cuando hay poca visibilidad.

iniciativa propia de la empresa en lo que a seguridad en el personal de pilotos se refiere; si suena mal, a la historia...

Las limitaciones por jornada, número de aterrizajes, adiestramientos periódicos, etc., han sido considerados como "triunfo laboral"; el que se encuentren tres pilotos en la cabina fue "un duro golpe a las empresas"; o bien, "la empresa se obliga a crear un programa de adiestramiento", etc.... Estas conquistas hablan por sí solas del profesionalismo de los pilotos; los resultados están a la vista: El índice de seguridad de la aviación comercial mexicana es o está a la altura de los mejores del mundo, y lo seguirá siendo mientras nuestros contratos continúan vigentes.

Me pregunto, las empresas ¿qué nueva aportación hacen en el aspecto de seguridad? En la actual campaña "El Accidente no Nace, se Hace", no dudamos, han dotado de casco protector a sus empleados (mandato legal), y han instalado extinguidores por doquier (idem), y hasta se han creado nuevas "gerencias" de cuya existencia tenemos conocimiento por carteles y circulares sugestivos; pero en cuanto a pilotos, me pregunto:

— ¿Se les ha dado el respaldo y apoyo de acuerdo a su función y responsabilidad ante el resto del personal de la empresa? (recordemos el caso de las tiendas y el banco).

— ¿Se ha tratado de evitar asignaciones dolosas y discriminaciones (aunque contractuales) que crean disgusto, fatiga y resentimiento?

— ¿Existe el reparto equitativo de trabajo?

— ¿Se ha hecho una selección cuidadosa, sin compadrazgos del personal instructor?

— ¿Se ha alentado o estimulado de algún modo el profesionalismo?

— ¿Se ha realizado, o pensado, en un programa de conservación y adecuación en pro de la salud del piloto?... En esos vuelos de hambre... (se asigna "torta" en algunos); pero poniéndolo en términos económicos: El piloto es una máquina cara, señores, ¡hay que cuidarla para que rinda más!

Dejo estas preguntas sin respuesta ya que nuestro negocio es volar, y de ahí el sustento familiar; y nuestra fuerza es ASPA, y de ahí nuestra tranquilidad. Recuerdo en los momentos álgidos de la formación de ASPA, una frase: "Al capital no se le pide, ¡los derechos se ganan con la lucha! En estos tiempos, empresa, me pregunto: ¿Tendremos que conseguir esto a través de contrato colectivo, algo que va en beneficio de la seguridad?, ¡de ustedes, de nosotros!... No lo creo; y un recuerdo: ASPA es fuerte, hay inquietudes, (y eso del amor a la camiseta, pregúntenlo, y pregunten también por la historia de ASPA).

No. 197 — Septiembre, 1977

CARICATURA

POR OCAÑA



Por el Cap. Felipe de Dios Sierra

Las consecuencias de la causa: nuestro sistema de gobierno

LAS CONSECUENCIAS DE LA CAUSA



A nadie escapa que en la era moderna no hay país que pueda subsistir sin el concurso económico de todos sus habitantes; pero ese dinero, para que la nación progrese, tiene qué ser invertido con honradez y eficiencia, de otra manera, las arcas gubernamentales son un barril sin fondo. Desgraciadamente mucho de ésto es lo que sucede en México, y así vemos con desesperación que muchos renglones del presupuesto se desvanecen sin efecto alguno, cuando no por falta de honradez, por exceso de ineficiencia. ¿Cuántos fraudes delatados y otros tantos que no llegan a conocerse? ¿Cuántos proyectos de gobierno que se inician con pompa y publicidad y terminan en el fracaso?

¿Y qué es lo que hay qué hacer para reponer esos desfalcos? ¿Qué es lo que hay qué hacer para resarcir los fracasos del Gobierno de la Revolución —fracasos debidamente aprovechados y aun alentados por el gran capital nacional y extranjero— en materia educativa, agraria, ganadera y pesquera?... para citar únicamente los renglones más elementales que dan la pauta del progreso o del retroceso, porque para un pueblo que no sabe y que no se alimenta, todo lo demás es superfluo... Simplemente, aumentar los impuestos y obtener dinero de donde se pueda y, —aquí entran en acción los tecnócratas— jerarquizar los gastos, y esto quiere decir sencillamente, posponer necesidades a veces elementales.

Así vemos que además del Impuesto Sobre la Renta pagamos el que deberían de pagar los comerciantes quienes a la fuerza nos lo voltearon, y lo que debería de ser alcabala sobre "ingresos" mercantiles, lo paga el consumidor sobre sus "egresos"; impuesto sobre tarifas telefónicas, impuesto educacional, impuesto de lujo, impuesto en los restaurantes (éste exclusivamente para mescicanos), impuesto en la gasolina, en las carreteras, en la tenencia de los vehículos, etc., etc., etc.

Todo lo anterior son *las consecuencias de la causa*, y esta es: *nuestro sistema de gobierno* a base del dedazo y de la hegemonía de un partido, el cual si bien es cierto que fue necesario y hasta beneficioso para calmar, aglutinar y encauzar las diferentes corrientes y ambiciones que se desataron en la tormentosa época pos-revolucionaria, a la fecha y desde hace muchos años es totalmente obsoleto, inadecuado, y propicia todo lo que hablamos anteriormente, o sea, la corrupción, la ineficiencia, el abuso, la desvergüenza y en muchos casos hasta la indignidad.

Sabemos bien las grandes dificultades para los cambios sociales, y mientras más profundas las raíces más grandes los efectos. Sabemos además que esto significa sacrificios y mucho trabajo —y esto es algo a lo que la gran mayoría de mexicanos no estamos acostumbrados— pero es algo también que requiere ejemplo y liderazgo excepcional, los cuales, para nuestra desgracia les han sido negados a este país. Requiere también continuidad en los lineamientos políticos generales nacionales, así como el destierro y la proscripción de la demagogia y del cáncer de la corrupción.

Este estado de cosas solamente cambiará su curso cuando en la política nacional, participemos la mayoría de los electores y los actos de gobierno no estén en manos de un grupo determinado.

Esperemos que los responsables de encauzarla estén conscientes de estas últimas oportunidades que nuestra historia les brinda.

1.15 Un sólo director para AeroMéxico y Mexicana

PALABRAS DEL SR.
LIC. ENRIQUE LOAEZA TOVAR
Director General de AEROMEXICO y MEXICANA DE AVIACION

Quiero en primer término expresar a un hombre digno, orgullo del sindicalismo mexicano, Mauro Gómezperalta, mi agradecimiento por la forma tan cabal, de altura en que siempre se comportó en sus negociaciones representando los legítimos intereses de ASPA de México frente a la Empresa del Estado: Aeroméxico.

Quiero sumarme a los votos que aquí se han formulado para que la administración sindical a cargo del Capitán Homero Flores, siga la limpia, lúcida trayectoria que en la historia del movimiento obrero nacional tiene ASPA de México, seguro de que así será.

Parecería, compañeros pilotos, un atrevimiento de mi parte, hacer uso de la palabra una vez que lo han hecho Secretarios de Estado tan distinguidos y tan inteligentes como el Lic. Emilio Mújica y el Dr. Sergio García Ramírez;

Es para mí, compañeros, un motivo de profundo orgullo, de íntima y personalísima satisfacción, hacerme cargo de la responsabilidad de la administración aérea de México y sé que este desafío, que este extraordinario reto podrá ser cabal y ampliamente cumplido porque cuento en las empresas nacionales con la compañía, con la camaradería, con el profesionalismo, dedicación y sentido de responsabilidad de pilotos mexicanos, hombres de buena voluntad como los que aquí en ASPA se agremian.

Estamos señores, en el umbral de una nueva etapa en la historia de



la aviación nacional, que sea por el bien de las empresas, por el bien de sus trabajadores, pero por sobre todo y ante todo por el bien de México. Muchas gracias.

NUEVOS FUNCIONARIOS



MANUEL SOSA DE LA VEGA: DIRECTOR DE MEXICANA

Durante la celebración de una reunión extraordinaria de la Comisión Ejecutiva de la Compañía Mexicana de Aviación, que presidió el señor ingeniero Rodolfo Félix Valdés, Secretario de Comunicaciones y Transportes, se aceptó la renuncia del Licenciado Enrique Loeza Tovar anterior director de Mexicana de Aviación y, en su lugar, fue propuesto y aceptado por los integrantes de la Comisión Ejecutiva, el señor Manuel Sosa de la Vega como nuestro director general.



SIGFRIDO PAZ PAREDES

Durante una sesión extraordinaria del Consejo de Administración de Aeroméxico, celebrada en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por el Presidente Miguel de la Madrid, el Ing. Rodolfo Félix Valdés, titular de dicha dependencia dió posesión de la Dirección General de Aereoméxico al señor Sigfrido Paz Paredes, en sustitución del Lic, Enrique M. Loaeza Tovar.





Por el Cap. Luis de Pau

En el mes de abril del presente año, los empresarios de la C.M.A., declararon que las tarifas domésticas serían aumentadas; naturalmente para justificar este aumento se recurrió al consabido pretexto de que esta medida era consecuencia de los aumentos salariales otorgados pocos meses antes a sus empleados, y una vez más, como en años anteriores, tuvimos que cargar con la culpa de los aumentos del pasaje; en la mente del público queda esa idea, que considerada a fondo, es un ataque a los trabajadores, puesto que el usuario cree que somos los causantes de la agresión económica de que es objeto.

ECONOMIA DE LAS EMPRESAS AEREAS INTERNACIONALES

Como todo el mundo sabe, la aviación comercial está constituida por grandes empresas para las cuales no existen fronteras; los aviones de una empresa lo mismo se pueden ver en los EE.UU., que en Europa o en cualquier parte del mundo, de tal suerte que sus ingresos no sólo provienen de los usuarios del país cuya nacionalidad detentan sino que también tienen ingresos que provienen de todos los países que tocan.

Los gobiernos de cada país protegen a sus empresas y para no caer en un colonialismo aéreo y sobre todo para evitar una fuga incontrolada de divisas, instituyeron los convenios aéreos bilaterales que se supone están estructurándose sobre bases de equidad y reciprocidad; la obligación de velar porque estos preceptos sean cumplidos recae en los gobiernos firmantes, pero esta protección no bastó a las empresas aéreas, y crearon una institución, la I.A.T.A., que es un organismo de apoyo mutuo para facilitar en alto grado las operaciones comerciales de dichas empresas; eso es lo declarado públicamente, pero la I.A.T.A. es un organismo (esto no ha sido declarado públicamente) cuyo fin principal es evitar la competencia ruinosa entre las empresas de transporte aéreo internacional, ¿cómo se logra esto?, fijando tarifas homogéneas a todas las empresas, sin tomar en cuenta sus costos de operación.

Las naciones altamente industrializadas son por lo general naciones en las que sus trabajadores cuentan con salarios bien remunerados y por otro lado, ya sea porque no cuentan con él o porque hagan reservas del mismo, se ven obligadas a adquirir combustibles para sus aviones a muy altos precios; en otras palabras, tienen un alto costo de operación.

También existen países que cuentan con combustible y mano de obra barata, es decir un bajo costo de operación, en otra situación, sin I.A.T.A.S.; esto podría traducirse en bajas tarifas aéreas. Pero esto no es conveniente para las empresas con altos costos de operación ya que para poder competir tendrían que vender sus servicios por abajo de sus costos de producción, lo que les acarrearía probablemente la ruina a largo o mediano plazo. En un mundo donde todo es competencia, ¿qué hacen para garantizar la prosperidad de una empresa aérea con altos costos de operación?, simple y sencillamente eliminar la competencia, se crea la I.A.T.A., que fija tarifas a un precio tal que les

garantice ganancias razonables y se les "imponen" a todo el mundo, garantizando así su supervivencia.

Desgraciadamente para el público mexicano no existe "guerra de tarifas" domésticas, ya que el monopolio que ejercen las dos empresas troncales lo convierte en un mercado cautivo que se ve obligado a tomar una de las dos sopas, y al mismo precio.

Aunque potencialmente y debido a sus bajos costos de operación las empresas nacionales debieron obtener ganancias, la realidad es que una declara ganancias raquíticas y la otra está casi en bancarrota. ¿Cómo explican esto los directivos de estas empresas?, ya lo dijimos antes: los salarios y la baja productividad, ¡si ellos son los culpables es necesario elevar las tarifas y la productividad de los empleados para que una de las empresas tenga una economía sana y la otra no sufra un colapso!

Para obtener un juicio más claro sobre los argumentos de estos señores, se hace necesario tener un punto de comparación, por razón geográfica natural, los EE.UU., resultan ser el país con el que tenemos más intercambio aéreo y son nuestros competidores más cercanos, por lo que haremos más adelante una comparación entre los salarios y la productividad de los empleados de esas empresas y nosotros.

A continuación, un cuadro en el que el lector podrá observar cómo algunas empresas pusieron en juego los factores antes citados:

1977

Empresas	*Recursos humanos (empleados)*	*Recursos materiales (asientos de avión)*	*Pasajeros/Kmt. volados (millones)*	*Toneladas/ Kmt. de carga transportadas (000)*
Aero México	(1)6,670	2,974	(1)4,578	(1)48,090
Mexicana	(2)6,177	3,524	(2)4,267	(2)45,232
Flontier	(4)4,212	3,978	(4)2,703.4	(3)18,824
Hughes	(3)4,422	4,800	(3)2,737.8	(6)10,642
North Central	(5)3,850	(1)5,962	(6)1,897.2	(4)14,495
Ozark	(7)3,348	4,177	(5)1,905.1	(5)11,630
Piedmont	(6)3,711	4,278	(7)1,894.8	(8) 9,545
Southern	(8)2,922	3,052	(8)1,810.0	(7) 9,934
Texas Int.	(9)2,613	2,515	(9)1,622.9	(9) 8,440

Es conveniente recordar que los ingresos de una empresa aérea no están en proporción directa con el número de pasajeros que transporta, sino con qué tan lejos los transporta. Esto queda expresado en el término pasajero/kilómetro y lo asentado en la columna correspondiente expresa los kilómetros volados por los pasajeros que utilizaron el servicio de cada empresa. Las toneladas/Kmt. de carga tienen el mismo significado: ¿qué tan productivos fueron los empleados de cada empresa?, ¿qué tanto les pagaron?

Sin embargo, este recurso AUMENTOS-SALARIALES-AUMENTOS DE TARIFAS ha sido práctica muy socorrida en los últimos años, ejemplo: hasta el 1o. de enero de 1974, si un pasajero quería ir a Cancún tenía que pagar $795.00, ahora paga $1,475.00 por el mismo servicio, lo que significa para este señor tener que pagar el 85.5% más que lo que pagaba antes. Esto es en lo referente a tarifas domésticas, en las internacionales, si tomamos como ejemplo un vuelo de México a Chicago, se pagaba por un viaje sencillo $1,600,00, ahora se paga $3,538.00 por el mismo servicio, aumento: 121.12%. Tomando en cuenta el porcentaje de pasajeros/kmt. internacionales y nacionales, los aumentos de tarifas arrojan un promedio del 101.61% contra un aumento salarial de los pilotos del 95% desde 1974 a la fecha.

Esto se comprueba aún más, tomando en cuenta lo siguiente: mientras que los costos del trabajo, dentro de los costos de operación, en todas las compañías del mundo han ido aumentando, en Mexicana de Aviación han ido disminuyendo; así vemos que en 1975 el costo del trabajo significó el 29.12% de los costos de operación, en 1976 bajó al 28.76% y en 1977 sólo alcanzó el 27.41%; de seguir esta tendencia, es obvio que en 1978 el costo del trabajo apenas alcanzará el 27% de los costos de operación.

La empresa declaró que obtuvo ingresos por 4,314.90 millones de pesos por venta de servicio. Consultando los itinerarios de 1977 se encontró que el costo promedio del pasajero/kilómetro nacional era de $1.07 y el del internacional de $1.48; si dividimos los ingresos entre los pasajeros/kilómetros transportados, veremos que la empresa necesitaba cobrar un promedio de $1.0112 por pasajero/kilómetro y transportar 45,232,000 toneladas/kilómetro de carga completamente gratis para que la cuenta de los ingresos sea correcta.

Todo lo expresado anteriormente es aplicable para la empresa AEROMEXICO, desgraciadamente, se repite, no se cuenta con los datos necesarios; sin embargo, se dirá otra vez ¿qué los aumentos de tarifa son consecuencia de los aumentos salariales?

2.1 Desde la primera Constitución de México...

La mala memoria de algunos gobiernos atrasa la justicia social

DE LA PRIMERA CONSTITUCION A SALOMON GONZALEZ BLANCO

Las Cortes Constituyentes de Cádiz, en las que por cierto la diputación americana determinó la existencia de un partido abiertamente liberal, clausuraban sus sesiones el 20 de septiembre de 1813 y el día 13 del mismo mes y el mismo año, en una población que entonces se denominaba Nuestra Señora de la Asunción, se instalaba el primer Congreso de Anáhuac convocado por el Generalísimo don José María Morelos y Pavón.

Las Cortes proclamaron terminada, aunque temporalmente, la Inquisición. Morelos, revestido del mando supremo que el Congreso Mexicano le había conferido, decretó la abolición de la esclavitud.

El Congreso inició sus sesiones el día 13 con una misa solemne y dando lectura al reglamento de elección. Al día siguiente se reunieron los diputados elegidos que habían de dar forma a aquella histórica asamblea. Los nombres de aquellos próceres que la Patria pronuncia con delicada unción y legítimo orgullo son: Ignacio López Rayón, José Sixto Verduzco, José María Liceaga, José María Murguía, Carlos María de Bustamante, José María Coss y Andrés Quintana Roo.

En la primera sesión de trabajo se dio a conocer el famoso mensaje de Morelos conocido por "Senfimientos de la Nación", en cuyo texto encontramos párrafos que por su hermoso contenido patriótico, por su hondo sentido político y social, adquieren una relevante actualidad en momentos presentes en que las naciones poderosas del mundo, divididas doctrinariamente, tratan de extender su influencia, sojuzgando política, económica o materialmente a pueblos pequeños o débilmente desarrollados que, no pudiendo oponer resistencia física igual a la del poderoso, en impulso sincero y moralmente vigoroso, tratan de hacer respetar su soberanía colocándose en el campo de las leyes y del derecho internacional.

A continuación se transcriben algunos párrafos del revolucionario y humano mensaje de Morelos:

"Ninguna nación tiene derecho para impedir a otra el uso libre de su soberanía. El título de conquista no puede legitimar los actos de la fuerza; el pueblo que lo intente debe ser obligado por las armas a respetar el derecho de las naciones".

"Que a consecuencia de ser libre la América, no debe haber esclavos..."

"Que los naturales de los pueblos son dueños de sus tierras".

"La ley debe ser igual para todos y las que dicte nuestro Congreso deben ser tales que obliguen a constancia y patriotismo, moderen la opulencia y acaben la indigencia..."

Volviendo a las actividades de aquel primer Congreso Mexicano cabe senalar en forma eminente la histórica sesión del 6 de noviembre de 1813, en la que, solemnemente, se leyó la Declaratoria de Independencia.

Aquel Congreso se mantuvo errante siguiendo a los insurgentes y así entre descalabros y victorias lo vemos con asiento temporal en Chilpancingo, Tlacotepec, Acapulco, Ajuchitlán, Uruapan y por fin Apatzingán.

Tras de incruentos sacrificios y arriesgando la vida a cada paso, sesionando en miserables chozas o bajo los árboles o sentados en las rocas, fue en Apatzingán donde el Congreso vio coronados sus esfuerzos mediante el más preciado fruto de sus labores.

El día 23 de octubre de 1814 el Congreso publicó la primera Carta Magna. Nació la primera Constitución de México.

Pues bien, esa primera Constitución, como la de 1824, como todas las que México ha tenido, como la que tenemos en vigor y que fue promulgada en Querétaro en 1917, son la expresión más pura y más humana de los sentimientos de una nación libre que consagra los más sublimes derechos del hombre, a los que queda incorporado, por su propio valor y justo alcance, el derecho de asociarse o sindicalizarse como lo expresa nuestra Constitución vigente en sus artículos 9º y 123 fracción XVI.

La realidad actual relacionada con nuestra inquebrantable decisión de ejercitar el derecho de ser reconocidos los pilotos como A.S.P.A. de México, por la Secretaría del Trabajo, nos hace reflexionar profundamente en el monstruoso fraude que constituye el acuerdo negativo que recayó a nuestra petición de registro como Asociación Sindical, dado por el Lic. Salomón González Blanco en su carácter de Secretario del Trabajo. Queremos creer que Salomón González Blanco, el que se recibiera como abogado con mención honorífica presentando la tesis profesional que versó sobre "El Sindicalismo y la Evolución Social"; el que por muchos años ha impartido la cátedra de derecho del trabajo en la Facultad de Jurisprudencia; el que fuera ministro de la Suprema Corte en la Cuarta Sala, donde se ventilan los amparos en materia laboral; el que está escribiendo una obra sobre "Derecho del Trabajo", no aprueba lo que con A.S.P.A. ha hecho el otro, el Secretario de Estado, el cual ha dado una resolución a nuestro caso que nos parece un refrito insensato y tenebroso.

Si las dos personalidades de González Blanco pensaran igual en lo que a A.S.P.A. se refiere, nos

atreveríamos a dudar de la brillantez y sinceridad del autor de "El Sindicalismo y la Evolución Social", del catedrático y ex Ministro de la Suprema Corte, y creeríamos que algo anda mal en la estructura social de los hombres, y presentiríamos el derrumbamiento estrepitoso de los valores morales en que nos apoyamos, en el fangoso campo de condenable demagogia.

En todo caso, afirmamos, que uno u otro, ya sea el Secretario del Trabajo o el Lic. Salomón González Blanco simplemente, está obligado a respetar la Constitución y, en su carácter de importante funcionario de un régimen de derecho, tiene el deber de acatar y hacer observar los mandatos supremos de nuestra Carta Magna.

No hacerlo así es estar desvirtuando con premeditación, alevosía y ventaja, el verdadero y elevado sentido de nuestras luchas libertarias y de reivindicaciones sociales; es negar, sin sonrojarse siquiera, que Morelos haya tenido razón al proclamar que "La ley debe ser igual para todos . . ."; es negar la grandeza de pensamiento del constituyente mexicano de todos los tiempos, y sería negar, también, que los gobiernos emanados de la Revolución están cumpliendo lealmente con los postulados de la misma.

ASTUDILLO

No. 3 — Mayo, 1959



Ningún Piloto Usará el Uniforme de las Empresas

En cumplimiento del acuerdo adoptado durante la Asamblea General Extraordinaria de nuestra Asociación celebrada el 9 de los corrientes, a partir del día 10, todos los tripulantes asignados para cubrir servicios de vuelo se presentaron a desempeñarlos sin usar el uniforme y las insignias que los identifican como pilotos de una compañía en particular.

Al adoptar esta medida los pilotos hemos demostrado una vez más, la perfecta UNIDAD gremial que existe entre nosotros, así como nuestra disciplina y firme decisión de acatar y apoyar, como un solo hombre, los acuerdos que se adopten en las asambleas, de acuerdo con los estatutos que rigen a nuestra Asociación.

La aplicación de esta medida tiene por objeto:

1o.—Hacer saber al público usuario y al pueblo de México que el conflicto laboral entre empresas y pilotos, no ha sido resuelto y que estamos dispuestos a proseguir firmemente en la lucha por obtener el reconocimiento de nuestro derecho constitucional de agruparnos en una asociación sindical.

2o.—Demostrar públicamente que no existen relaciones laborales directas con las empresas, por no existir una contratación de trabajo.

3o.—Hacer patente nuestra enérgica protesta contra la negativa de las empresas a convenir las condiciones generales de trabajo con nuestra Asociación y contra la publicidad de las empresas que trata de hacer aparecer nuestras demandas como exageradas.

Hacemos patente al público usuario nuestra decisión de conducir los vuelos con las mismas normas de seguridad y eficiencia que siempre han regido nuestra conducta profesional.



Publicamos la fotografía de una tripulación asignada a cubrir uno de los primeros vuelos del día 10. Capt. Tarazona y Copiloto Jones firmando la documentación del vuelo en ropa de civil; en la solapa el escudo de ASPA de México.

No. 5 — Julio 1959

2.2 La Frase de Juárez.

Historia de una Frase

El señor licenciado don Benito Juárez, en su carácter de Presidente de la República, acompañado de los otros Poderes de la Unión, abandonaban la capital para organizar la cruenta lucha en contra de las fuerzas invasoras de Napoleón "El Pequeño", que sostuvo el efímero imperio de Maximiliano.

El periódico "La Democracia", en su edición de 18 de julio de 1901, insertó una colaboración de un testigo presencial de los acontecimientos registrados el 31 de mayo de 1863, de cuya narración insertamos algunos de sus párrafos.

"Ciego, obediente Juárez de la Constitución de la República, no quiso determinar la marcha sino después de haber cumplido el precepto, clausurando el 31 de mayo las sesiones del Congreso".

"Eran las tres de la tarde, cuando el estruendo de los cañones anunció, a la capital, que el Poder Legislativo de los Estados Unidos Mexicanos daba punto a sus trabajos".

"Jamás fue tan solemne este acto".

"La plaza mayor es amplísima y la llenaba la multitud, esa multitud impertérrita que verifica todas las conquistas".

"Juárez hizo más todavía. Esperó, para mandar que se arriara la Enseña Patria, enarbolada en el Palacio Nacional, a que sonaran las seis de la tarde, en que el sol se hundía en el ocaso. Era la hora señalada y no debía anticiparse".

"Todo cabía en el carácter inflexible de Juárez. Volvió a oírse el estallido de la artillería. Nuestro pabellón descendía lentamente del asta".

"Juárez en pie, descubierta la cabeza, rodeándole sus Secretarios de Estado, al recibir de manos de un oficial superior la bandera que hacía pocos instantes tremolaba en las alturas del Palacio Nacional; la llevó a sus labios y en voz alta, llena y sonora, dijo: "Viva México".

"Más de diez mil voces, formando una sola y prepotente voz, respondieron: "Viva".

La comitiva partió emprendiendo su gloriosa odisea, en cuya jornada, defendiendo la soberanía de nuestro suelo patrio, habían de transcurrir cuatro años y cuarenta y cinco días.

El 15 de julio de 1867 se escribía otra bella página de nuestra historia, el retorno victorioso de las armas republicanas en solemne y triunfal entrada a la ciudad de México, destacándose al frente de esos patriotas la majestuosa y serena figura del Primer Magistrado de la Nación, Benemérito de las Américas, el Indio Puro de Guelatao, quien como verdadero símbolo de la independencia de nuestra vigorosa nacionalidad, recibía la veneración y el cariño del pueblo mexicano.

Fue izada nuestra bandera en el asta del Palacio Nacional y Juárez lanzó un Manifiesto a la Nación, en el que rendía cuentas del sagrado depósito que se le confió. Fue precisamente en ese Manifiesto en donde aparece su frase inmortal, cuando expresa en uno de sus párrafos, "Que el pueblo y el gobierno respeten los derechos de todos. Entre los individuos, como entre las naciones, EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ".

Ahora bien, cuando los pilotos aviadores de México se debaten bizarramente por alcanzar el justo sitio que les corresponde en el concierto de la clase laborante de México, cuando con apego estricto a nuestra Constitución y leyes que de ella emanan nos hemos asociado y tratamos de legitimar nuestra unión, cuando aunque tardíamente tratamos de colocarnos al amparo de los principios de la Revolución Mexicana, cuando reverentes saludamos la tierra que bebió la generosa sangre de los mártires de Río Blanco y de Cananea, cuando en invocación permanente e himnica pronunciamos los nombres de: Hidalgo, Morelos, Guerrero, Juárez, Gómez Farías, Lerdo de Tejada, Madero, Belisario Domínguez, Carranza y tantos otros paladines de la libertad y la justicia, en un impulso espontáneo, legítimo y vigoroso de dar a nuestra profesión auténtica personalidad jurídica y arrancarla, de una vez por todas, de esos laberínticos ropajes de convencionalismos en que la insidia patronal nos ha tenido envueltos y de romper las cadenas del artificial cerco "legal" dentro del cual el Estado, cuyo gobierno es revolucionario por obra y sacrificio de los patriotas anteriormente invocados, nos tiene acorralados y nos pincha si nos movemos con sus procedimientos tortuosos y dictatoriales, es oportuno y procedente que, con todas las fuerzas de nuestro valor y coraje, con la toda razón que nos asiste, con la legitimidad que nos da el derecho, gritemos todos como un solo hombre, en nombre de Morelos, que fue un gran dolor en medio de dolores infinitos: ¡Justicia!, y en nombre de Juárez, campeón de la legalidad, pronunciemos reverentes el apotegma sublime: "EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ".

ASTUDILLO

2.3 El Gobierno requisa las empresas en conflicto laboral.

Tiempos de explotación

R A P S

Por PILOHIP

★ Aerovías Guest, la amiga (?) de los pilotos, ha dado un giro en su política respecto a sus queridos (?) aviadores, ya que durante las últimas y suspendidas pláticas "amistosas" con las empresas, ha sido Guest Aerovías México, la que, haciéndose eco de Mamá Mexicana trató en todo momento de obstaculizar un arreglo con los representantes laborales de la sección Guest. No obstante, eso sí, infringe el Art. 139 de las Vías Generales de Comunicación obligando a los pilotos a efectuar jornadas mensuales hasta de 120 horas, lo que viene a demostrar que tanto montan montan tanto suecos como norteamericanos.

La requisa arma en contra de los trabajadores

EDITORIAL

Como consecuencia del conflicto laboral ocasionado por la negativa de las empresas de reconocer los derechos constitucionales de los pilotos, el Sr. Presidente de la República ordenó la requisa gubernamental de las mismas, como evidente indicio de su firme decisión de hacer respetar la Constitución Mexicana.

El Comité Ejecutivo de A.S.P.A. ha iniciado en repetidas ocasiones gestiones ante los interventores de las empresas para llegar a una pronta solución a los problemas laborales de los pilotos, sin que hasta la fecha se haya podido llegar a un acuerdo favorable; aún más, se ha encontrado una definitiva inercia que ha impedido que el engranaje del mutuo entendimiento adquiera movimiento.

Esta pasiva actitud de los interventores no solamente impide la solución de un problema de carácter nacional, sino que también obstaculiza el cumplimiento de una promesa solemne hecha al pueblo de México por el Sr. Lic. Adolfo López Mateos, quien, el 1o. de marzo de 1958 en Guanajuato, Gto., afirmó: "Nuestras leyes laborales serán cumplidas en beneficio de los trabajadores".

48 años después de Cananea

★ Aeronaves de México proporciona todos los Boletines Informativos al personal y pilotos de equipo Britannia en idioma inglés. ¿Acaso no sabrán que el idioma oficial en México es el español?

★ Se considera que un empleado ocupa la mayor parte del día en laborar; lógicamente, su trabajo es un importante factor para su propia felicidad. Por eso, cuando este no lo realiza a plena satisfacción, el rendimiento del mismo resulta por abajo de lo que la empresa espera obtener de él.

★ Fórmula: Paga adecuada + trabajo organizado + jefes con criterio = alto rendimiento del personal. Más efectiva que ciertos folletos indicando cómo dar mejor servicio.

★ México ocupa ya el segundo lugar en el Continente por lo que al número de estaciones radiodifusoras comerciales tienen en operación. ¿Algún día podremos decir lo mismo por lo que respecta a facilidades para la radio-navegación y aproximación a los aeropuertos? ¡Hace dos años que venimos oyendo acerca del radar de vigilancia que se instalará en nuestro "seguro" Aeropuerto Central!



¡Salió el indio respondón!

2.4 Reconocimiento de ASPA

HELICE

Organo de Difusión de A.S.P.A. de México.

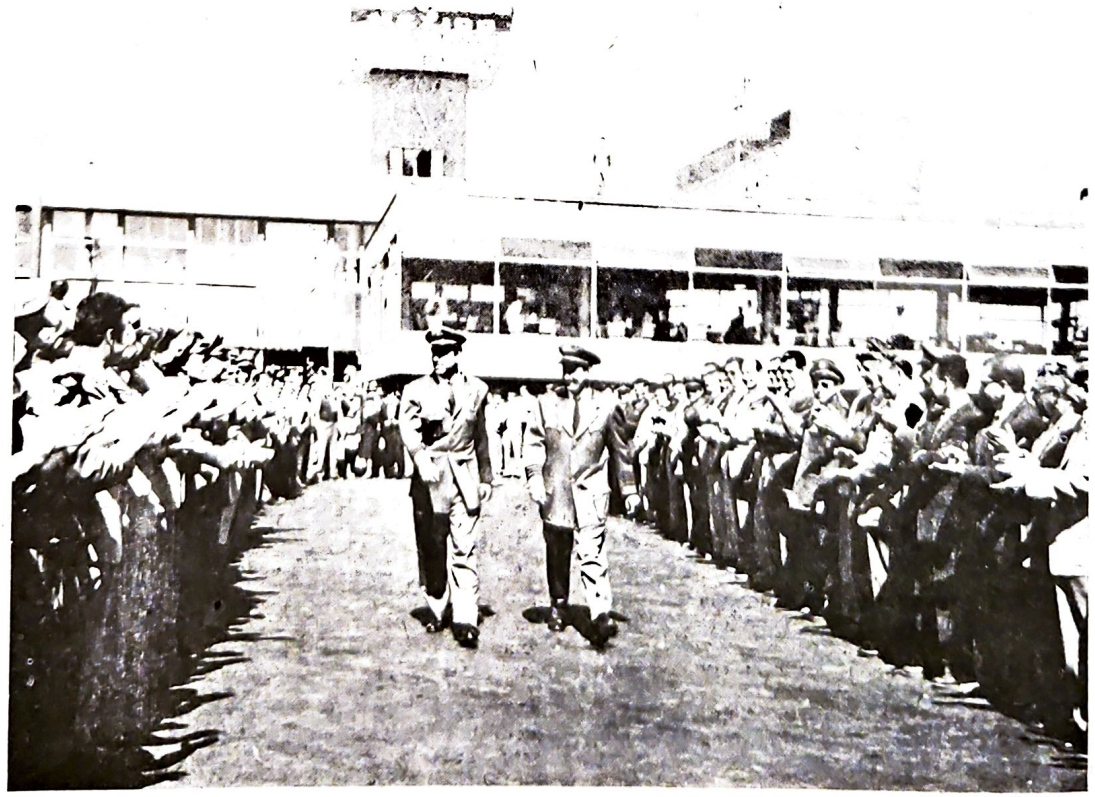
No. 8 — México, D. F., noviembre de 1959 — Año I

TODAS LAS EMPRESAS AEREAS RECONOCEN A ASPA DE MEXICO

(Información en la Pág. 4)

FUE RESUELTO EL CONFLICTO CON AERONAVES DE MEXICO

(Información en la Pág. 2)



El Capt. Antonio González Cantú y el Primer Oficial Jorge Snyder Zavala se dirigen a abordar el avión para cubrir el primer vuelo con tripulación uniformada después de la resolución del conflicto con Aeronaves de México, S. A., en medio de la valla formada por más de 200 pilotos de ASPA.

Todas las Empresas Aéreas Reconocen a ASPA de México

La totalidad de las empresas de aviación requisadas por el Ejecutivo han firmado un convenio con nuestra Asociación en el cual se precisan los siguientes puntos:

1º Las empresas reconocen a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), como organismo representativo del interés laboral de los pilotos a su servicio.

2º Reconocen a los pilotos la clasificación de empleados de base.

3º Se comprometen a celebrar con la Asociación el Contrato Colectivo de Trabajo de la Especialidad Técnica de los pilotos para normar las condiciones generales de trabajo de los mismos.

Este convenio fue suscrito por los representantes legales de las siguientes empresas: Cía. Mexicana de Aviación, S. A., representada por el Sr. Lic. Luis Andrade Pradillo; Guest Aerovías México, S. A., por el Sr. Lic. Salvador Laborde; Trans-Mar de Cortés, S. A., por el Sr. Lic. Mario Fernández; Líneas Aéreas Unidas, S. A., por el Sr. Juan Tillman; Aerolíneas Mexicanas, S. A., por el Sr. Lic. A. Romero Flores; Transportes Aéreos Mexicanos, S. A., representada por el Sr. Antonio González Mendoza. Aeronaves de México, S. A., la otra empresa intervenida, había otorgado el reconocimiento con anterioridad al firmar el Contrato Colectivo. Representando a ASPA de México firmaron el convenio las siguientes personas: Capt. Andrés Fabre Tirán, Secretario General; Capt. Francisco Ballina Tavares, Secretario de Trabajo y Conflictos; Lic. Luis Martínez Mezquida, Asesor Legal.

La firma de este convenio seguramente acelerará la terminación del conflicto laboral existente entre empresas y pilotos, el cual fue originado en la negativa de aquéllas a reconocer a la Asociación y la de la Sría. del Trabajo a registrarla oficialmente, invocando un laudo de la Junta Federal de Conguido por la Compañía Mexicana de Aviación, S. A., ésta obtuvo que en dicho laudo, el cual no fue anulado en amparo, los pilotos fueran considerados como "empleados de confianza" sin derecho a sindicalización.

Las empresas de aviación han estudiado nuevamente el problema de la clasificación laboral de los pilotos y su derecho a sindicalizarse, analizando las nuevas y actuales técnicas de operación y la modificación legislativa que introdujo en el Derecho Laboral Mexicano la ratificación por el Senado de la República del Convenio 87 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Libertad Sindical y Protección del Derecho de Sindicalización. El resultado de este estudio, en el cual intervino brillantemente y con profusión de pruebas nuestro Asesor Legal, Lic. Martínez Mezquida, ha sido el reconocimiento del derecho de los pilotos precisado en el convenio de que se trata anteriormente.

Es así como se ha llegado a la solución parcial del grave conflicto laboral existente y que será conciliación y Arbitraje dictado en 1943. En juicio sesiderado como finiquitado cuando la Sría del Trabajo, considerando las nuevas modalidades de las operaciones aéreas y la actual organización de las empresas de aviación, de entrada en su registro de Asociaciones y Sindicatos a ASPA de México. El llamado "antecedente de 1943" ha perdido totalmente validez y fuerza puesto que la evolución técnica y organizativa de la aviación comercial ha modificado las condiciones de trabajo de los pilotos, cuyas características actuales han sido reconocidas y sancionadas por las partes en pugna. La misma Compañía Mexicana de Aviación ha reconocido que las condiciones actuales de trabajo son diferentes a las prevalecientes en 1943.

La Secretaría del Trabajo no debe permanecer indiferente a la evolución técnica y a la voluntad expresa de las partes interesadas directamente en la solución total de este importante y trascendente conflicto laboral. La mencionada dependencia no debe continuar siendo el único obstáculo en la resolución de este problema que frena el desarrollo de la aviación comercial y acarrea graves daños económicos al país.

2.5 Primer Contrato Colectivo AMSA — ASPA.

EL CONTRATO CON AMSA LEGITIMO TRIUNFO DE ASPA

ASPA de México y los pilotos que forman la Sección Aeronaves de México, se han anotado un importante triunfo en el desarrollo de la lucha por el reconocimiento de los derechos del piloto profesional mexicano, El reconocimiento de la calidad de empleado de base del piloto y de la Asociación Sindical como representante del interés laboral del mismo, por parte de una de las más importantes empresas de aeronavegación del país, la cual emplea a 140 pilotos, de los cuales 138 pertenecen a la Asociación, y que cubre amplias rutas nacionales e internacionales, ha producido un impacto tremendo en la opinión pública y en los círculos gubernamentales, políticos, económicos e industriales y demuestra que la asociación sindical de los pilotos, lejos de poner en peligro el desarrollo y la prosperidad de las empresas, es un factor favorable para el engrandecimiento de la Aviación Comercial Mexicana y para el fortalecimiento de la economía nacional.

El Contrato Colectivo de Trabajo suscrito por la empresa Aeronaves de México, S. A., y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México es un paso adelante en el desarrollo de relaciones obrero-patronales dentro de principios democráticos acordes con el contenido social de las normas constitucionales y leyes laborales vigentes. También representa un positivo adelanto en la reglamentación y retribución del trabajo profesional del piloto aviador así como en el mejoramiento de su calidad técnica.

En la Asamblea General Extraordinaria celebrada el día 11 del presente y en la cual se informó a los pilotos acerca del contrato celebrado, éstos manifestaron su apoyo unánime a la actuación del Comité Ejecutivo de ASPA en general y a los compañeros capitanes Andrés Fabre Tirán, Secretario General y Hugo de Hoyos y Rafael Bretón Paniagua, representantes de la sección Aeronaves, quienes llevaron a feliz término las pláticas que condujeron a la firma del contrato mencionado. Se decidió dar por terminado el conflicto entre la mencionada empresa y sus pilotos, quienes se dedicarán desde luego a trabajar con todo entusiasmo por el mejoramiento, ampliación y progreso de los servicios de vuelo que cubre la empresa. También acordaron proseguir la lucha, brindando todo su apoyo a los compañeros de las demás secciones que aún luchan con sus respectivas empresas por el reconocimiento y la firma del correspondiente contrato.

LINEA DE FE

En esta alegre temporada de fin de año es costumbre dar y recibir obsequios, acompañados de buenos deseos para el futuro y, por lo general, con el sentimiento egoísta en que sean recíprocos y hasta mayores. Algunas personas, entre ellas una que debiera enaltecer la profesión de periodista a la que pertenece, han tenido la humorada de pronosticarle a ASPA su "Regalo de Navidad" y, precisamente, deseando que lo recibiera el día de los "inocentes." Estamos seguros que esas personas recibieron lo que merecían antes del día de los inocentes o, por lo menos, habrán hecho una magna rabieta al enterarse del maravilloso y arrollador triunfo obtenido el día 24 de diciembre en el recinto del poder legislativo, en el que los señores diputados al Congreso de la Unión, haciéndose eco de la **LINEA DE FE** obrerista delineada por nuestro Primer Magistrado Lic. Adolfo López Mateos y comprendiendo la artera tarascada dada a la libertad y a los derechos humanos al negar a los pilotos aviadores de México el derecho inalienable a unirse en Asociación Sindical, aprobaron en forma unánime, tanto en votación general como nominal, ante la emoción contenida de nuestro respetado Secretario General, el proyecto de ley con sus reformas y transitorios, por medio del cual el señor Presidente de la República dio la solución digna, humana y legal al problema planteado por ASPA de México.

En el solemne momento en que el último diputado dio su voto afirmativo, cuando hubo la certeza de que ninguna voz se levantaría en oposición, cuando la razón se impuso, apareció ante nuestros ojos la invaluable **LINEA DE FE** que se marcaron los pilotos mexicanos al decidirse a conquistar sus derechos, con la limpieza y rectitud que les permitió rechazar todo tipo de influencia política y económica que pudiera haber creado un compromiso posterior; limpieza y rectitud basada en la viril unidad de ASPA; limpieza y rectitud en su ataque y defensa; jamás rebajando la lucha; por el contrario, llevándola a un plano superior dignamente mexicano; negándose siempre a recibir regalos o dádivas por tener la plena conciencia de la rectitud de nuestra lucha y estar convencidos de que el triunfo no lo merecíamos como limosna, sino por el contrario, como conquista inobjetable obtenida por medio de la lucha que, además de viril y recta, ha sido siempre apegada al más alto sentido de ética, legalidad y moralidad; estos últimos conceptos, sancionados con su aprobación dentro del cuerpo del decreto, demostrando con esto la veracidad de las afirmaciones hechas por ese

periodista enamorado de las causas difíciles, don Alberto Blanco Moheno al decir que, "en la historia del movimiento obrero mexicano, tendrá que quedar grabada con fuego la gesta de los pilotos mexicanos, como ejemplo de rectitud y limpieza, tanto en postura como en acción".

Señores pilotos de ASPA de México, la Navidad no nos trajo un regalo, nos trajo el amanecer de un día glorioso para nuestro país que así mantiene su tesis de libertad y democracia, proyectando al mundo su mensaje de paz. Al demostrar públicamente, que reconoce y avala una conquista de derecho obrero obtenida por un pequeño, pero recio y compacto grupo de mexicanos, que mantienen y mantendrán su **LINEA DE FE. VICTORIA**

No. 9 — Enero, 1960



2.6 Líneas Aéreas firman con ASPA

El día 27 de enero pasado se firmó el contrato colectivo entre la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) y la Compañía Líneas Aéreas Unidas, S. A. (LAUSA). Las prestaciones obtenidas por los pilotos de esa empresa han sido recibidas con beneplácito, pues representan en conjunto, un aumento general a la nómina de un 40% sobre la anterior e incluyen compensaciones extras por tiempo de vuelo nocturno, pago de tiempo extra por tiempo de vuelo excedido de la jornada normal mensual que se fijó en 80 horas, aumento de salarios en distinta proporción para favorecer a los pilotos de sueldo más bajo. También se obtuvo el establecimiento de una cantidad igual al 12% de los salarios para formar el Fondo de Retiro; se estableció el seguro de grupo y un amparo para riesgos sobre incapacidad temporal o permanente. Con este contrato queda debidamente regulado el trabajo de los pilotos.

El Sr. Antonio González Mendoza, Gerente de la empresa, suscribió el contrato a nombre de ella Es de hacerse notar la buena diposición que el Sr González M. puso en todo momento para llegar al completo entendimiento. Por parte de ASPA firmaron el contrato el Capt. Andrés Fabre, Secretario General; Capt. Francisco Ballina, Secretario de Trabajo y Capt. Jorge Soto Culebro, representante de los pilotos de la Sección.

En asamblea general de la Sección se informó de lo anterior y se acordó dar por terminado el conflicto laboral y dedicar todo el esfuerzo de los pilotos para la más segura y eficiente operación de los vuelos de la empresa, cooperando, con todo entusiasmo, por el éxito económico de la misma y por su desarrollo dentro de la aviación nacional. Los pilotos se dedicarán desde luego, a sujetarse al entrenamiento en los aviones Martin 202, adquiridos recientemente, para mejorar los servicios de vuelo en sus rutas principales de México, D. F. a Mexicali, B. C. y a Tampico y Matamoros, Tamps.

Posible Arreglo en TAMSA

El Capt. Francisco Ballina y el Lic. Luis Martínez Mezquida, Secretario de Trabajo y Asesor Legal, respectivamente, de ASPA, salieron el día 4 de febrero por la vía aérea a la ciudad de Mérida, Yuc., para tratar de solucionar, conjuntamente con la empresa Transportes Aéreos Mexicanos, S. A., el problema de los pilotos pertenecientes a esa aerolínea.

El problema deriva principalmente de las maniobras emprendidas por la empresa tratando, primeramente, de deshacerse de sus pilotos, los cuales están plenamente identificados con ASPA, sin ninguna responsabilidad posterior para ella y, por otro lado, tratando de incluir a los mismos pilotos, en caso de que le fallara lo anterior, en el sindicato que ella misma ha formado con el personal de tierra para manejar a su arbitrio a los trabajdores.

Con toda seguridad el viaje de nuestros funcionarios mencionados redundará en beneficio para los pilotos, que merecen todo nuestro apoyo no solamente por ser miembros de ASPA, sino por la entereza que han demostrado en otras ocasiones y que es el origen de sus actuales dificultades con la empresa.

empresa que la conducta arbitraria contra el Capt. Rivero, entorpecerá las pláticas conducentes a la formulación y firma del contrato colectivo de la especialidad técnica, en tanto el Capt. Rivero no sea restituído en su puesto.

Vaya con estas líneas un saludo fraternal a todos los compañeros de esa Sección que han demostrado que las distancias geográficas no van en detrimento de la unidad en una causa que, como la de ASPA, es justa y reivindicadora.

Agresión a un Compañero

El Capt. Alfredo Rivero, de Transmar de Cortés, ha sido injustificadamente despedido de esa empresa. ASPA de México se considera íntimamente lesionada por esta incalificable agresión a un compañero que siempre se ha distinguido en la ardua lucha de nuestra Asociación por su reconocimiento legal. Es precisamente esta valiente conducta la que esa empresa pretende castigar con un despido absurdo, basándose en acusaciones falaces con la incalificable complicidad de su Departamento Legal y su Gerencia de Operaciones.

ASPA de México está lista a presentar la batalla. Nuestros Asesores Legales han presentado formal demanda contra esa empresa ante las autoridades de la Junta Central de Conciliación y Arbitraje y el Comité Ejecutivo ha informado a esa

ULTIMA HORA

En la Asamblea General Extraordinaria celebrada el pasado día 11 del presente, el Comité Ejecutivo informó a los pilotos acerca de las maniobras dilatorias de las empresas para firmar el contrato colectivo de trabajo, pretendiendo obligar a los pilotos a recibir entrenamiento en el nuevo equipo sin previo convenio referente a derechos escalafonarios, jornadas de vuelo, salarios y condiciones de seguridad. También pretenden imponer jornadas de trabajo en exceso de las previamente establecidas, en cuanto se refiere a CMA. En vista de esto la asamblea votó por unanimidad mantenerse firme en la lucha, absteniéndose de volar el nuevo equipo y apegándose estrictamente a las Leyes, Reglamentos y Manuales de Operación vigentes.



2.7 Contrato de ASPA con CMA

Artículo I.--1. Reconocimiento.—La compañía civil comercial, Cía. Mexicana de Aviación, S. A., y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, convienen en que la empresa firmante es sociedad anónima constituída conforme a las leyes mexicanas y es patrón de los aviadores que trabajan a su servicio en la explotación de rutas aéreas comerciales, LOS QUE EN SU TOTALIDAD SON MIEMBROS DE LA ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO (A.S.P.A.). LA EMPRESA RECONOCE A LA ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO (A.S.P.A.) COMO ORGANISMO SINDICAL REPRESENTATIVO DEL INTERES LABORAL DE LA ESPECIALIDAD TECNICA DE LOS PILOTOS AVIADORES A SU SERVICIO, RECONOCIENDOLE CAPACIDAD PARA FIRMAR ESTE CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO.

Este reconocimiento que la empresa extiende a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) implica el compromiso de no realizar acto o gestión pública o privada o acción jurisdiccional que obstruccione o impugne el legal funcionamiento, la existencia o el registro de ASPA"

Esta es la transcripción del Artículo I-1 del Capítulo I, del contrato colectivo de trabajo celebrado el día 10 de mayo del presente año entre la Compañía Mexicana de Aviación, S. A., y nuestra Asociación, en vigor a partir del 1° de abril de 1960 al 31 de mayo de 1962.

ASPA nació por la obligación que tenemos de vivir dignamente; por tener la certeza del ejercicio presente, futuro y definitivo de nuestros derechos en el trabajo; porque en el ambiente que flota en nuestros hogares, se sienta palpable la tranquilidad que da el futuro asegurado de nuestros hijos en nuestra vejez o fallecimiento; y por último, porque todas las personas que se llevan en avión desde la tierra lleven en sus corazones las seguridades de un servicio humano al máximo de su eficiencia.

Los obstáculos fueron muchos y algunos casi infranqueables, pues se luchó contra fuerzas tan poderosas como el dinero, la influencia política y tal vez, fuerte presión ajena a nuestro medio, pero la razón, la justicia y el derecho, como partes de la verdad, podrán quedar aplastadas mucho tiempo por quienes se esfuercen en ocultarlas, pero tarde o temprano, salen como el aceite mezclado con el agua: a la superficie.

Exponemos a continuación los puntos sobresalientes de algunos artículos que consideramos son los más destacados, haciendo del mencionado contrato un modelo entre los de su clase, no sólo en México, sino en el mundo entero.

ESCALAFON.—Se establece el escalafón como parte integrante del contrato colectivo. Su aplicación sólo favorece a los miembros de ASPA.

CLASIFICACION LABORAL.—La Compañía tiene derecho a la libre designación de personal para seis puestos: un Gerente de Operaciones, un Jefe de Pilotos, un Jefe de Adiestramiento; un Jefe de Equipo DC-6, un Jefe de Equipo DC-4, un Jefe de Equipo DC-3. Las funciones normales de estos puestos excluyen la facultad de desempeñar labores de pilotaje, adiestramiento, asesoría e instrucción de vuelo, para no perjudicar en sus derechos, por parte de la Compañía, a los pilotos. PERO SI DICHAS PERSONAS SON PILOTOS SELECCIONADOS ENTRE LOS MIEMBROS DE A.S.P.A., SI PODRAN DESEMPEÑARLAS.

EXCLUSION.--La empresa se obliga a separar definitivamente al piloto que renuncie a ASPA o sea expulsado de la misma, al recibir solicitud por escrito firmada por el Secretario General de ASPA. Los demás pilotos al servicio de la empresa cubrirán el trabajo del o de los excluídos, etc.

JORNADA DE VUELO MENSUAL.—La jornada de vuelo de los pilotos se computará **mensualmente en horas de vuelo,** contadas de calzo a calzo, conforme al equipo que se vuele y será la siguiente:

Comandante Comet IV	65:00 Hs.
Comandante DC-6	66:00 Hs.
Todos los demás pilotos	75:00 Hs.

TIEMPO VUELO, COMPUTO.—c) Cuando un piloto instructor o asesor sea asignado para impartir localmente instrucción de vuelo, se le acreditará el tiempo de vuelo empleado en la instrucción, más un 50%, no considerándose como tal los asesoramientos en ruta. La asignación no excederá de cuatro horas de vuelo.

JORNADA DE SERVICIO.—Se logró conseguir un tiempo efectivo de vuelo ordinario de 07:30 horas, irrebasable de 09:30 horas; una jornada de servicio ordinaria de 09:00 horas e irrebasable de 12:00 horas.

RIESGOS PROFESIONALES.—Cuando el riesgo profesional origine incapacidad temporal, la empresa cubrirá a los pilotos la diferencia entre el subsidio que concede el Instituto Mexicano del Seguro Social y el 100% de su salario íntegro ordinario, **por no menos de doce meses.**

Se aceptaron como enfermedades profesionales las siguientes: Aerotitis, Barosenusitis, Otitis y las demás que se establezcan por la Comisión Médico Pericial.

SANCIONES.—En el caso particular de las san-

ciones éstas deberán imponerse solamente con previo acuerdo entre la Compañía y ASPA para deslindar en forma clara las responsabilidades que vayan más allá de una sanción temporal.

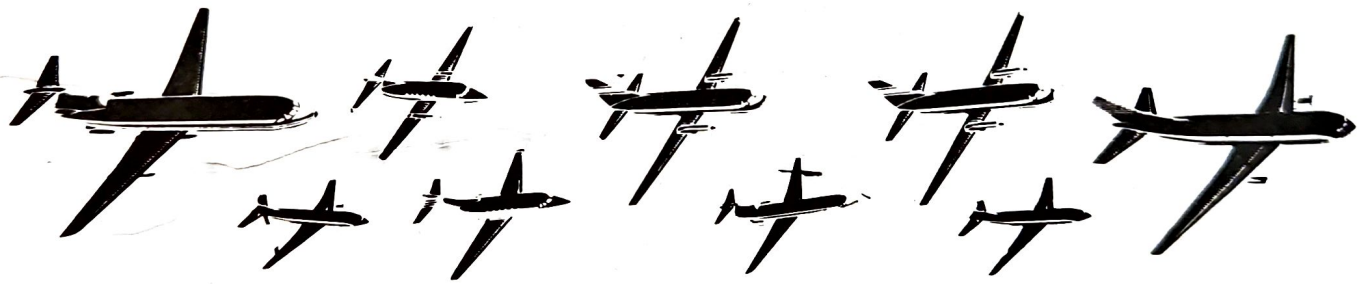
JUBILACIONES Y RETIROS.—La empresa aportará mensualmente una cantidad igual al 15% de los salarios tabulados de los pilotos a su servicio para el fondo de jubilación. Al quedar constituído este fondo recibirá la totalidad de esas aportaciones, valores adquiridos, intereses devengados y las aportaciones posteriores a su constitución. La empresa entregará desde luego el 12% de los salarios base tabulados acumulados desde el 1° de noviembre de 1958 al 31 de marzo de 1960.

SEGURO DE VIDA DE GRUPO.—La empresa tomará un seguro de grupo por $ 100,000.00 para los capitanes y primeros pilotos y de $ 50,000.00 para piloto auxiliar, copiloto y aspirante. El pago de las primas será por partes iguales entre la Cía. y los pilotos.

CLAUSULA A.S.P.A.—La asamblea del día 16 del presente, facultó a la H. Mesa Directiva para disponer de aproximadamente $ 245,000.00, importe de los días que no se laboraron en enero de 1959 y que la empresa, legalmente, no tenía obligación de pagar, para ser destinados junto con una aportación de $ 500,000.00 de la CMA en la campaña pro construcción de escuelas, que serán edificadas en los lugares que, previo estudio con la Secretaría de Educación Pública, se señalen como los más necesitados.

Resulta pues obvio que para realizar atinadamente el contrato que se mencionó, y que constituye un acuerdo entre las partes que lo signaron, por parte de nosotros los pilotos aviadores, deberemos tener muy presentes todos sus artículos y al mismo tiempo que invoquemos nuestros derechos, estamos obligados a cumplir fielmente con nuestras obligaciones para mantenernos, las compañías y nosotros, dentro del marco de justicia que fija nuestra Constitución.

NOTA: Mayúsculas y subrayados por la Redacción.



Apoyo a los Pilotos de TRANS-MAR y de Aerolíneas

Los compañeros pilotos pertenecientes a las secciones Trans-Mar de Cortés y Aerolíneas Mexicanas no han sido olvidados. Durante la Asamblea General Extraordinaria celebrada el pasado 16 de mayo, se informó a los concurrentes del estado que guardan las pláticas con las mencionadas empresas. Ante algunas peticiones para celebrar dignamente la firma del Contrato Colectivo con la Mexicana de Aviación, se acordó no celebrar ningún festejo en el presente, por considerar que el conflicto existente entre los pilotos de aquellas empresas y las mismas, no ha sido liquidado aún por lo cual no cabe en la actualidad ninguna celebración de esta naturaleza.

La lucha por conseguir contratos de trabajo con todas las empresas prosigue y al efecto se informó de las pláticas que se han venido sosteniendo con los representantes de Aerolíneas Mexicanas, a quienes ya se entregó el proyecto de contrato. Se espera la resolución y la firma en un futuro próximo.

Por lo que respecta a la situación en Trans-Mar de Cortés, se informó de la resistencia opuesta por la empresa para siquiera tratar el problema. Sus dirigentes no dan señales de querer tratarlo escudándose en evasivas. Ante esta situación la asamblea acordó autorizar al Comité Ejecutivo a presentar emplazamiento de huelga contra la empresa. Por otro lado se votó proporcionar la ayuda que sea necesaria a estos compañeros en apoyo de su movimiento.

La actitud valiente y decidida, sostenida por estos pilotos a lo largo de todo el conflicto y su solidaridad completa con ASPA, merece todo nuestro apoyo en su lucha que es la lucha de todos nosotros. Tal fue, en esencia, el acuerdo tomado en la citada asamblea con respecto a estos compañeros de ASPA.

2.8 La Huelga

EDITORIAL

LA HUELGA *es un arma legal que nuestra Constitución otorga a los trabajadores con el único objeto de que éstos obtengan un equilibrio justo de los factores de la producción. La fuerza de la huelga es tal, que su utilización debe ser precedida de profundas meditaciones y razonamientos por parte del trabajador —tal como fue la que se declaró a Aeronaves de México, S. A., el pasado 6 de noviembre—, como su terminación tiene que ser motivo de análisis en lo que respecta a los resultados obtenidos para los trabajadores, para la fuente de trabajo y para la Nación.*

En noviembre de 1959 ASPA firmó con AMSA un contrato colectivo de trabajo acorde a la situación financiera de la empresa en esa época, la cual era tan precaria, que gravemente amenazaba la supervivencia de esa fuente de trabajo. En tal virtud, los pilotos de Aeronaves, sacrificando legítimas prestaciones, aceptaron laborar con entusiasmo y al final de dos años los resultados fueron positivos. AMSA aumentó considerablemente su capacidad económica y ya planifica para el año próximo operaciones propias de una empresa fuerte y pujante.

Nuestra Asociación consideró que tal incremento económico debe ser compartido con el trabajador, ya que éste se ha ganado con sus labores altamente calificadas el derecho a una vida decorosa y de que una mejor regulación del trabajo del piloto garantiza la seguridad del transporte aéreo.

Ante la negativa de la empresa, los pilotos no tuvieron otra alternativa que ir a la huelga.

ASPA de México no cuantifica totalmente sus conquistas en pesos y centavos y prefiere valorizar sus triunfos en conceptos generales de armonía con nuestra sociedad. La terminación de la huelga ha reafirmado a un sindicato que lucha verdaderamente por la reivindicación del trabajador y dentro de su esfera de influencia pugna por un México mejor. Este, pues, ha sido su triunfo.

ASPA VEINTICINCO

EDITORIAL

Un nuevo y vigoroso incremento en la aviación comercial —el advenimiento de las modernas aeronaves de retroimpulso— ha venido a poner de relieve esta anómala situación, haciendo imposible que se prolongue y forzando a la sociedad a encontrar la fórmula precisa que solucione este conflicto. Por su parte ASPA de México y los mecánicos de a bordo han firmado un convenio en el cual como primera cláusula se reconoce que "las labores de conducción a bordo de los aviones, son unidad compuesta por la totalidad de los actos, operaciones y/o conjunto de actos, y/o operaciones, constituyen el campo profesional de los pilotos aviadores y corresponde a éstos el desempeño normal de esas labores". Esta afirmación hecha por las partes técnicas afectadas y otrora en discrepancia, se deberá tomar muy en cuenta al efectuar los estudios necesarios conducentes a delinear el campo profesional del piloto aviador y evitar así, en un futuro inmediato o lejano, una nueva invasión en sus actividades profesionales con las consecuentes repercusiones dañinas a la sociedad y a la profesión.

Este Convenio, que permitirá a los mecánicos de a bordo seguir laborando, no puede considerarse en forma alguna arbitrario ya que en la Ley de Profesiones se consideran estos casos y establece en su Artículo 15 transitorio que, "las personas (no profesionistas) que actualmente desempeñan alguna actividad profesional en las empresas privadas o en cargos públicos los continuarán desempeñando". Los pilotos de ASPA han demostrado que están firmes en defender su campo profesional con el único objetivo de mantener un alto coeficiente de seguridad en el transporte aéreo, pero conscientes del respeto que debe guardarse a los intereses de otros trabajadores y de la importancia de aprovechar la experiencia técnica de los mecánicos de a bordo.

2.9 Primer Contrato ASPA — RACSA

PRIMER CONTRATO ASPA-RACSA

UNA nueva, clara y positiva victoria sindical, es la lograda por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México —ASPA— al conseguir que Rutas Aéreas Costeñas, S.A. —RACSA—, celebrara con nuestra Asociación su primer Contrato Colectivo de Trabajo.

El 30 de noviembre próximo pasado, ASPA y la empresa, llegaron a un acuerdo al firmar un documento contractual que viene a beneficiar con varias prestaciones al personal de vuelo que presta sus servicios en dicha compañía.

Tomaron parte en las pláticas y estamparon sus firmas en el convenio laboral, por parte de RACSA: José López Vilaboy, Manuel Cabello Medina, subgerente y como asesor jurídico el licenciado Salvador Z. Sandoval; y el capitán Sergio Correa Urreta como representante de los Pilotos de Rutas Aéreas Costeñas.

Por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, su Secretario General capitán Armando Victoria Galván, el capitán Héctor Abadie Santibáñez Secretario de Trabajo y Conflictos y como asesor jurídico el licenciado Arsenio Farell, estando presentes también funcionarios de la secretaría del Trabajo y Previsión Social.

PRESTACIONES

Entre los beneficios que a partir del día 30 de noviembre empezó a recibir el personal de vuelo de Rutas Aéreas Costeñas, S. A., destaca un aumento considerable para los copilotos que ahora perciben $ 1,795.00 por $ 900.00 que tenían. El sueldo de capitán se fijó en $ 3,900.00.

La Caja de Jubilaciones quedó en un 15%, proporcionando 10% la empresa y el resto los trabajadores. La compañía, asimismo se obliga a otorgar un aguinaldo correspondiente a 15 días de trabajo.

Las vacaciones serán treinta días al año, y a partir del quinto, un día más hasta llegar a sesenta días.

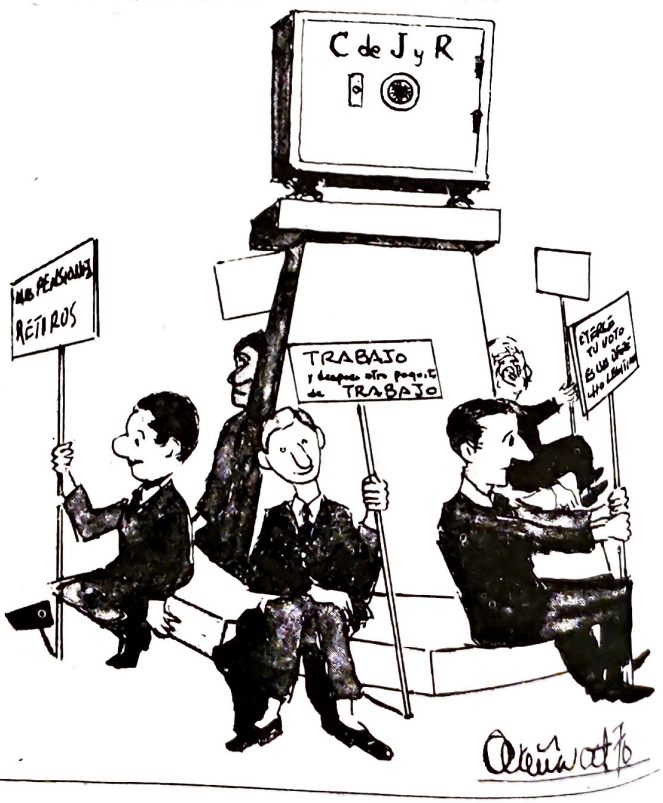
El seguro de vida ascendió a $ 75,000.00. Las jornadas de trabajo se fijaron en setenta y cinco horas de vuelo mensuales. Asignables 7:30 hs., operacionales 9:30 hs.

En el renglón tocante a enfermedades profesionales, quedaron acordadas: úlcera gástrica y duodenal, aerosinusitis, aerotitis, afecciones del miocardio y hemorroides.

Otra de las prestaciones obtenidas es la compensación de horas nocturnas, en la cual los capitanes recibirán $ 40.00 y los copilotos $ 25.00.

Rutas Aéreas Costeñas, se obliga, mientras no cuente con una Sección de Adiestramiento adecuada a las necesidades actuales, a que sus pilotos reciban adiestramiento de otra compañía que tenga contrato con ASPA.

No. 38 — Diciembre. 1962



2.10 Se conjuró la huelga de LAUMSA

FALTANDO algunos minutos para fenecer el plazo fijado para colocar las banderas de huelga a la compañía Líneas Aéreas Unidas Mexicanas, S. A., LAUMSA, en la sala Nº 4 de conciliadores de la Secretaría del Trabajo se llegó a un acuerdo con la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México ASPA, por medio del cual no llegó a estallar el conflicto anunciado para las 12:00 horas del día 23 del presente mes.

Antes de entrar en detalles respecto a los términos del convenio, trataremos de hacer un poco de historia para dar una mejor idea de un conflicto un tanto diferente de otros del mismo tipo, en que se hizo palpable, una vez más, el sentido de responsabilidad de ASPA tratando de imprimir en todos sus actos el sello característico de su espíritu sindical: la razón y la unidad.

Como se recordará, el señor Felipe Gutiérrez de Lara, fundador y dueño de la línea aérea Transportes Aéreos de Tampico, TAT, se asoció con el señor Tomás Calderón, dueño de Aeronaves de Oaxaca y con el señor Juan Tilman, propietario de Servicios Aéreos Nacionales, SAN, formando una nueva compañía, Líneas Aéreas Unidas, S. A., LAUSA.

TAT cubría la ruta: México, Tampico, Poza Rica, Cerro Azul, Naranjos y otros puntos intermedios; Aeronaves de Oaxaca: México, Putla, Pinotepa Nacional, Cacahuatepec, Ometepec y Acapulco; SAN: México, Huejutla, Ixhuatlán, Chicontepec y Poza Rica. Las empresas fusionadas tuvieron un arreglo con Aerolíneas Vega para operar ambos Oaxaca-Acapulco y puntos intermedios en tal forma de no interferirse.

En agosto de 1961 el señor José López Vilaboy se hizo cargo de la administración de LAUMSA, logrando agregar a las rutas existentes la de Tampico-Monterrey y posteriormente Monterrey-Reynosa. Durante su gestión administrativa fue adquirida la línea aérea Rutas Aéreas Costeñas, S. A., RACSA, para evitar la competencia establecida en la costa chica. RACSA trabajaba las rutas México, Puebla, Martínez de la Torre y Veracruz, operándola posteriormente México-Poza Rica-Veracruz. No tenemos información de cuál es la situación actual de RACSA con respecto a LAUMSA.

Desde el mes de octubre de 1962 empezó a retrasarse el pago de salarios de los pilotos. ASPA, animada de un espíritu de comprensión y deseo de ayudar a la empresa que según opinión de su representante atravesaba por una difícil situación, esperó razonablemente el pago de cuotas sindicales, el descuento que se hace de los salarios para la Caja de Jubilaciones y Retiros y otras prestaciones, hasta que no tuvo más remedio que emplazar a huelga a la empresa por incumplimiento de contrato el día 11 del presente



PILOTOS miembros de ASPA se solidarizaron con sus compañeros de LAUMSA,. que esperaban las 12 horas del 23 de enero para colocar las banderas de huelga en el puerto aéreo, cosa que no llegó a ocurrir al llegarse a un acuerdo.



ASPA, Funcionarios Oficiales y Empresa, minutos después de llegar a un acuerdo, conjurándose así la huelga de LAUMSA.

mes; el 17 se celebró una audiencia en la cual la empresa pidió una prórroga de 10 días, que no fue concedida, fijándose para el día 21 una audiencia de avenimiento. Como no se presentaron los representantes de la compañía, la audiencia se pospuso para el siguiente día. En el transcurso de la junta celebrada el día 22 las partes no lograron ponerse de acuerdo y todo parecía indicar que la huelga estallaría irremisiblemente; el representante de la ley, licenciado Piña Olaya, instó a ambos a que realizaran una última junta para buscar una solución satisfactoria, exhortación que fue atendida por los pilotos.

El día 23 ante el Jefe de Conciliadores licenciado Villaseñor y el licenciado Piña Olaya comparecieron los representantes de la empresa y los de ASPA, quienes después de exponer sus puntos de vista, llegaron finalmente a un acuerdo que permitió al sindicato suspender la colocación de las banderas de huelga. La empresa se comprometió a pagar de inmediato la parte de los salarios que se adeudan y en un plazo de seis meses cubrirá la totalidad del adeudo; ofreciendo como garantía un avión C-47.

Firmado que fue el convenio en presencia del Secretario del Trabajo, Lic. Salomón González Blanco, recibieron de éste felicitaciones por el esfuerzo desarrollado para evitar la huelga, deseándoles tanto a la empresa como a los trabajadores éxito en el futuro de sus relaciones obrero-patronales.

2.11 Negociaciones del Tercer Contrato Colectivo AMSA — ASPA

EN la pasada revisión del Contrato Colectivo de Trabajo celebrada entre la empresa Aeronaves de México, S.A. y ASPA, se puso de manifiesto el singular resultado de las discusiones obrero-patronales en que ambas partes tomaron en cuenta no solamente la consecución de objetivos inmediatos de interés propio, sino también su proyección futura referida a las realizaciones mediatas del país, y las repercusiones socioeconómicas que ellos pudieran significar a otros sectores sociales directa o indirectamente relacionados con la Industria Aérea.

Sin perder su condición de sindicato de lucha, como tampoco sin tratar de avocarse los problemas inherentes a la dirección y mando de la empresa, ASPA trata de intervenir y colaborar en aquellas cuestiones que pueden ser de vital importancia en la conservación y expansión de la fuente de trabajo; con estricto apego a lo pactado en el contrato, norma y guía de nuestras relaciones laborales, y cuando nuestros intereses coincidan, como esta vez ha sucedido, en un plano de alteza de miras necesario para continuar este apreciable e ininterrumpido progreso de México, finalidad de nuestros prohombres en la entrega que hicieron de sí mismos por un México mejor.



EL LICENCIADO Arsenio Farell durante una de sus intervenciones antes de llegarse a la firma del contrato. A su alrededor, el ingeniero Pérez Morquecho, Jurado Amilpa, Victoria Galván, Hernández y Abadíe Santibáñez.

2.12 La validez de un Contrato Colectivo está en su aplicación

LA CONTRATACION COLECTIVA - V

POR EL CAPITAN BALDOMERO H. ASTUDILLO

LA firma de un contrato colectivo de trabajo representa la cesación de un período más o menos prolongado de justificada expectación, tanto para las partes directamente interesadas como para el público en general, pasando por el ánimo de los diversos sectores económica y socialmente interdependientes. Dicha expectación conjuga sentimientos de muy variada índole según el punto de ver de la persona física o moral que se interese por el problema.

La negociación consensual de un convenio obrero-patronal termina con la parte espectacular, no exenta de cierta teatralidad, de la contratación colectiva como disputa pública. Se abandona el escenario donde directores, administradores, representantes y directivos sindicales, asesores jurídicos, consejeros y conciliadores han librado gallarda y a veces enconada lucha sosteniendo argumentaciones vigorosas antagónicas tanto de principio como de procedimiento, que a veces aparentan ser irreconciables.

En las relaciones industriales son muy importantes los preparativos de la negociación colectiva, pero más importante es la contratación colectiva en sí misma y lo único más importante que el contrato mismo es su administración. Los progresos de la contratación colectiva no se deben medir por la sola firma de un contrato más como medio o instrumento socio-económico, esto sólo representa una pausa que se debe aprovechar para meditar en donde realmente y en qué proporción se han obtenido adelantos. Estos, generalmente, más bien pueden medirse en la práctica por las relaciones humanas fundamentales que se van desarrollando en la interpretación y administración del contrato colectivo de trabajo.

Quienes no hayan trabajado directa e íntimamente ligados a las relaciones industriales, difícilmente pueden apreciar lo delicado y difícil que resulta la aplicación cotidiana de la doctrina, la filosofía, el sentido social y humano de un contrato colectivo de trabajo. Las partes deben hacer acopio de cualidades tales como: lealtad, sinceridad y buena fe para lograr una adecuada interpretación del articulado de un contrato, que permita el logro de los fecundos propósitos comunes de los negociadores. A esto los tratadistas le han dado propiamente el nombre de administración del contrato colectivo de trabajo.

Dicha administración empieza el primer día y a la primera hora de labores de la vigencia de tan importante instrumento social. Incluye, desde luego, la resolución de los problemas verdaderos o imaginarios que extiendo en el fondo surgen a la superficie de las relaciones obrero-patronales. Los conceptos contenidos en los artículos a veces sólo son guías que ayudan a resolver esos problemas, pero que de ninguna manera dan la respuesta clara e inconfundible para lograr un perfecto equilibrio. Esas guías u orientaciones, por sí mismas, nunca garantizarán el entendimiento de las partes y su cooperación a una satisfactoria administración del contrato colectivo de trabajo.

Creemos, por consiguiente, que la llave del buen éxito en las relaciones obrero-patronales no está precisamente en la firma del contrato de trabajo, sino en la forma sensata, prudente, leal y humana como las partes lo aprovechan y se someten a sus estipulaciones. Hemos de aceptar, pues, que la negociación colectiva no termina con la firma de un contrato; eso apenas es el principio; lo que a continuación y de inmediato sigue es su aplicación e interpretación, lo que constituye la administración del mismo.

Los negociadores de un contrato deben ser cautos para sentirse derrotados o victoriosos, sobre todo para proclamar sentimientos de esta última naturaleza. Sólo la aplicación práctica y la utilización imparcial y equilibrada, sólo la administración del contrato, capítulo éste más importante que la firma misma, podrá indicar las bondades o inconvenientes del mismo. Esto no se puede lograr el primer día de vigencia, más bien, y en todo caso, el último en que el contrato es rector de las relaciones obrero-patronales de una empresa o de una industria.

2.13 Firma de Contrato de Trabajo entre la Compañía Tabasqueña de Aviación y la Asociación

Los Pilotos de Tabasco al Amparo del Contrato Colectivo

TODOS conocemos el nuevo triunfo laboral de ASPA de México al efectuarse la firma del Contrato Colectivo de Trabajo entre la Compañía Tabasqueña de Aviación, S. A. y la Asociación.

El estudio, la planeación y la ejecución del Contrato Colectivo de Trabajo estuvo a cargo del capitán Héctor Abadíe Santibáñez, Secretario de Trabajo y Conflictos; que después de compenetrarse de la esencia del problema, lo desarrolló en una forma acertada, poniendo de manifiesto su gran empeño en las realizaciones que le son conferidas por A.S.P.A. de México.

El sentido perfecto de la misión que desarrollaron, la fuerza moral de saberse respaldados por todos los miembros de la Asociación y el pleno conocimiento de la causa, habían dado como resultado la aceptación del Contrato Colectivo de Trabajo formulado por el Capitán Héctor Abadíe Santibáñez, marcado en los anales de la historia sindical de A.S.P.A. de México un nuevo triunfo emanado de uno de sus principios inalterables, como es el de proteger los derechos y las prestaciones de todos los Pilotos asociados, como un patrimonio de su propio esfuerzo en el desempeño de su trabajo profesional.

No. 61 — Noviembre 1964

2.14 Se firmó el contrato con AMSA

Editorial

EL día 5 de Noviembre se firmó en la secretaría de Trabajo un nuevo Contrato Colectivo que regirá las actividades de los Pilotos que laboran en la empresa Aeronaves de México.

ASPA sin embargo, consciente de la participación de nosotros como mexicanos y como pilotos en el progreso de la industria y afines a la política de nuestro gobierno de construir primero para disfrutar después, ha cedido en sus peticiones, no con la idea de claudicar sino con un alto espíritu de colaboración al progreso de la patria a través del desarrollo de la industria aérea nacional, de la cual es parte activa.

Nuestros deseos no han sido satisfechos, y nuetras necesidades son todavía muchas, pero ASPA no es sorda al llamado de entrega y trabajo por el bien de México, ya que colaborando con nuestro esfuerzo y la renovación de la Industria podremos el día de mañana en base a su solidez exigir se satisfagan nuestras justas aspiraciones.

No. 73 — Noviembre 1965

2.15 con trece días de anticipación la firma de contrato ASPA — CMA

MOMENTOS antes de cerrar esta edición, se llevó a cabo la firma del contrato colectivo con la Compañía Mexicana de Aviación. La Secretaría del Interior por medio de un boletín informará ampliamente de los resultados, mismos que se comentarán en nuestro próximo número de HELICE.

Una vez más, bajo el claro y positivo alineamiento que ASPA de México ha sustentado en todos los conflictos obrero-patronales, el pasado 19 de marzo se firmó el nuevo contrato de trabajo con la Compañía Mexicana de Aviación.

La demostración de la cordialidad que ambas partes ofrecieron para llevar a efecto la aceptación y la firma de dicho contrato, se deja ver con toda claridad, ya que se llevó a cabo con 13 días de anticipación, sin tener que llegar a un emplazamiento de huelga y merced a la oportuna intervención conciliatoria del Secretario del Trabajo, licenciado Salomón González Blanco.

PRESTACIONES LOGRADAS

Entre las prestaciones que los pilotos obtuvieron se cuenta un aumento del 12.8% en sus salarios; mejorías en varias cláusulas de tipo económico; de acuerdo con el convenio, la CMA reforzará el capítulo de seguridad en accidentes; la ayuda en aspectos escolares aumentó en un 2%, quedando estipulada en 6%; el seguro de vida fue aumentado de 200,000 a 300,000, se contrató el equipo B-727, en la misma categoría del Comet 4C con las mismas condiciones; se obtuvo un servicio disponible para la secuencia de vuelos; se logró ampliar la edad de aceptación en la compañía, que estaba señalada hasta los 28 años y ahora podrán ingresar aun contando con 35 años de edad, inclusive, esto viene a dar la oportunidad a todos los pilotos que por exceder la edad límite para el ingreso a la compañía, no prestaban sus servicios a la aviación comercial mexicana. Se consiguieron 90 días de aumento a los 90 días estipulados anteriormente en caso de suspensión de licencias por causas médicas y otras tantas prestaciones económicas y sociales que redundan en beneficio de todos los pilotos de ASPA de México que laboran en la sección CMA.

El convenio correspondiente fue ratificado el mismo día de su firma en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. El nuevo contrato normará las funciones de las partes del 1º de abril próximo al 31 de marzo de 1968.

Firmaron el nuevo convenio en nombre de ASPA de México los capitanes Francisco Ballina Tavares, secretario General; René Suárez Pérez, secretario de Trabajo y Conflictos y Jesús Lara Rodríguez, presidente de la Delegación CMA; por la empresa lo hizo el licenciado Víctor Pérez Villanueva.

Esta nueva etapa sindical en la historia de ASPA de México es indudablemente la proyección de numerosos esfuerzos que es han agrupado a través de todos sus miembros, en el afán incansable de llevar adelante la tarea programada dentro de los anhelos y las aspiraciones que se persiguen.

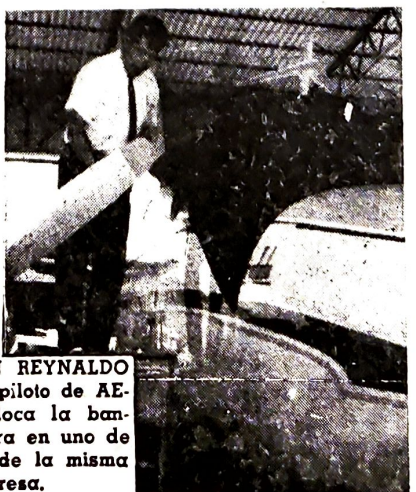
No es el acierto o el triunfo de uno solo, es la cosecha de una conciencia sindical labrada por todos los pilotos mexicanos que en comunión de ideas y propósitos se asocian en ASPA de México.

No. 77 — Marzo, 1966

2.16 A las 12:00 horas del 15 de julio de 1966 se instalaron las banderas de huelga en AEROFOTO.

EL día 15 de julio a las 12 horas en los hangares de la compañía AEROFOTO, S.A. y ante la presencia de un inspector de la secretaría del Trabajo, se instalaron las banderas de huelga en los aviones de la empresa con el fin de lograr la firma del contrato colectivo de trabajo que ampare a los pilotos miembros de ASPA que laboran en esa.

Los puntos principales que se demandan responden a la protección para vuelo a gran altura, limitación de jornadas y apego a la Ley Federal del Trabajo. Deseamos que por el bien de ASPA y de los compañeros de AEROFOTO la firma del contrato colectivo se realice bajo las mejores condiciones. El apoyo decidido de la Asamblea a este movimiento viene a demostrar una vez más la unidad de los pilotos de ASPA. En los momentos del cierre de esta edición, 22 de julio, aún no se había llegado a ningún acuerdo entre ASPA y la citada empresa aérea.



EL CAPITAN REYNALDO THOMPSON piloto de AEROFOTO coloca la bandera rojinegra en uno de los aviones de la misma empresa.

No. 81 — Julio 1966

2.17 Conflicto en AEROMAYA Y aerovías del sur En Septiembre se firma el contrato

Por las Oficinas de ASPA

La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, ASPA, presentó ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, el emplazamiento de huelga para el 31 del presente mes, a las empresas Aeromaya y Aerovías del Sur, demandando la firma de contrato colectivo de trabajo en que se busca, entre otras prestaciones que beneficien a sus pilotos, regularizar los escalafones; establecer un tabulador fijo de salario; jubilación; seguridad social; preparación técnica y adiestramiento para la mejor realización de los servicios aéreos. Los pilotos de estas compañías locales cuentan con el apoyo y solidaridad de los miembros de ASPA.

No. 91 — Mayo, 1967

Frentes distintos, mismo combate

El señor Barbachano que preside el consorcio Aeromaya, representa a la perfección a esa casta que ha sojuzgado el progreso de la Península, en beneficio propio, no por años, sino por lustros. Las banderas de huelga instaladas por ASPA en el seno mismo de ese imperio opresor de trabajadores y campesinos, representa la cabeza de playa con la que el movimiento obrero insiste en la liberación de esa mayoría de oprimidos mexicanos. Corresponde a ASPA, al mismo tiempo que el honor, la responsabilidad de mantener constante la lucha por el establecimiento de la justicia, y por la obtención de condiciones humanas de trabajo y seguridad para todos los trabajadores, mismos que bajo el peso de la amenaza y el látigo, se han visto obligados por siglos, con desesperación, a trabajar en condiciones rayanas en la esclavitud, viviendo una situación infrahumana en beneficio de un reducido grupo que por tradición hereditaria, enriquece sus arcas a costa del sudor y la sangre del humilde.

Firma de Contrato ASPA - Aeromaya

EL día 13 de este mes a las 22 horas se firmó en la Secretaría del Trabajo, el Contrato Colectivo con las Empresas AEROSAFARI, S. A. y SERVICIOS AEROS GOMEZ MENDEZ, que operan en consorcio bajo la denominación AEROMAYA.

La huelga que había mantenido la Asociación por más de cien días con esas Compañías, se levantó el día 14 reanudándose así las labores. Con el Contrato ASPA-AEROMAYA se regularon las condiciones de trabajo en lo referente a jornadas, adiestramientos y recesos; así como también quedan los miembros de esta nueva delegación de ASPA, amparados por la Caja de Jubilaciones y Retiros. El Contrato fue discutido y aprobado por la Asamblea General que lo consideró satisfactorio.

Cabe hacer notar la intervención del licenciado Salomón González Blanco, Secretario de Trabajo y Previsión Social, ya que gracias a sus buenos oficios y a su labor conciliatoria se llegó a la firma del convenio, que establece ahora la relación obrero-patronal en la flamante delegación AEROMAYA.

La firma de este Contrato a más de ser un triunfo ampliamente satisfactorio para la Asociación, viene a demostrar ante propios y extraños, que la unión y el espíritu de lucha de ASPA continúan vigentes, y que el engrandecimiento de los principios sindicales trae como consecuencia a través de la protección de los asalariados, el crecimiento de las fuentes de trabajo. El Contrato ASPA-AEROMAYA contiene en su clausulado ventajosas garantías para ambas partes, y no dudamos que marcará el inicio de magníficas relaciones dentro de las normas legales y el respeto mutuo que ASPA ha demostrado a través de toda la lucha.

No. 95 — Septiembre, 1967

2.18 Noviembre de 1968 Contrato con las Alimentadoras

EL pasado 14 de noviembre fue firmado el convenio entre ASPA de MEXICO, representada por los capitanes Armando Victoria Galván, Secretario General y Pedro Cota Miranda, Secretario de Trabajo y Conflictos; AERONAVES DE MEXICO, S. A., representada por el ingeniero Jorge Pérez y Bourás, Director General; y las siguientes scciedades anónimas que forman el grupo denominado LAS ALIMENTADORAS y que son: Aeronaves del Centro, del Este, del Sur, del Oeste y del Norte, representadas en común por el señor Enrique Contreras Jaime, Gerente General.

En este convenio se definen las rutas que definitivamente dejará de operar AMSA, las que dejará de operar temporalmente y las que operará conjuntamente con las Alimentadoras. Como consecuencia de la desaparición de los equipos DC-3, C-47 y DC-6 se suprimen los artículos y apéndices relativos a este equipo de trabajo en el Contrato Colectivo de Trabajo entre ASPA y AMSA, así como lo relativo a primera contratación. La planta de pilotos quedó fijada en 239 pilotos, 7 mecánicos de a bordo y 6 navegantes por lo que se terminarán los contratos de 31 pilotos tan pronto como sean contratados por las Alimentadoras, previa liquidación de acuerdo con los términos del contrato.

Se establece que AMSA supervisará los adiestramientos de los pilotos de las Alimentadoras y que en caso de requerir nuevos pilotos, éstos serán contratados de acuerdo con su número escalafonario en estas empresas, teniendo prioridad los pilotos reajustados, por lo que se creará un escalafón integral, sin exigir los requisitos de ingreso, con un salario correspondiente a la antigüedad acumulada en las Alimentadoras, en el caso de los reajustados.

Se conviene también con las Alimentadoras en firmar los contratos colectivos de trabajo simultáneamente a la firma del convenio, los cuales regirán las condiciones de trabajo y se depositarán ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje para los efectos de ley, solicitando se eleve a la categoría de laudo ejecutariado. En términos generales los contratos establecen las siguientes relaciones obrero-patronales:

Los equipos de trabajo serán aviones Piper Navajo PA-31 y DC-3 y/o C-47. Las bases de residencia y plantas de pilotos estarán distribuidas en la siguiente forma: La Paz, T. B. C. 5 tripulaciones de DC-3, así como el Jefe de Pilotos y el Jefe de Adiestramiento; Tijuana, B. C. 3 tripulaciones de DC-3; Tampico, Tamps. 7 tripulaciones de PA-31; León, Gto. 7 tripulaciones de PA-31 y México, D. F. 9 tripulaciones de PA-31. La planta inicial conjunta será de 10 capitanes y 8 primeros pilotos de DC-3 y 23 pilotos de PA-31. De acuerdo con su menor escalafonario los pilotos podrán escoger su base de residencia, el cual conservarán con independencia de la base asignada en caso de vacantes. La línea de ascenso será de Piper PA-31 a DC-3, corriendo por cuenta de la empresa todos los gastos de traslado de pilotos y familiares y menaje de casa, en caso de cambio de base originada en los términos del contrato.

Respecto a jornadas y receses se establece jornada de 78 horas de vuelo mensuales y 7:30 diarias como máximo asignable, con los correspondientes descansos después de vuelo y mensual. En cuanto a salarios se establecen aumentos anuales ininterrumpidos, pago extra por vuelo nocturno, ayuda escolar, gratificación anual y pago de estacionamiento. Las empresas proporcionarán el 15% de los salarios para el fondo de la Caja de Jubilaciones y Retiros de ASPA para el beneficio de sus pilotos. También se contrata un seguro de vida y pérdida de licencia por $ 300,000.00 cuya prima será cubierta parcialmente por el piloto.

Las demás cláusulas de los contratos establecen condiciones de protección al trabajador, deberes y obligaciones de las partes, comisiones técnicas, riesgos profesionales y enfermedades, similares a las pactadas en los demás contratos con otras empresas.



2.19 Noviembre de 1971
Revisión de contrato con AMSA

LA revisión de contrato que tiene firmado ASPA de México y la Compañía Aeronaves de México, siguió a grandes rasgos los siguientes pasos: ASPA de México se presentó a las pláticas con una actitud comprensiva, moderada y con el mayor afán de que se adelantara la firma de dicho contrato. Desgraciadamente se encontraron los obstáculos que ya son tradicionales en este tipo de enfrentamientos obrero-patronales.

Ya que inicialmente comenzaron las pláticas en una actitud cordial para ambas partes, pero se limitó a revisar las cláusulas menores y administrativas.

La política de ASPA de México fue la de revisar punto por punto el contrato para que no se cayera en la práctica mantenida por la empresa en revisiones anteriores, que consistía en ofrecer un aumento en general y en esperar hasta el último momento para que con la premura de tiempo y la presión moral sobre la Asociación se dejara de revisar específicamente cada una de las cláusulas, las que al firmarse en esas condiciones continuaban con una vigencia indefinida y estática. ASPA hizo la advertencia de que si al término legal no se terminaba la verdadera revisión del contrato se tendría que hacer dentro del periodo del estallido de huelga, independientemente de otros acuerdos. Actitud que rindió buenos frutos pues se revisaron verdaderamente muchas cláusulas ya obsoletas o enmohecidas.

Se procedió a solicitar a la empresa que la hora en que se inicie el receso fuera señalado por los capitanes al representante de la empresa considerando que la terminación de jornadas no se puede cerrar a una hora fija en la bitácora, ya que varía mucho por razones de los trámites de migración, de aduana y llegada a los aeropuertos de destino obteniéndose la inclusión de esta cláusula a la firma del contrato. En general las peticiones de ASPA ante la empresa consistieron en hacer congruente el espíritu de la nueva ley federal de trabajo con las cláusulas del contrato colectivo, ajuste necesario, por ejemplo, en los casos de vacaciones, ya que la ley indica que pueden ser tomadas en periodos separados y actualmente están asignándose en un solo periodo, así como el caso que marca la ley de que no se restringe el lugar geográfico de la residencia del trabajador en ningún límite específico.

Por su parte la empresa Aeronaves de México procedió a solicitar reducciones en los recesos de trabajo así como pidió que se aumentaran las jornadas y que los recesos se dejaran a la evaluación y al criterio del trabajador, pretensiones perfectamente contrarias a las conquistas no sólo de la Asociación Sindical de Pilotos sino de todos los trabajadores en general, ya que el lograr el que dichos renglones estan asignados en la forma actual ha costado enormes esfuerzos y en la historia del trabajador, inclusive sangre, sudor y lágrimas. Ante la negativa de los representantes de ASPA a acceder a esto, la empresa procedió a solicitar que los pilotos volaran siete horas extras además de las que se tenían pactadas durante los cuatro meses de mayor actividad en el año. Aceptándose con la adecuada retribución.

Asimismo se le otorgó a la empresa el derecho de designar a los pilotos asesores instructores para un tiempo de servicio de cinco años con un intermedio de un año de descanso.

Para el piloto se obtuvo una cláusula nueva que le da derecho a disfrutar de un pase para él y su familia en las rutas nacionales de la empresa durante días de descanso mensual intocable.

En general la revisión de contrato tuvo resultados de mejoramiento para el piloto y consideramos que esto representa un triunfo para los representantes de la delegación A.M.S.A., que hicieron una labor inteligente y dedicada; junto con la enorme participación del Secretario General y del Secretario de Trabajo y Conflictos de A.S.P.A. que resultó en un merecido éxito para la Asociación y con ello dieron un mentís a aquellos que han expresado en la sombra su desconfianza y temor por la labor de los "jóvenes e inexpertos ejecutivos".

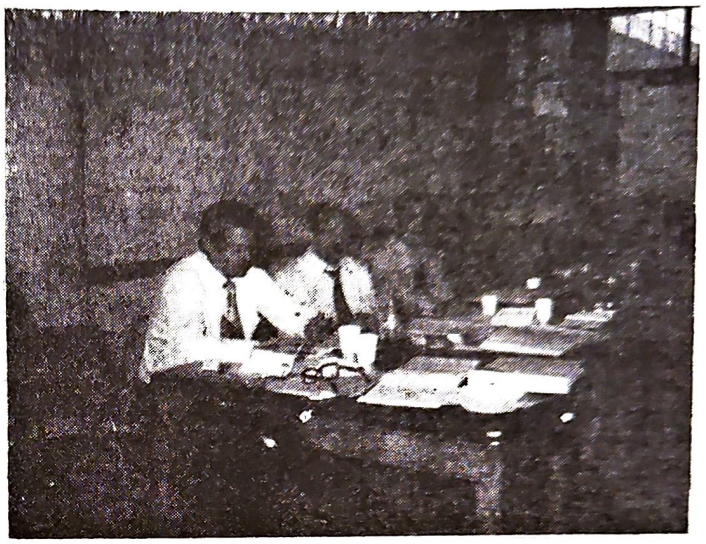
En fin, que el aumento logrado continúa y fortalece el progreso de la Asociación y resumiendo aritméticamente se logró el aumento en un 6% al tabulador mas un 3% para ayuda de renta, así como también se obtuvo un renglón para deportes y se aumentó la cantidad designada a viáticos en el extranjero.

Es justo resaltar el esfuerzo desarrollado por nuestro departamento legal integrado por los Sres. licenciados Farell, Peralta y Padilla que con su experiencia y consejo asistió en todo momento a nuestros compañeros representantes.

Y al margen queremos mencionar algo que tuvimos oportunidad de escuchar casualmente en un receso en el agobiante trabajo que expone el problema humano de la vida familiar de los representantes sindicales. Se decía preguntando ¿y los hijos qué...? Ya que los hijos del Capitán Mauro Gómez Peralta llevaban cuatro meses sin ver a su

padre, y la hija del Capitán Vázquez Quiroz se autoinvita a comer, pues la esposa tuvo que salir a consolar a los deudos de un pariente, cuando él estaba resolviendo los problemas del conflicto. Y se seguía preguntando ¿y los hijos qué...? Por ejemplo el Capitán J. Centellas tiene una hija de 48 horas de nacida y no la conoce. Algo que ocurrió también fue que al Capitán Escudero le informaron que su hijo estaba enfermo y él no pudo abandonar las pláticas. Y finalmente al Capitán Terroba le ocurrió algo que no es tan triste pero fue que no pudo presenciar como cualquier padre lo desearía, el ver a su hijo batir el record nacional de 50 metros de nado libre.

Todo esto se decía con un dejo de tristeza. Y así fue como recordamos esta imagen y diálogo y lo comparamos con el júbilo que demostraban los pilotos al anunciarse en la asamblea los logros obtenidos. Pero así es de dramática la separación entre los conflictos familiares y los conflictos de la tarea sindical.



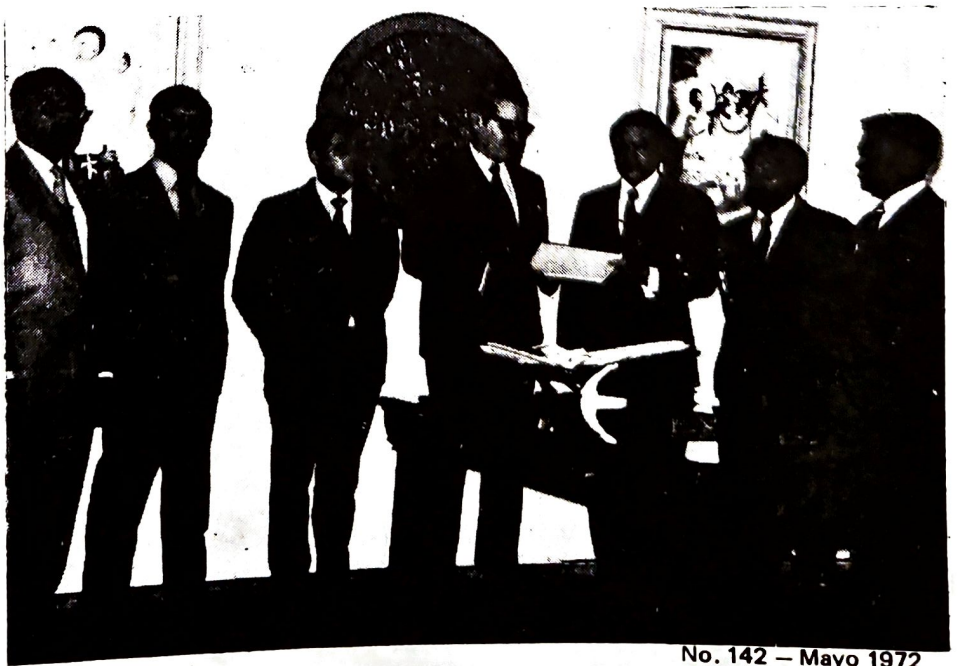
Los representantes de la delegación AMSA y el Srio. Trabajo y Conflictos de ASPA.

2.20 Entrega de proyecto de contrato ASPA — CMA.

Contrato de CMA

La foto (arriba) ilustra el momento en que los representantes de ASPA entregan al señor Sosa de la Vega, el proyecto de contrato presentado por la Delegación Mexicana de Aviación de ASPA de MEXICO.

Los representantes de la compañía acabaron de un plumazo con la esperanza que se tenía de adelantar la firma del contrato de trabajo por ambas partes. Conociendo cómo se maneja la citada compañía en estos asuntos, no es de sorprender su posición tan absurda de querer que los derechos de los pilotos surtieran efecto hasta el mes de octubre de 1972, y las obligaciones de estos entrarán en vigor de inmediato. Lo cual además de infantil es una burla a los buenos deseos, y apoyo que los pilotos han demostrado a la empresa.



2.21 Nuevas Revisiones de Contrato Colectivo

capitán José Luis Basterra

Después de mes y medio de pláticas sostenidas entre representantes de ASPA y el sector patronal de Aeronaves de México, la huelga que amenazaba a esta empresa quedó conjurada prácticamente 24 horas antes del momento en que debió estallar.

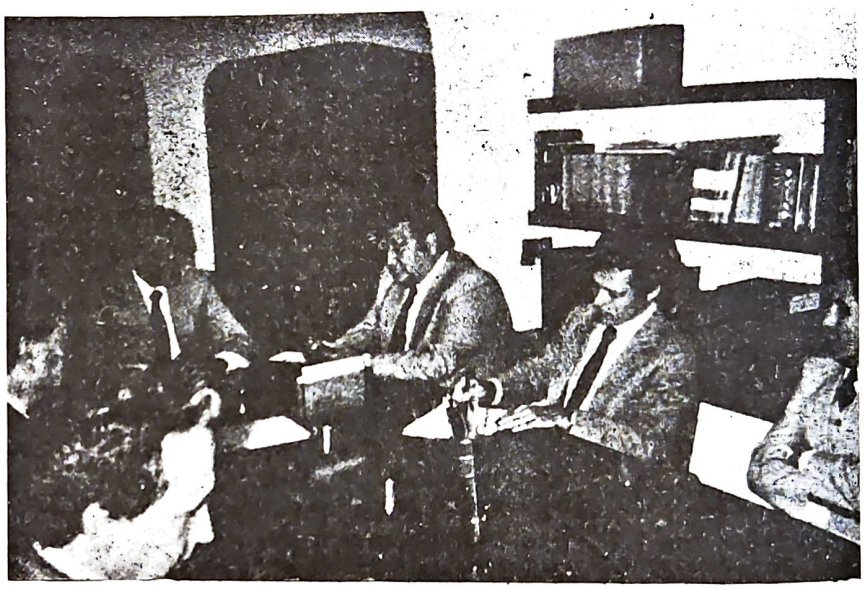
Creemos necesario en esta ocasión hacer mención a la siempre atenta y oportuna intervención dei ciudadano Javier García Paniagua ex-Secretario del Trabajo y Previsión Social, quien desde el momento mismo en que asume la titularidad de esta Secretaría, manifiesta que por muchos años la Revolución Mexicana ha visto aplazadas las conquistas de los trabajadores y que éstos siempre estarán por encima del capital y de los empresarios, por fuertes y poderosos que sean.

Fue bajo esta ideología que la Delegación de Aeronaves de México se vió beneficiada con un 25.5% de incremento salarial directo y un 4.8% a sus prestaciones, así como un mayor número de becas para diversos estudios, despensa, ayuda a la transportación y profilaxis.

Por lo que toca a la revisión salarial de Mexicana de Aviación el resultado final fue un incremento del 28.5% directo al salario.

Resulta a estas alturas lógico suponer que cuando no intervienen factores ajenos a los intereses legítimos de superación de las partes en conflicto, y que cuando aunado a esto se llega con buena predisposición a las pláticas, las soluciones se alcanzan más rápida y fácilmente.

Queda nuevamente muy claro el hecho de que PRODUCTIVIDAD Y SATISFACCION en el trabajo sí son compatibles; que los trabajadores siempre encontrarán como aliciente en el trabajo el que se les recompense económicamente cuando lo merecen.





Momentos en los que el Capitán Mauro Gómezperalta Damirón imprime su firma en la documentación relativa al nuevo contrato.
Lo acompañan de izquierda a derecha el Lic. Valdez, el Ing. Enrique Loaeza Tovar el titular de la Secretaría del Trabajo y *Previsión Social C. Javier García Paniagua y el Lic. Rodolfo Echeverría.*

SEGUNDA PARTE

SECCION 3 TECNICO CIENTIFICA

CAPITULO I

INCIDENTES Y ACCIDENTES DE AVIACION

1.1 Accidente de Pan Air do Brasil por Pista Corta
1.2 Accidente en Nueva York al DC–8 XA – XAX
1.3 Cajas Negras
1.4 Algunos Pilotos tienen el calificativo de próceres
1.5 Contamos con un Equipo de Investigadores
1.6 Accidente del DC–8 en Acapulco
1.7 Acuaplaneo en Pista Encharcada
1.8 Bomba a Bordo
1.9 Fuertes Corrientes de Aire provocaron el Accidente del DC–10 de IBERIA
1.10 Colisión en el Aire
1.11 Se sufre un Secuestro
1.12 El Accidente de Puerto Vallarta
1.13 Un peligro oculto la turbulencia en aire claro
1.14 Carga Prohibida o mal Estibada
1.15 Algunos Factores de la Prevención de Accidentes
1.16 Historia de un Vuelo
1.17 Sobre Piratería
1.18 Turbulencia de Estela
1.19 Cizalleo
1.20 Falla de la Radiocomunicación
1.21 La Seguridad

CAPITULO II

ADIESTRAMIENTOS Y EQUIPOS DE VUELO

2.1 DC–3 Poesía al equipo de vuelo–Volar es un arte
2.2 El Supersónico
2.3 El Adiestramiento
2.4 Prevención de Accidentes mediante adiestramiento
2.5 Entrenamiento para el DC–9 AMSA
2.6 Elevado costo de los adiestramientos
2.7 Introducción del DC–10
2.8 Entrenamiento para el 727 CMA
2.9 Los simuladores de vuelo digitales
2.10 Instructor de vuelo
2.11 El entrenador primario Stearman y el AeroMexicano
2.12 Evaluación de los adiestramientos ASPA–CMA
2.13 El futuro

CAPITULO III AEROPUERTOS

3.1 Se reanudan las Operaciones en Guadalajara.
3.2 En 1965 solo había control de Tránsito Aéreo en la Ciudad de México.
3.3 Se denuncia la Falta de Servicios.
3.4 El Aeropuerto y la Ciudad de México en 1949
3.5 El Proyecto de Zumpango.
3.6 El Proyecto de Texcoco.
3.7 La Falta de Planeación Cáncer en México.

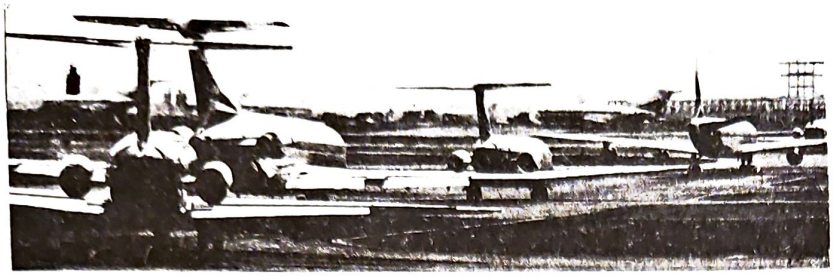
CAPITULO IV NAVEGACION

4.1 Aerovías: Las supercarreteras en el aire
4.2 Sistema de aterrizaje por instrumentos
4.3 Problemas de navegación
4.4 Urge llegar a un Acuerdo Sobre las Comunicaciónes Mundiales
4.5 Inauguración del radar para el aeropuerto de México
4.6 Problemas de la ruta aérea MEX–ACA
4.7 Los servicios de CTA se deben mantener actualizados
4.8 Continuas fallas en los sistemas de navegación y el AeroMexicano
4.9 VOR San Mateo fuera de servicio
4.10 La libre expresión
4.11 Nuevo Control de Tránsito Aéreo

CAPITULO V MEDICINA DE AVIACION

5.1 Seminario de Medicina de Aviación en México
5.2 Efecto de ciertas drogas en el personal de vuelo.
5.3 Transporte de heridos y enfermos en la aviación comercial
5.4 El IMSS en la Medicina de Aviación.
5.5 Beca al Dr. Ramiro Iglesias Leal, Asesor de ASPA
5.6 Un gran enemigo de los Pilotos: El ruido.
5.7 La Salud, lo más importante
5.8 Ansiedad, Irritabilidad, Depresión.
5.9 Incapacidad
5.10 Entrevista al Dr. Luis Amezcua González
5.11 El Piloto y su Salud.
5.12 Medicina Preventiva.

1.1 Accidente de Pan Air en Brasil por pista corta



NOTAS DE RADIAL 23 90

Con el accidente de Panair do Brasil ocurrido recientemente es ya considerable el número de accidentes ocurridos en la carrera de despegue y a pesar de los cálculos de ingeniería, algo anda mal en la distancia de pista que realmente se necesita para descontinuar un despegue. Los pilotos necesitamos mucha MÁS PISTA, no es posible seguir aceptando con los ojos cerrados las distancias para aceleración-parada que publican los fabricantes en sus manuales. Muchos son los factores adversos en la carrera de despegue con los que el piloto se enfrenta día a día, las pistas no tienen la misma fricción, las llantas no están en las mismas condiciones, el coeficiente de fricción en pistas húmedas no ha sido determinado, etc. Por otro lado, algo deben hacer los fabricantes de instrumentos para mejorar los velocímetros, ya que --con escasas modificaciones-- es el mismo instrumento y trabajando bajo el mismo principio, el que hemos venido usando desde hace más de 20 años. La realidad es que necesitamos MÁS PISTA, necesitamos áreas de parada completamente libres de obstáculos, los pilotos no podemos hacer milagros.

Son el espíritu del piloto de línea, el tributo maravilloso y eterno.

Ayer cayeron en el cumplimiento de su deber los compañeros pilotos: Capt. Ricardo González Orduña, Capt. Antonio Ruiz Bravo, Capt. Javier Alvarez Bacha y sobrecargo Gloria Sánchez Herrejón.

Se responsabilizó al asesor norteamericano

SU HONOR QUEDO LIMPIO Y SIN MANCHA

"EL DESPEGUE SE DESCONTINUO COMO RESULTADO DE LA ACCION DEL PILOTO ASESOR"

Por A. de URIZAR

Causa posible.—El Consejo determina que la causa posible del accidente fue la innecesaria descontinuidad en el despegue por el Piloto Asesor, quien no estaba sentado en un asiento del Piloto.

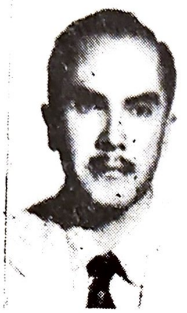
Factores contribuyentes en este accidente fueron: El mal tiempo reinante, nieve en la pista, y la posibilidad de que el calentador de la cabeza del tubo pitot no estuviera conectada".

Ellos por desgracia se nos fueron: Pero su honor queda limpio y sin mancha.

1.2 Accidente de Nueva York al DC-8 XA-XAX

Extrañando a algunos compañeros

Homenaje póstumo a los compañeros caídos en el cumplimiento del deber en el accidente aéreo ocurrido en el aeropuerto de Idlewild, Nueva York, EE.UU., el 19 de enero de 1961.



Ricardo González Orduña



Javier Alvarez Bacha



Antonio Ruiz Bravo

En el IV Aniversario de su Muerte

Por el capitán
Alfonso González Pérez

Ayer cayeron nuestros compañeros: Gloria Sánchez, Ricardo González, Antonio Ruiz y Javier Alvarez. El ejemplo de la entrega de sus vidas a la aviación, será para todos nosotros, que quedamos y para los que vengan, espíritu ardiente de continuación en la lucha por alcanzar, convertida en realidad, la esperanza de tener un día el tiempo y el espacio a disposición de la vida del hombre en su paso de progreso natural y esforzado por este mundo.

Descansen en paz nuestros amigos y compañeros.

No. 63

1.3 Cajas negras.

Las Grabadoras de Vuelo y la Investigación de Accidentes

Traducción de la Sección Técnica de ASPA de un trabajo presentado por el Cap. James A. Furr de ALPA (EE.UU.)

LAS grabadoras de vuelo se han constituido en la base para la investigación de accidentes de aviación.

Desde el punto de vista piloto, creemos que los resultados de la grabadora no son suficientes, pues es necesario obtener información de:

1. Movimientos de los controles de superficie (o su posición).
2. Operación de las plantas de potencia.
3. Configuración del avión.
4. Actitud del avión.
5. Cargas en componentes críticas de la estructura.
6. Usos de micrófono en relación con tiempo

Otras informaciones necesarias son: temperatura ambiente, funcionamiento del sistema eléctrico, funcionamiento del sistema de presión en la cabina y la instalación de la grabadora en la cola del avión. También se ha pedido un medidor de cargas verticales, el cual pueda ser usado después de vuelo en turbulencia o de aterrizajes bruscos.

Para ayudar a la localización de la grabadora después del accidente, se ha sugerido la instalación de un pequeño transmisor, de equipo de flotación, de equipo de luz o de color, pintura especial, y el uso de material radioactivo en su construcción.

1.4 Algunos pilotos tienen el calificativo de próceres

Rehabilitan en EE.UU. a los Pilotos Mexicanos*

CAIA incesantemente la nieve en el atardecer del día 19 de Enero de 1961 sobre el aeropuerto de Idlewild, contiguo a la ciudad de Nueva York, cuando el turborreactor DC-8B, matrícula XA-XAX iniciaba su carrera de despegue hacia la muerte. Sus 130 toneladas llevaban, al final de la pista, una inercia tremenda, levantada ya proa, después de alcanzar la velocidad requerida. Inexplicablemente, la enorme máquina se abatió, y dando tumbos grotescos, fue a estrellarse contra un obstáculo pequeño, fuera de los límites de la pista, partiéndose en dos e incendiándose rápidamente. Escenas de heroísmo se sucedieron en el salvamento de los pasajeros por parte de la tripulación, acción en la que también tomaron parte los hombres a cargo de los extinguidores de incendios. Como macabro resultado de la acción del destino, hubo algunos muertos e incontables heridos, incluidos entre ellos tres pilotos y una sobrecargo, la destrucción de un costo aparato y el estigma de ineptitud sobre la empresa aérea y los pilotos mexicanos que conducían el vuelo fatal.

El avión era completamente nuevo y había realizado el vuelo preinaugural México-Nueva York el 20 de Noviembre de 1960 en un tiempo record de 3:59 horas, con lo cual Aeronaves de México quedaba colocada en la era del jet, entre los países más adelantados.

Después de ocurrido el accidente, nuestra Asociación, conjuntamente con la Empresa y las autoridades norteamericanas, se pusieron a la tarea de dilucidar la causa del accidente, cuyos pormenores fueron, con todos los detalles del caso, publicado oportunamente y que ahora, como justo homenaje en memoria de nuestros compañeros, revivimos, sin otra intención que la de cumplir con una misión periodística que trata de resaltar el 'sacrificio, sereno y cumplido", de la gente del aire por conquistar el espacio.

A continuación, el extracto de las conclusiones sobre las causas del accidente:

CONCLUSIONES DE LA JUNTA DE AVIACION CIVIL DE EE.UU

La Junta resuelve que la aeronave sí despegó. La investigación del accidente ha puesto en claro que el piloto asesor erróneamente creyó que si la velocidad de rotación era apreciablemente más baja de la VR calculada, daría por resultado una carrera de despegue más larga.

La Junta resuelve que el despegue fue descontinuado como resultado de la acción del piloto asesor, quien no se encontraba sentado en ninguno de los asientos de los pilotos, alcanzando los aceleradores y jalándolos hacia atrás sin avisar. Esta acción causó la disminución de potencia en los cuatro motores.

CAUSA PROBABLE

La Junta resuelve que la causa probable de este accidente fue la descontinuación innecesaria del despegue por el piloto asesor (Check Pilot), quien no estaba sentado en ninguno de los asientos de los pilotos.

(*) *La cabeza de ocho columnas y el texto de las conclusiones de la Junta, fue publicado por la Segunda Edición de Ultimas Noticias del periódico Excelsior, del miércoles 1º de agosto de 1962; demás texto a cargo de la Dirección de HELICE.*

1.5 Contamos con un equipo de investigadores

Falla de material del tren de aterrizaje que ocasiona un accidente

Cumpliendo un Compromiso Internacional

ASPA Adiestra Pilotos en la Investigación de Accidentes

Por A. Castro A.

ASPA de México, cumpliendo con necesidades internas y con compromisos contraídos internacionalmente, ha patrocinado los estudios de cinco pilotos para Investigadores de Accidentes de Aviación, en la Universidad de Southern California, en Los Angeles.

Al referirme a este hecho y apuntar que ASPA está cumpliendo, me baso en los siguientes aspectos:

Como Sindicato, ASPA debe proporcionar Seguridad Industrial a sus agremiados y esta es una forma de lograrlo. También, ASPA logra con este programa, protección legal para los pilotos, al estar representados con el reconocimiento de la autoridad competente durante el proceso de investigación de un accidente.

El compromiso internacional lo ha cumplido, al acatar una resolución de IFALPA en el sentido de capacitar personal que proteja los intereses de cualquier compañero de otro país, que por desgracia se vea envuelto en un accidente de aviación en nuestro territorio.

El aspecto técnico, que interesa bastante a los pilotos se cubre ampliamente al eliminar deficiencias por medio de recomendaciones adecuadas, que se traducen en un aumento en el índice de seguridad.

No debe olvidarse que la función de la Comisión Investigadora no es sólo investigar accidentes sino también prevenirlos. Por lo tanto, si un piloto observa cualquier anomalía en la operación debe reportarla para que se estudie y se tomen medidas que eviten que la situación se agrave.

A continuación y utilizando nuestra revista para enviar un mensaje a los pilotos de todo el mundo, haré una breve reseña del programa de instrucción a que se someten los estudiantes de este curso.

El curso de investigador que se sigue en la Universidad de Southern California, en Los Angeles, es un curso intensivo; su duración es de dos semanas y básicamente consta de las siguientes materias:

1. **INVESTIGACION**
2. **FISIOLOGIA**
3. **SICOLOGIA**
4. **ESTRUCTURAS**
5. **AERODINAMICA, ETC.**



EL CAPITAN ALFONSO HERRERA ROJO de ASPA sorprendido por la cámara, en plena labor. Nótese que los restos aquí diseminados, obligan a cualquier grupo de investigadores de accidentes a hacer uso de todos sus conocimientos y experiencia antes de llegar a una conclusión. En ocasiones, de entre un hacinamiento de hierros y partes destruidas, han de sacarse los datos que guíen al investigador en su laborioso trabajo.

1.6 Accidente del DC-8 en Acapulco

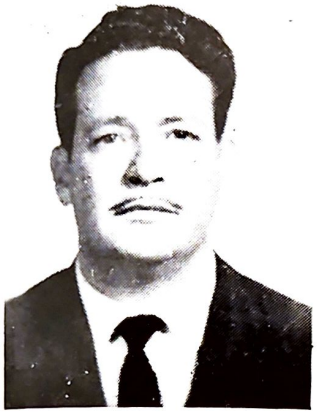
Editorial

EL día 13 de agosto a las dos de la mañana, seis pilotos de ASPA se encontraban a bordo de un avión DC-8 de Aeronaves de México, efectuando un vuelo de adiestramiento en el área del aeropuerto de Acapulco, Guerrero. En cuestión de segundos el avión cayó por tierra arrastrando en su destrucción la vida de esos compañeros. Podrá tal vez conocerse algún día si no la causa absoluta del accidente, sí una explicación del mismo; pero lo que corrió por la mente de esos seis pilotos en ese momento crucial, nunca podremos saberlo, aunque sí podemos fácilmente imaginarlo... ¿angustia?... ¿miedo?... es poco probable; porque en la mente de todo piloto en los momentos de peligro sólo existe una idea que se traduce en un concepto: profesionalismo. Ellos cayeron, estamos seguros, luchando hasta lo último con todas sus armas, haciendo uso de toda su experiencia en ese apego innato al elemento vital del piloto: el cielo; ese espacio infinito que fuera tantas y tantas veces conquistado por ellos.

ASPA está de luto; hay consternación en el corazón de todos los pilotos; gravedad en las voces; tristeza en la mirada... seis compañeros, seis amigos inexplicablemente perdidos... se han adelantado en ese vuelo inevitable. Su presencia será inolvidable, y su obra se palpa constantemente en ese legado que nos muestran los aviones que diariamente cruzan nuestro cielo. Sentimos su presencia en esos controles que son compartidos por todos; la sentimos en las siglas mismas de ASPA. Su caída es un ejemplo para todos por haber sido en aras de la búsqueda de la perfección; cayeron inmolados en la lucha por la superación, con la meta única de alcanzar la seguridad.

Compañeros Guillermo Flores Parkman, Alfonso Crespo Berriozábal, José Antonio Mirabent y Piana, Antonio Escalante Díaz de la Vega, M. Napoleón Gallardo Ruelas y Renato Padilla Ortiz, murieron cumpliendo con su deber, no los olvidaremos; y la pena de su partida nos impulsará constantemente hacia la lucha. Nuestra meta es común, nuestro destino el mismo. ¡Descancen en paz!

1.7 Acuaplaneo en pista encharcada



Guillermo Flores Parkman



Alfonso Crespo Berriozábal



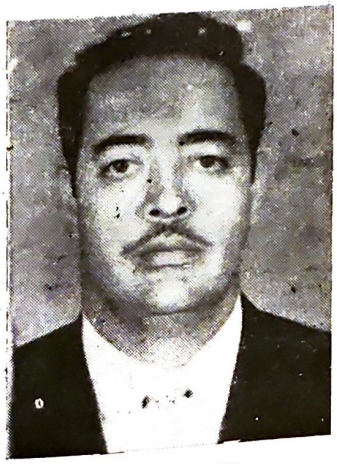
José Antonio Mirabent y Piana



Antonio Escalante Díaz de la Vega



M. Napoleón Gallardo Ruelas



Renato Padilla Ortiz

Informe sobre el incidente ocurrido en fecha reciente a un avión Boeing 707 al aterrizar en el aeropuerto municipal de Kansas City, publicidad en Aviation Daily, del cual se derivan provechosas enseñanzas.

"Según la CAB, el deslizamiento sobre la pista mojada fue la causa del accidente ocurrido en Kansas City, donde un avión sobrepasó la cabecera de la pista".

EL informe de la CAB dio a conocer que el deslizamiento de las ruedas del tren de aterrizaje sobre la pista encharcada hizo imposible la acción frenadora, siendo la causa probable del accidente ocurrido el primero de julio pasado, en el que un Boing 707 de cierta compañía aérea, rodó más allá de la cabecera de la pista en el aeropuerto municipal de Kansas City. Cinco personas recibieron lesiones leves y el avión resultó con daños de consideración. También citó otros seis accidentes ocurridos desde 1964 en los que el deslizamiento fue la causa. Un proceso recientemente efectuado por la CAB absolvió a un piloto de cierta compañía, a quien la FAA había culpado de una operación descuidada, considerando que su avión pudo haber sufrido el deslizamiento.

No. 84 — Octubre, 1966

ACCIDENTE DEL CIAAC

Un avión DC-3 del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, CIAAC, que efectuaba un vuelo de prácticas nocturnas entre La Paz y Chihuahua el pasado 16 de julio, sufrió un accidente donde perdieron la vida dos compañeros de ASPA de México: Eugenio Díaz López Negrete y Raúl Becerra Choy. Por medio de esta columna hacemos llegar el más sentido pésame a sus familiares y amigos.

En este accidente resultaron heridos los capitanes Eduardo Minor Amézcua, instructor, Bernardo Vera Rangel, Ernesto Paz Herrerías que tripulaba el avión y Raúl Tovar Guerrero, resultando ilesos Orlando de Cárdenas Garret y el mecánico Enrique González Aparicio.

No. 81 — Julio, 1966

1.8 Bomba a bordo

Siguen los peligros "Extras"

Cap. Francisco Moreno McGregor

Día - 31 de Enero 1978
Vuelo - AM-400
Destino - JFK
Equipo - DC-8-51
Matrícula - XA-SIB

Todo estaba listo para encendido de motores y salida de plataforma a itinerario; la puerta principal de pasajeros fue cerrada y fuimos autorizados para arranque y remolque. Al estar leyendo la lista de comprobación correspondiente, nos informó el sobrecargo mayor que a última hora un pasajero se negaba a volar con nosotros debido a que se encontraba un poco enfermo, y pedía que la puerta fuera abierta para bajar del avión.

El Comandante estuvo de acuerdo y se llamó a personal de operaciones para que se hiciera cargo de atender al pasajero y bajar su equipaje.

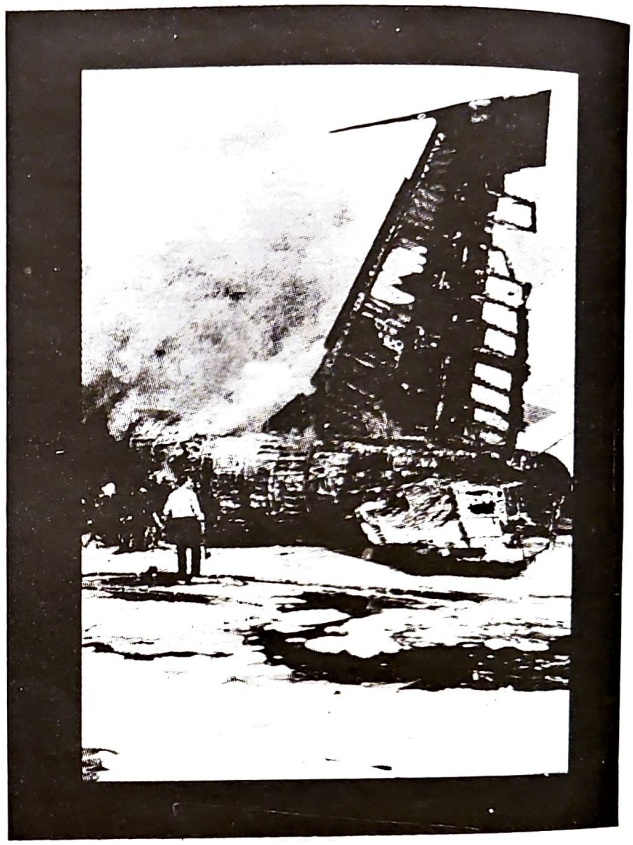
Despegamos y nuestro vuelo fue perfectamente normal hasta que a las 11:35 de la mañana y aproximadamente a 175 millas náuticas de MSY (New Orleans), fuimos informados por radio Miami de que en México se había recibido una llamada telefónica anónima, en la cual comunicaron que a bordo del vuelo 400 había sido colocada una bomba.

El Comandante del Avión decidió que debíamos aterrizar en MSY y así lo transmitimos a Centro.

No fue posible conseguir la autorización para aterrizar en este aeropuerto debido a las malas condiciones de tiempo, ya que sólo había una pista er uso, pero fuimos instruidos para aproximación y aterrizaje en NVG, que es una Base Naval Militar Norteamericana aproximadamente a 20 millas náuticas de MSY.

Aterrizamos sin novedad a las 12:05 del día.

Unos minutos antes, cuando informamos a los pasajeros de nuestro cambio de destino, el Comandante dijo, para evitar el pánico a bordo, que se debía al mal tiempo reinante en el aeropuerto de Nueva York. Ya en tierra, se les informó de la verdadera situación.



Por fin, y después de que se bajó el equipaje de un grupo de pasajeros que se negaron a continuar su vuelo con nosotros, fuimos llevados nuevamente hacia el avión, el cual había sido perfectamente revisado, inclusive con perros amaestrados para estos casos, sin que afortunadamente se encontrara algún explosivo. El avión ya había sido recargado de combustible.

Cuando subí al avión e hice el cálculo, la gráfica me daba un peso de despegue aproximado de 219,000 libras; el oficial Acosta había fallado en su cálculo por sólo 1,000 libras y eso que no conocía el DC-8 más que de vista y de lejos.

Siempre estaré agradecido a soldados y oficiales de la base NVG que trataron a nuestros pasajeros como a sus amigos, a la tripulación como a sus hermanos, y a nuestro DC-8 como el más pequeño de sus hijos.

Gracias también al comandante de nuestro vuelo, capitán Jorge Guzmán; a mi compañero primer oficial, Gabriel Castellanos y a nuestros sobrecargos: Prieto, Lidia Jean, Corso y Rolando que demostraron ser en todo momento verdaderos profesionales.

1.9 La naturaleza. Fuertes corrientes de aire provocaron el accidente de un DC-10 de IBERIA en U.S.A.

Los aeropuertos y sus requerimientos de seguridad

Por el Capitán Laurie Taylor,
Vicepresidente Principal de Finanzas de IFALPA.

Hace poco más de un año un avión DC-10 de Iberia operado por una aerolínea europea, se accidentó durante una aproximación ILS a la Pista 33-I del Aeropuerto de Boston (E.U.A.). La Administración de Aviación Federal (FAA) escribió al Comandante del vuelo informándole que el accidente había sido investigado por ellos y que "su operación del avión pudo haber sido contraria a la Sección 91.9 de los Reglamentos de la Aviación Federal". Después de ofrecer al Comandante la oportunidad de hacer una declaración completa de los hechos y de cualquier circunstancia mitigante, la carta continúa diciendo que "si no tenemos noticias de usted dentro del tiempo especificado, nuestro informe será enviado sin el beneficio de su declaración".

No nos equivoquemos, esta carta revela que la FAA creía que tenían justificación para culpar al Comandante por el accidente, y el Capitán pudo muy bien haber pensado que la posibilidad de ser exonerado de culpa era remota.

Un análisis de los datos de la registradora de vuelo y de las declaraciones del Capitán, demostraron que se había hecho una aproximación acoplada de piloto automático (con acelerador automático) hasta el mínimo aprobado de 200 pies. El análisis mostró que un viento de cola de 25 nudos, a solo unos cuantos cientos de pies sobre el terreno, cambió a una componente de frente de 8 nudos en la superficie. Los esfuerzos del sistema de aproximación automática para resolver esta condición de viento, dejaron al avión con un desplazamiento de 1/2 punto en el haz, una deficiencia de empuje y una actitud de nariz abajo, cuando el piloto desconectó el automático.

El piloto reconoció rápidamente el problema cuando tomó el control manual del avión e intentó cambiar la trayectoria de planeo de la aeronave, aumentando la potencia e introduciendo un cambio en la actitud de cabeceo, pero la magnitud del cambio de viento derrotó sus esfuerzos y el avión pegó antes de la pista. (La visibilidad en ese momento era de 3/4 de milla).

Los esfuerzos de los investigadores de ALPA (reconocidos por IFALPA), permitieron al Capitán resistir la sugestión de culpabilidad de la FAA,y la carta de refutación que él hizo con sus consejos estableció los hechos de tal manera que ahora el Panel de Seguridad de Transportación Aérea ha dicho a la FAA que ponga su casa en orden. Se le dijo también a la FAA que llene los requisitos de OACI para la instalación de trayectorias de planeo y que provea VASIS para ayudar a los pilotos a vigilar las aproximaciones. El piloto ha sido relevado de culpa, y él y la fraternidad completa de pilotos puede reflexionar sobre una historia real y cómo se resolvió satisfactoriamente.

1.10 Colisión en el aire

Algunos factores de la prevención de accidentes



El recuerdo de la peor tragedia aérea americana, ocurrida en San Diego en el mes de septiembre de 1978, perdurará por mucho tiempo. Y así debe ser, porque el peligro que representa la colisión aérea persiste y se hace más azaroso cada día.

Caso 1 — Exactamente una semana después de que chocaron el 727 de PSA y el Cessna 172 en San Diego, estuvo a punto de ocurrir una colisión entre dos aviones de los mismos tipos en Filadelfia, bajo condiciones extrañamente parecidas. La prensa ni siquiera hizo mención del caso.

Caso 2 — Dos días antes del desastre de San Diego, un 747 de British Airways, con 300 pasajeros a bordo, y un Cessna 172 tuvieron un acercamiento peligroso a corta distancia del aeropuerto internacional de Anchorage, Alaska. Este incidente no recibió atención alguna de la prensa fuera de Alaska.

Caso 3 — En el aeropuerto internacional de Los Angeles, en el mes de octubre, un jet ejecutivo de la FAA, que efectuaba labores de verificación de ILS al noreste, alcanzó a cercenar el estabilizador vertical de un DC-8 carguero de Flying Tigers, cuando éste despejaba la pista después de aterrizar en dirección opuesta.

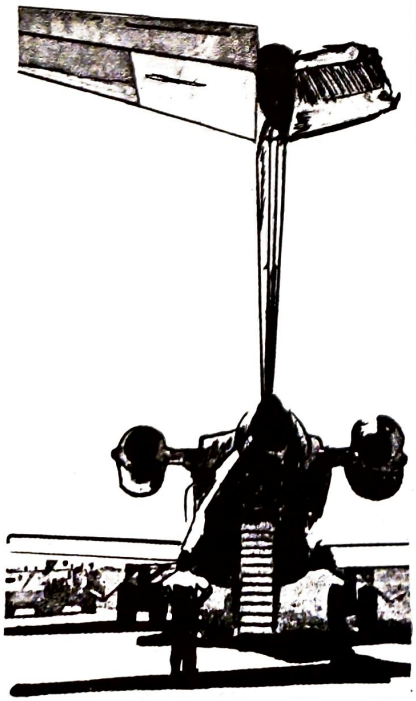
Caso 4 — Cinco acercamientos peligrosos entre transportes comerciales y aviones ligeros fueron

1.11 Se sufre un secuestro

reportados en San Diego, entre el 25 de septiembre y el 15 de noviembre del pasado año.

En los 22 años que han transcurrido desde que ocurrió la catástrofe sobre el Gran Cañón del Colorado entre dos aeronaves de línea aérea, la aviación civil de Estados Unidos ha sufrido 537 colisiones en el aire con un saldo de 1,331 muertes.

A pesar de los ánimos exaltados que se produjeron a causa del accidente de San Diego, todavía no existen pruebas convincentes de que la FAA esté dedicando alguna prioridad a la investigación y desarrollo de sistemas para evitar las colisiones. En junio pasado, se canceló el proyecto Trimodal BCAS, que era el más prometedor. ¿Cuánto más debemos esperar para que las ruedas enmohecidas de la FAA comiencen a ponerse en movimiento y se preste a este problema, siempre en aumento, la atención que merece?



Dentro de un avión secuestrado

(Historia y comportamiento)

Por SANTIAGO GENOVES

Por razones de espacio hemos extractado esta (historia y comportamiento), **estudio escrito imparcialmente por el doctor Santiago Genovés, y lo hemos incluido en nuestra revista por ser un testimonio de la tremenda experiencia.**
R. R.

—"LUNES y martes iré a Monterrey a abrir un ciclo de conferencias sobre Mesoamérica".

—"¿Cuándo vuelves?"

—"El miércoles temprano. Bueno, eso si no me llevan a Cuba".

* * *

Estoy un poco cansado; hace diez minutos que el jet salió de Monterrey rumbo a la Ciudad de México.

La voz de una azafata repite que todos los pasajeros deben levantar las manos. Levanto la cabeza y veo a todos los pasajeros manos arriba. Levanto las mías también, al tiempo que oigo por el altavoz: "Hemos tomado la cabina. Pertenecemos al Movimiento Comunista Armado. Estamos dispuestos a todo. Ustedes representan la burguesía contra la que luchamos. Nada tenemos contra ustedes de manera personal, pero estamos dispuestos a todo. Tenemos una bomba que no alcanza a destruir el aparato en el sentido de su longitud, pero lo partirá en dos.

La "voz", a la que no veo, porque estoy a la mitad del avión, pide a otros dos de sus "compañeros", sentados un poco atrás de mí, que se adelanten. Uno de ellos se va hacia adelante, y el otro, muchacho flaco y alto, con un revólver chiquito, hacia la cola del avión.

Veo al que ha hablado. Lleva una pistola. Lo vi en el aeropuerto de Monterrey y me pareció conocerlo de algo. No estoy seguro.

Los asaltantes son cuatro: uno está en la cabina con los pilotos, el otro con un maletín chiquito en el que debe ir la bomba, adelante, de espaldas a la cabina y con una pistola; la "voz", en la parte delantera del avión, con otra pistola nos mantiene a raya. El flaco, con su revólver chiquito, en la parte posterior del avión. Todos muchachos de poco más de 20 años de edad.

Hacia las 11:50 nos dicen que nos abrochemos los cinturones de seguridad para el descenso. ¡Qué ironía! Además, no obedezco porque pienso que al aterrizar, en esta situación, es mayor el riesgo humano que el mecánico.

A las 12:10 empezamos, realmente, a descender sobre el aeropuerto. Nos dicen por el altavoz que es este un momento muy difícil para ellos y que debemos cooperar. Poco después añaden que las mujeres y los niños bajarán y que estaremos en el aeropuerto unos 20 minutos para cargar gasolina. Me agrada estar en el asiento situado junto a la puerta de salida de emergencia. Antes de aterrizar el avión da todavía varias vueltas sobre el aeropuerto, supongo que para poder cerciorarse de que todo está como ellos quieren.

Allá abajo veo un cementerio cuadradito.

Doy los teléfonos de mi casa, pidiéndole a la señora a mi izquierda que haga saber a mi familia que, probablemente, iré a Cuba.

La situación es francamente tensa.

¿Qué mueve a estos muchachos a abocarse a semejantes extremos y personales? No es cómodo expatriarse.

Por primera vez pasa por el pasillo, dirigiéndose hacia atrás, el muchacho que estaba en la cabina; es bajo, de

tez morena y lleva una pistola plateada. Cara de pocos amigos.

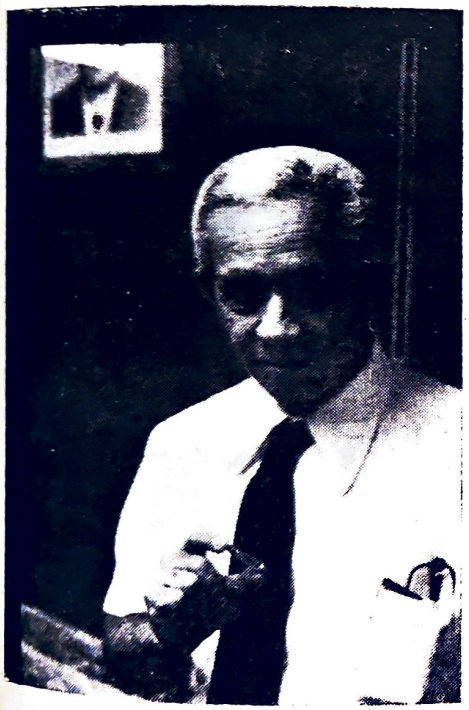
Aterrizamos.

Hay gran actividad alrededor de la cabina.

Una vez en tierra la intranquilidad, dentro del avión, se convierte más bien en intriga.

Dos hombres se acercan a la nave. Llevan sólo un pantalón corto, los bolsillos hacia afuera y las manos en alto. Accionan el servicio de gasolina.

El primer oficial se dirige hacia la parte trasera del avión para enseñar a los secuestradores el funcionamiento de la puerta de atrás.



Al descender del avión el secuestrador, que estuvo apuntando su pistola a la cabeza del comandante A. Quintana, le entregó una bala calibre 38 diciéndole: "Tenga usted, esta bala es la que le tocaba".

Se nos anuncia que no nos preocupemos porque van a sonar unos tiros. Dicen que van a probar una de las metralletas. Poco después me entero que acaban de decir, por el radio, que si no se seguían todas sus instrucciones al pie de la letra matarían a un pasajero cada 15 minutos.

Al saber que soy antropólogo me pregunta si lo estoy estudiando. Que si creo que es paranoico. Le respondo que sí lo estoy estudiando. Me olvido de la segunda pregunta. Tiene una metralleta y el dedo en el gatillo.

Entre nuestros captores reina un estado de alegría apenas contenido. Han triunfado. Se han salido con la suya. Entre nosotros, los pasajeros, reina una sensación de alivio.

A las 3:50 el avión inicia su despegue, supongo, que hacia Cuba.

—"Yo no apruebo vuestra conducta en México" —le digo—. "Pero me parece idiota que hayáis pedido cuatro millones de pesos que, primero, no vais a poder cambiar en Cuba; segundo, lo más fácil es que Cuba lo devuelva a México; tercero, si en Cuba os dejaran ese dinero a vosotros, bien sabéis que el intercambio de valores por dinero no funciona en Cuba como en Estados Unidos o en México; y cuarto, lo más importante, que de unos muchachos con unas ideàs e intenciones política que podemos aprobar o no, pero que se la juegan por liberar a sus compañeros —lo que siempre se verá con cierta simpatía—, os habéis convertido en piratas aéreos. Metalizados".

El ambiente a bordo no es ya de gran tensión. Varios de los pasajeros hablan con algunos de los asaltantes. (Dice Sartre en alguna parte, que hombres confinados dentro de un espacio reducido, o se quieren o se detestan y aún se matan al poco tiempo).

¿Qué ha pasado a bordo entre las 9:30 de la mañana en que comenzó este acto de secuestro aéreo y las 6 de la tarde en que iniciamos el descenso hacia el Aeropuerto de La Habana?

El grupo de asaltantes y la herida bajan primero. No los vemos más. Poco después bajamos todos y nos concentran en una sala de espera del aeropuerto. Casi todos los pasajeros se agrupan ante los fotógrafos. Se toma una gran fotografía. Varios pasajeros se acercan ahora por primera vez al hijo y a la hija del gobernador expresándoles su gran amistad.

Pienso que unos muchachos se logran en el estudio, otros en el deporte, otros en el cine o el teatro, otros en el comercio. Otros en la política inactiva. Otros en la activa. Y así va la vida. Otros, como algunos de los que capturaron el avión se sienten, tal vez, en un principio, como Arsenios Lupines. Asaltan, roban, etcétera. Y, poco a poco la situación los envuelve. Son gente fuera de la ley. Pero su ley los fascina. Algunos con una conciencia política que no puedo juzgar, continúan pensando en función de esa conciencia. Otros, cuya conciencia política es sólo superficial, se realizan plenamente en ese juego peligroso para ellos y para los demás.

Contemplación pasiva, vía libre a la piratería aérea

Los individuos debemos tener en mente y no olvidar jamás, que los derechos del hombre son superiores a los de toda ley social, y que los derechos de las grandes revoluciones y los de la razón de la conciencia son superiores a la razón del Estado.

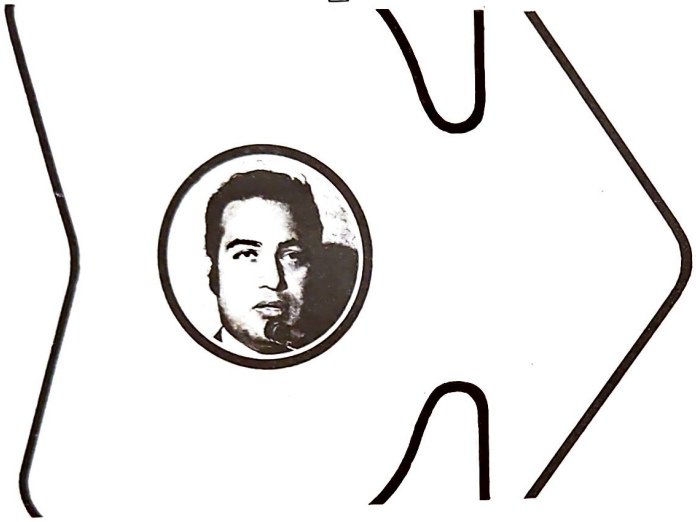
Por nuestra parte los pilotos aviadores, no debemos aceptar el papel de mártir ni el de víctima resignada de las circunstancias, tenemos muchas cosas positivas que defender, tanto profesionales como morales, tenemos una familia y somos parte de una sociedad civilizada; debemos, por lo tanto, luchar con todos nuestros recursos y nuestras fuerzas, presionemos sin descanso y sin tregua hasta las últimas consecuencias y no desertemos de la causa, que por ser humana es sagrada y es nuestra causa. ¡Somos hombres, no somos cosas!

México, D. F., noviembre de 1972

1.12 El accidente de Puerto Vallarta. Sin contar con equipo medidor DME

DIOS ES MI COPILOTO

carta para...



Falla de procedimiento o de equipo

A PARTIR de que ocurrió el accidente de un avión comercial mexicano en las cercanías del aeropuerto de Puerto Vallarta, se han formulado algunas incógnitas sobre las operaciones aéreas en México, a pesar de que mucho habían dicho ya los pilotos mexicanos al respecto, tratando de orientar a la opinión acerca del verdadero estado o nivel de nuestra aviación nacional hacemos las siguientes consideraciones.

Desde luego que para navegar, una aeronave no sólo requiere la ayuda de este dispositivo electrónico en tierra, sino de muchas otras cosas para cubrir globalmente el aspecto seguridad en todas las fases del vuelo, como lo son por ejemplo: un equipo electrónico que permita medir la distancia entre un avión y el aeropuerto al que se dirige (DME), como el que ya se está instalando en el aeropuerto de Puerto Vallarta, después de una desafortunada "espera" de muchos meses previos al accidente recientemente ocurrido; como también se requiere del auxilio de una radio-facilidad que dirija con precisión a las aeronaves en vuelo hasta prácticamente la cabecera de la pista donde va a aterrizar, canalizándolo con una buena orientación tanto en su dirección como en su altura (ILS), como ya lo ha comprendido la autoridad competente, al manifestar también su intención de instalar próximamente uno de estos equipos en el anteriormente mencionado aeropuerto de la costa jalisciense. Después del niño ahogado . . .

1.13 Un peligro oculto la turbulencia en aire claro

El día 25 de junio próximo pasado en las inmediaciones de Mérida, un avión de Mexicana de Aviación al mando del Capitán P. A. Roberto Esquivelzeta, sufrió un incidente a raíz del cual algunos miembros de la tripulación resultaron con lesiones.

El Capitán Esquivelzeta, con más de 20 mil horas de vuelo y casi 25 años al servicio de la Empresa, ha destacado en su labor profesional con importantes cargos tales como Jefe Interino de Adiestramiento y Asesor de la Compañía durante varios años, y con capacidad y experiencia fuera de duda como Comandante.

El incidente aéreo tuvo lugar durante el descenso del avión, en el que fue necesario rodear una gran zona de mal tiempo propio de esta temporada, mediante solicitud expresa que fue concedida por el Centro de Control de Tránsito Aéreo de esa localidad; sin embargo, pese a los esfuerzos del Capitán por encontrar mejores condiciones de vuelo para arribar a la estación, tuvo la mala fortuna de encontrarse con el conocido fenómeno CAT (Clear Air Turbulence), extraordinariamente raro porque sólo afecta al 0.3% de cada 100 mil vuelos, pero que generalmente sacude violentamente a los aviones, incluyendo los relativamente pesados. Cabe destacar que desgraciadamente en la actualidad no existe una medida eficaz capaz de detectar este fenómeno meteorológico, por lo que los pilotos no disponen de medio alguno para prevenirlo, a excepción de los reportes, que no existían en este caso.

Insistimos en recomendar al público usuario y tripulaciones de vuelo, la necesidad de observar las órdenes que son dispuestas en bien de su propia seguridad.

1.14 Carga prohibida o mal estibada

La lectura de este reporte nos trae a la mente un par de preguntas: Siempre que se cargan materiales cuyo transporte reviste algún riesgo, ¿ se les avisa a los tripulantes? ¿Se revisa con la atención que el caso merece que el empaque de estos materiales sea adecuado?

El accidente del jet de carga de la Cía. Pan American World Airways ocurrido en la ciudad de Boston en noviembre de 1973, se atribuyó a métodos inadecuados para la transportación aérea de materiales considerados peligrosos y a la despreocupación por parte de la Compañía y la Administración de Aviación Federal (FAA).

Durante el vuelo, por lo menos uno de los envases de acido comenzó a fugarse iniciándose un fuego en el avión cuando el acido entro en contacto con **polvo y aserrín, material prohibido para empacar líquidos corrosivos.**

La cabina del Boeing 707 se lleno de humo espeso, finalmente los tres miembros de la tripulación, ciegos por esta condición, se pusieron las máscaras de oxigeno. Imposibilitados para ver los instrumentos o comunicarse entre ellos a través del humo, no obstante de haberse puesto los anteojos contra humo, en estas condiciones quedaron imposibilitados para efectuar y completar su aterrizaje dando por resultado que el avión se estrelló exactamente a 262 pies de la cabecera de la pista.

Los Anteojos para Humo son Criticados.

Como causa contributiva para el accidente, de acuerdo con el reporte, se precisa lo mal designado y poco práctico de los lentes contra humo, ya que no proveen protección completa a los ojos. Así como también al inadecuado sistema de ventilación para expulsar el humo y los procedimientos de emergencia que hicieron imposible aterrizar el avión.

Descripción de la Carga.

El Clipper 160 despegó del Aeropuerto Internacional Kennedy en Nueva York el 3 de noviembre de 1973, en un vuelo con destino a Frankfurt, en Alemania del Oeste, con una parada de itinerario en Prestwick, en Escocia.

De todas maneras los tres miembros de la tripulación avisados de que nada peligroso estaba dentro de la carga, cerca del 30 por ciento de las cincuenta y tres mil libras a bordo eran de material peligroso incluyendo 100 galones de acido nítrico, 62 1/2 galones de acido hidroflórico, 75 galones de acido sulfúrico y 270 galones de líquido sumamente inflamable.

De acuerdo con la reglamentación federal se requiere que la transportación de acido nítrico se haga en envases de metal, estrictamente cerrados y perfectamente empacados con material acolchonado por todos lados, de material mineral no inflamable, tal como asbestos. De acuerdo con el reporte las botellas de acido nítrico que fueron encontradas venían empacadas en cajas de madera y el material usado como amortiguador, era de aserrín y no venían en envase de metal.

No solamente fue el acido mal empacado sino también fue mal colocado dentro del Clipper 160, de acuerdo con el reporte. En muchos casos las botellas venían acostadas provocando de inmediato las fugas de acido.



1.15 Algunos factores de la Prevención de Accidentes



Por el Cap. Robert N. BUCK (American Airlines)
Traducción de la Sría. de Asuntos Técnicos

Ocasionalmente en una aproximación por instrumentos nosotros llegamos a nuestro mínimo y la pista no aparece. Una aproximación fallida se presenta y es algo que a algunos pilotos no solamente les molesta, sino que mentalmente no están preparados para ello. ¿Pero, por qué?

Hay varias razones que presionan a un piloto para tratar de siempre aterrizar. La primera y más lógica es que no hay piloto que en una situación de tiempo marginal y mucho tráfico se sienta muy contento con una ida al aire. La segunda es que no sabemos qué clase de espera posterior se nos dará por haber perdido nuestro "turno" de aterrizaje. Tercera: es posible que estemos reducidos en combustible y la mera idea de irnos a nuestro alterno, que no está precisamente despejado, nos da escalofríos. Y por último la creencia, falsa por cierto, de que una ida al aire es el reflejo de una mala habilidad por parte del piloto.

Imagine usted que ha tenido un día de vuelo muy largo con muchas horas en el aire; este es su último aterrizaje y en menos de una hora, piensa usted, estará en su casa en compañía de los suyos y descansando. Está cansado, muy cansado, pero lo anima la idea de que el vuelo ya está por concluir. En una situación tal es muy posible que el piloto ya esté predispuesto a aterrizar y que sicológicamente no esté preparado para una posibilidad de "ida al aire". Una situación semejante sucedería si un hijo o un padre se encontraran graves, o si la esposa estuviera a punto de dar a luz. ¡O mil cosas más!

El miedo, el temor, la alegría, la angustia son factores humanos que definitivamente intervienen con tanta o más fuerza que las razones técnicas en la decisión de un piloto.

En caso de que desgraciadamente en una situación tal ocurriese un accidente, habría mil probabilidades a una que el reporte final diría algo parecido a esto: "La causa probable del accidente ocurrido en fecha tal fue la inadecuada referencia por parte de la tripulación de etc., etc.", cuando en realidad fue de factor humano, no técnico.

Nosotros hacemos aproximaciones fallidas principalmente por tres razones: 1) El aeropuerto está debajo del mínimo en el momento de estar sobre éste. 2) Nuestra aproximación estuvo lejos de ser una estabilización. 3) La pista no está libre.

El por qué no hicimos una aproximación correcta no es importante. . . . razones ya las encontrará más tarde estando en algún lugar tranquilo tomando café.

También hacemos aproximaciones fallidas porque el

1.16 Historia de un vuelo

techo está bajo mínimos y no vemos la pista o sus luces de aproximación claramente. Todos sabemos que esta situación es peligrosa, no por no ver la pista, sino por obsesionarnos en pensar que en un segundo o dos ésta aparecerá ante nosotros. Lamentablemente en algunas ocasiones **en ese segundo o dos** las últimas palabras que registró la grabadora de vuelo fueron algo parecido a esto: "Bájate un poco más, creo que ahí está".

Como todos sabemos, no hay peor momento para averiguar el procedimiento de aproximación fallida **que en éste.** Recordemos que una ida al aire se nos puede presentar en cualquier momento, aún con el cielo despejado, por lo que su procedimiento deberá siempre ser leído antes de una aproximación, sea cual fuere el aeropuerto o las condiciones de tiempo.

Todas las razones que hemos mencionado, que presionan a un piloto para que trate demasiado en poder entrar, son las que en cierto momento lo pueden llegar a atrapar.

Si honestamente no vemos la pista, vámonos al aire, vámonos a nuestro alterno y dejemos que nuestros pasajeros pierdan sus conexiones, que los despachadores y controladores se desesperen y que nazca un niño sin la presencia de su padre; más vale que lo conozca mañana a que no lo haga nunca.

Lo sabían y no lo evitaron

NO SE RESPETARON LAS LIMITACIONES DE OPERACION

El vuelo se planeó basándose en los pronósticos de tiempo, el cual suponía operable el aeropuerto de destino; sin embargo, ya los reportes horarios indicaban que el aeropuerto estaba bajo mínimos, condiciones de que fueron informados los pilotos en la oficina de Despacho, antes de su salida.

A la llegada del vuelo a la escala anterior, se le comunicó al Capitán que se demoraría su salida por el aeropuerto de destino bajo mínimos, proporcionándole los últimos reportes que indicaban que efectivamente esas eran las condiciones.

A su vez el Controlador en el aeropuerto de destino, se comuniicó con el Controlador en la escala anterior para indicarle que el aeropuerto continuaba bajo mínimos y que el vuelo anterior no había entrado.

Sin embargo, el vuelo salió con el conocimiento de todas las personas relacionadas con su despacho, de las condiciones meteorológicas que prevalecían en el aeropuerto de destino. No se pudo precisar quién dio la autorización final de salir, pero sin duda alguna el capitán la aceptó por el requisito de tener dos alternos y evitar problemas a



la compañía y con los pasajeros.

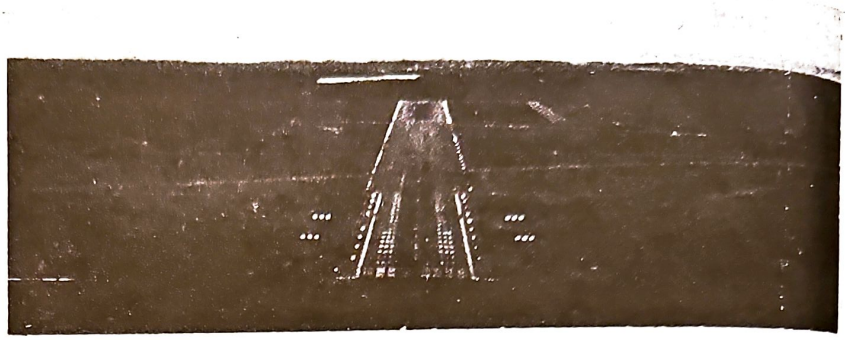
El vuelo partió a su aeropuerto de destino; al llegar hace contacto con el Control de Aproximación y recibe instrucciones para su descenso, así como el último reporte. El aeropuerto continuaba bajo mínimos (se omiten las llamadas formales o de identificación).

Aparentemente no se hicieron las listas de comprobación en voz alta (preguntas y respuestas), ni se llevó a cabo la coordinación de la tripulación como está establecido en la técnica de vuelo.

El radio altímetro izquierdo se ajusta a 75 pies y el derecho a 300 pies. Los mínimos establecidos son 300 pies, 3/4 milla. A 36 millas del VOR inicia su descenso del NV-250, habiéndose decidido efectuar un descenso y aproximación manual por los reportes sobre el piloto automático. El descenso se hace a alta velocidad.

De acuerdo con la grabadora de vuelo, no siguió la trayectoria establecida. Ya en el viraje de procedimiento, hacia la estación, intercepta la trayectoria.

Durante todo el procedimiento del descenso ILS, el Capitán tenía seleccionada la frecuencia correspondiente al ILS; no así el Primer Oficial que deja seleccionada la frecuencia del VOR, por lo que le fue imposible monitorear la operación. Tampoco se siguió la técnica que fija los deberes del piloto que no está a los controles de leer las velocidades, alturas y hundimiento en la fase final de un descenso.



El contacto con la pista se efectuó a la derecha de la misma, a la altura de las marcas (300 metros), tocando la pierna derecha en el asfalto de la franja de seguridad, con la rueda número 4 en la tierra.

La lámpara número 34 fue rota por la compuerta inferior del tren. Se observan marcas de nuevo contacto con la pista, aproximadamente 100 metros después, existiendo huellas de rodada 760 metros adelante.

La grabadora de vuelo registró un incremento en la velocidad de 124 nudos, al instante del primer contacto a 149 nudos en los siguientes metros; a partir de este momento el control direccional del avión es irregular, con huellas de frenado y relevo del antiderrapante, así como de voladura de llantas 1, 2 y 3 a 300 metros de la cabecera 11.

Al salirse al final de la pista, el avión va derrapando aproximadamente 45° a la derecha, por lo que al encontrar el terreno blando se entierra la pierna izquierda, imponiendo esfuerzos al fuselaje que ocasionan que se parta.

La falta de control en la carrera se explica por la velocidad elevada con que finalmente se quedó en la pista; la probable no extensión de los spoilers al ser nulificadas al adelantar los aceleradores después del primer contacto. La demora en el uso de la reversa y la ponchadura de las llantas al cortar el sistema antiderrapante.

Aparentemente el Capitán provocó a su vez el derrape del avión en la parte final de la carrera al intentar rabiarlo. La pista se encontraba mojada, y en múltiples ocasiones ha sido reportada como resbalosa en estas condiciones.

La evacuación de los pasajeros la efectuaron los Sobrecargos en una forma y rapidez encomiable, sin la asistencia prácticamente de los pilotos.

El Capitán asumió que no existía peligro de incendio, lo que pudo ser de consecuencias desastrosas, máxime que por falta de coordinación y la visibilidad casi nula, los bomberos y la Torre pensaron que el avión accidentado estaba en la cabecera de la Pista 29, perdiendo un tiempo importantísimo al dirigir la maniobra de rescate en esta dirección; a pesar de que este

aeropuerto cuenta con uno de los mejores equipos para combatir incendios, su acción pudo ser inútil al no ser dirigida correctamente al lugar del accidente (los mandaron a la cabecera opuesta).

El avión sufrió la rotura del fuselaje, destrucción de las 6 llantas y las 6 masas; de los 4 conjuntos de frenos, daños en el empotre del tren de nariz, en las compuertas del tren de aterrizaje, en la parte inferior del fuselaje, en la parte inferior del motor izquierdo, en las aletas de las alas; daños menores en los álabes de los 2 motores por ingestión de piedras, rotura del piso de la cabina de pasajeros y 3 filas de asientos.

En la cabina, el radio altímetro izquierdo estaba seleccionando a 75 pies, el derecho a 300 pies y el alerta de altitud a 7,000; el selector del VHF de navegación número 1 en la frecuencia de ILS, y el número 2 con el VOR.

Conclusiones

No existe evidencia de mal funcionamiento de ninguno de los componentes del avión, excepto en el piloto automático.

Las condiciones meteorológicas del Aeropuerto eran del conocimiento de los Pilotos y Despachadores.

El Departamento de Control de Vuelos sabía que el Aeropuerto se encontraba bajo mínimos desde hacía varias horas.

La operación de vuelos con intentos fallidos de aterrizaje eran del conocimiento de la Oficina de Despacho.

La aproximación fallida del vuelo anterior fue notificada al Capitán del vuelo.

La Oficina de Despacho no ejerció su autoridad y actuó inoportunamente para cancelar el vuelo, siendo de su conocimiento todos estos factores.

Aún con dos aeropuertos alternos en uso, no es legal el despacho de un vuelo; sobre todo si el pronóstico no está arriba de mínimos.

El Capitán al mando efectuó la aproximación por abajo del mínimo.

Los Pilotos se apartaron de los procedimientos establecidos por su compañía.

El Primer Oficial en ningún momento se opuso a las intenciones del Capitán de entrar bajo mínimos.

El Controlador de la Torre no consideró la necesidad de cerrar el aeropuerto.

La preocupación del Piloto a los controles, de mantener el avión en la pista con la visibilidad restringida, lo apartó de la técnica de vuelo para parar el avión.

La decisión prematura de que no existía peligro de incendio, por parte del capitán, pudo ser de graves consecuencias.

La evacuación del avión por parte de los Sobrecargos se efectuó en forma adecuada.

Faltó coordinación de la torre con los Bomberos, para asistir en la evacuación y asegurar el área del accidente evitando así una tragedia.

Son factores contribuyentes al accidente el que los Pilotos se apartaron de los procedimientos y técnica de vuelo establecidos por su Compañía.

La Oficina de Despacho debe ejercer una mejor vigilancia de sus vuelos cuando las condiciones meteorológicas lo ameriten, tomando una decisión directa y no ambigua si la situación demanda su cancelación. Los jefes del aeropuerto deben actuar con autoridad para que estas instrucciones se les comuniquen a los Pilotos, y no a su vez, por las presiones y problemas inherentes a una cancelación desvirtúen el fundamento o base de una autorización.

La Autoridad Aeronáutica no debe permitir que un aeropuerto permanezca "abierto" para su operación cuando las condiciones meteorológicas no cubran los mínimos certificados por ella para su operación.

La pista de este Aeropuerto ha sido reportada como muy resbalosa cuando está mojada. Esta condición se presenta con frecuencia y sería conveniente que se ranurara su superficie. Este trabajo es recomendable en todas las pistas de los aeropuertos en zonas de elevada precipitación.

Las luces de aproximación a pesar de estar instaladas, están inoperativas desde hace bastante tiempo, no justificando la inversión que en este equipo se hizo.

No debe permitirse que por falta de coordinación o comunicación entre el personal de la Torre y los Bomberos, se pierda la ayuda inmediata que debe existir cuando ocurre un accidente.

NOTA: Estas NO son investigaciones NI dictámenes oficiales.

1.17 Sobre piratería

PIRATAS Y PIRATAS

Por Cap. Juan Manuel G. Valdés

Por otra parte dice el mismo filósofo "al ciudadano a quien la política no le interesa es culpable de una especie de inmoralidad".

Y esto nos pone a pensar y a buscar en el diccionario lo que significa la palabra secuestro y dice: "Depositar una cosa en manos de un tercero hasta decidir de quién es".

Los motivos de "este tercero" o sea el gobierno a donde fueron a parar estos últimos malhechores (no piratas) son claros, y eso es lo que desespera, pues cada secuestro que va a dar para allá, los hace ver ante el mundo como revolucionarios y hasta héroes.

En cambio los motivos de nuestro gobierno al no exigir la extradición no son claros, ni concisos, es más, sólo el mismo gobierno los conoce.

Así que nosotros los pilotos seguiremos siendo blanco sin la menor culpa, de intereses políticos y económicos en los que no nos queda más que aceptar la responsabilidad de otros, y elevar una plegaria para que alguno de estos malvivientes (se niega uno a llamarlos piratas) no haga extensa su falta de dignidad y nos arrastre con él en su ignorancia.

Así pues, con cierta rabia, rabia de impotencia que es la que más duele, nos parece recordar un paraje de la vida, cuando era uno pequeño y le daban atole con el dedo... ¿Quieres que te cuente el cuento de nunca acabar?...



PRIMER CONGRESO IBERO-AMERICANO DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS

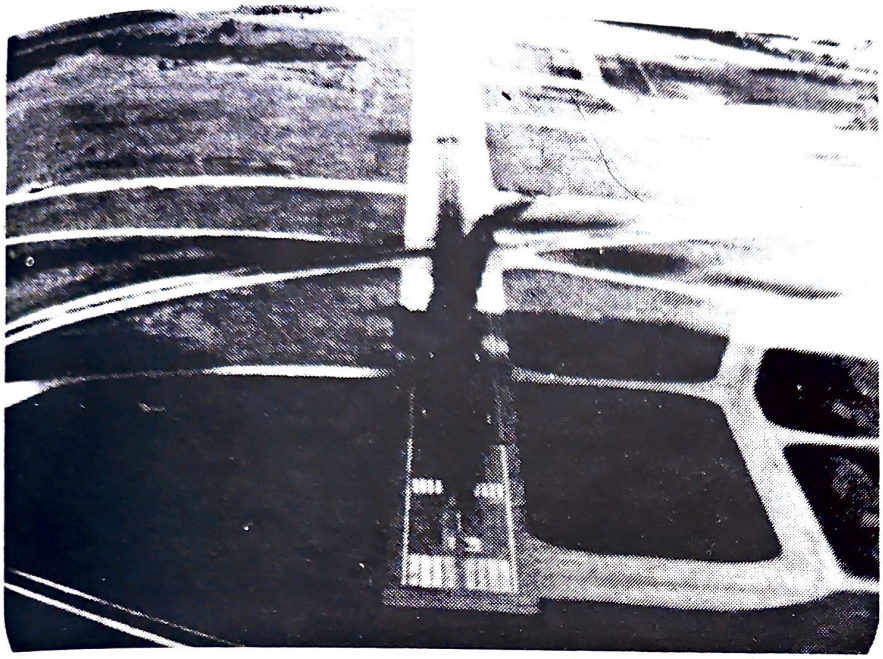
1o. **Item Agenda:** 4.
Texto: Estudio de los problemas relacionados con los secuestros y sabotajes de aeronaves.

2o. **Proponente y fecha de emisión:** A.S.P.A. México, Buenos Aires, 12 de diciembre de 1973.

3o. **Documento presentado:** Declaración de la ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO:

Que independientemente de la obligatoriedad de las Asociaciones de pugnar porque a nivel gobierno se legisle nacional e intrenacionalmente para que se reprima y sancione el terrorismo aéreo en cualquiera de sus modalidades, se pronuncia por una política de difusión a nivel ciudadano que obligue a la opinión pública mundial hasta exterminar este tipo de atentado.

1.18 Turbulencia de otros aviones (estela)



Por Roys C. Jones
(Traducido por el capitán Miguel Lavalle Robles)

Por definición la turbulencia de estela es "un par de remolinos de aire contra-rotatorios saliendo de las puntas de las alas" Años atrás se les conocía como "chiflón de hélices" y es propio de cada avión en un mayor o menor grado, constituyendo una incontrolable amenaza invisible para la aviación, que aumenta en intensidad cuanto más grandes y pesadas son las aeronaves. la mayoría de los pilotos soben que un día se encontrarán esta situación, en algún lugar, y mentalmente se preguntan qué harán llegado el momento. Las posibilidades de encontrar turbulencia de estela son muchísimo más numerosas que, digamos, de tener un choque en el aire; no obstante, al choque aéreo se le da bastante más publicidad.

Apenas pasada la medianoche, en una quieta y clara noche de Alabama, un DC-9 estaba practicando aproximaciones, aterrizajes completos y aproximaciones fallidas. Estaba bajo el control de radar de una facilidad localizada en una base militar

Esa misma noche un Queen Air se acercaba a ese mismo aeropuerto en Alabama, para efectuar un aterrizaje y reabastecerse de combustible. Iba a usar la misma pista que el DC-9 para sus prácticas, y el piloto sabía que el DC-9 estaba haciendo toques y despegues, pero no sabía que había efectuado una aproximación fallida. La separación entre las dos trayectorias de aproximación era de casi cuatro minutos, y aproximadamente a un cuarto de milla de la cabecera de la pista, a una altitud de cerca de 200 pies, algo invisible, desconocido, que no pudo descubrir el piloto, aplastó al Queen Air en la tierra. Resultado: 3 muertos y 1 herido con quemaduras graves.

Al final del verano de 1972, dos pilotos de línea estaban haciendo toques y despegues de entrenamiento en un DC-9 en un aeropuerto principal. Además de los dos alumnos, se encontraba a bordo un Capitán Asesor y un Inspector de aerolíneas de la FAA. En el mismo aeropuerto, se encontraba también en adiestramiento un DC-10 de otra compañía. El DC-10 hizo un toque y despegue, y poco después se autorizó al DC-9 a aterrizar en la misma pista informándole que tuviera "precaución con turbulencia". El DC-10 estaba ascendiendo sobre la otra cabecera cuando el DC-9 se acercaba a la cabecera para aterrizar, la separación era de cerca de 50 segundos; y luego el DC-9 se convirtió en una masa de hierros retorcidos e incendiados que se esparcieron a lo largo de la pista.

El año pasado en San Antonio, Texas, un Boeing 707 fue informado de que tenía que efectuar una aproximación fallida después de que se le había autorizado a aterrizar en la Pista 12-D, debido a que la pista estaba aún ocupada con un tráfico que acababa de aterrizar. La pista paralela, la 12-1, está a aproximadamente 1,000 pies al noroeste de la 12-D, cuenta con una tercera parte menos de largo y su cabecera está a aproximadamente 5,000 pies al Sureste de la cabecera de la Pista 12-D; había viento no muy fuerte del Sureste y un poco más de 2 minutos después que el B-707 se fue al aire, un Piper Cherokee, con cuatro personas a bordo fue autorizado a aterrizar en la Pista 12-I, sin que el piloto al mando tuviera conocimiento de que el B-707 había sobrevolado la Pista 12-D, ya que el Controlador no le avisó ni usó la fraseología reglamentaria "Precaución con Turbulencia de Estela". Unos cientos de pies de la cabecera de la Pista 12-I y a unos 50 pies del terreno, se observó que el Cherokee daba giros violentos empujado por una fuerza invisible. al fi-

nal hizo un "barril" y cayó invertido sobre la pista. Resultado: la muerte de 4 personas.

Al fin se ha aclarado un punto: la turbulencia de estela puede atacarnos y lo hará independientemente del tamaño o grado de adelanto de nuestro equipo de vuelo.

Los anteriores son sólo tres ejemplos representativos de los accidentes causados por la turbulencia de estela, el primero con una separación de 4 minutos, el segundo de 50 segundos, y el tercero de 2 a 3 minutos, pero el resultado en todos fue el mismo: **la muerte.**

Sería un gran logro en la aviación si se encontrara una solución efectiva a este problema, aunque desafortunadamente esto no parece aún posible. No obstante, podemos establecer algunas conclusiones y recomendaciones:

1. Existe muy poco conocimiento acerca de la turbulencia de estela, y es necesario que se continúen las investigaciones por parte del gobierno como de la industria a fin de encontrar una solución.
2. No existe manera de escapar a los efectos de la turbulencia generada por una aproximación fallida, excepto esperar.
3. La turbulencia de estela existe en cierto grado detrás de todos los aviones, y sus efectos duran varios minutos dependiendo de las condiciones atmosféricas reinantes.
4. Tanto los pilotos como lo controladores deben tener continuamente conocimiento de la turbulencia de estela que se genera Y NO ASUMIR RIESGOS.
5. La controladores deberán estar alerta constante respecto a la operación en aeropuertos que cuentan con pistas paralelas, especialmente cuando se estén realizando aproximaciones.
6. El pecado de comisión es menor que el pecado de omisión, por lo que todas las aeronaves deberán ser notificadas de lo que está sucediendo. La FAA debería establecer como obligatorio el que los controladores avisen a los pilotos de **todos los casos** en que exista la posibilidad de encontrar turbulencia de estela, y no solamente cuando, a juicio del controlador, podría haber problema.
7. Nunca se deberá presionar a los pilotos para que se apresuren a fin de que lleguen a itinerario, o para que llenen un hueco en una secuencia de aterrizaje o despegue.
8. Deberá insistirse en forma enfática sobre la necesidad de que establezcan programas de instrucción para pilotos y controladores acerca de este tema, con especial atención en los peligros generados por la realización de aproximaciones fallidas de un Jet pesado.

Mientras tanto, únicamente la actitud de alerta tanto por parte de los pilotos como de los controladores, puede evitar o eliminar este trágico e inútil desperdicio de equipo y de vidas humanas.

La **TURBULENCIA DE ESTELA —esa mano invisible que somete y deja desamparado al hombre y su nave—** está ahí: **CUIDATE DE ELLA.**

De la revista "Forum", publicada por la Sociedad de Investigadores de Seguridad Aérea de E.U.A.

1.19 Cizalleo

Cap. Jaan Albrecht



Un estudio patrocinado por la NASA ha determinado que el papel del cizalleo de viento en algunos accidentes e incidentes de aviación ha sido sobreestimado y que el efecto de la lluvia fuerte en el levantamiento y la resistencia parásita al avance del avión, en la fase de aproximación, representa un peligro igual o mayor que el cizalleo para la seguridad del vuelo.

En una presentación del Instituto Americano de Aeronáutica y Astronáutica, se citaron dos incidentes: En uno de ellos, un Boeing 727 encontró, al efectuar una aproximación fallida, lo que se calculó como cizalleo de viento severo, cayendo repentinamente de 850' a 375' sobre el nivel del mar, antes de recuperar el control. El otro fue un 727 que se estrelló durante la ida al aire, accidente que se atribuyó a una severa corriente descendente. Ambas aeronaves volaban en condiciones de lluvia fuerte.

"Consideramos que es este factor -totalmente relegado en la investigación de accidentes- el que produce degradaciones aerodinámicas significativas".

"En ambos incidentes, así como en casi todos los accidentes relacionados con tormentas y atribuídos al cizalleo, las aeronaves se encontraban en una célula de lluvia extremadamente fuerte cuando sufrieron cizalleo severo".

El efecto que la lluvia causa en las superficies aerodinámicas de la aeronave no fue tomado en cuenta cuando se calcularon las intensidades del cizalleo asociado a las tormentas.

La posibilidad de que la lluvia fuerte sea un factor importante en los accidentes provocados por cizalleo, asociado con tormentas, tiene implicaciones de gran alcance.

"Partiendo de que la lluvia fuerte es fácilmente observable por medio del radar meteorológico del avión, es factible detectar y *eludir* una célula de lluvia fuerte durante la fase de aproximación final, mientras que detectar y medir el cizalleo a lo largo de la trayectoria de planeo, en todo tipo de condiciones meteorológicas, y transmitir esta información al piloto implican un trabajo difícil y costoso".

"Si fuera posible demostrar que evitar condiciones de lluvia fuerte reduce grandemente las posibilidades de que el piloto encuentre condiciones más allá de las capacidades de control de su aeronave, el número de accidentes e incidentes en lluvia fuerte podría ser reducido considerablemente".

1.20 Falla de la radiocomunicación causan el más grave accidente de aviación

TENERIFE

O LA IMPORTANCIA DE LA

COMUNICACION

Por el Cap. Francisco Yarza

—"KLM prosiga por la pista hasta la cabecera opuesta. Efectúe 180; mantenga".

—"PAN AM siga al KLM y abandone la pista por la tercera intersección".

—"KLM enterado, dígame si está correcto que el PAN AM abandonará la pista en la tercera intersección".

—"Afirmativo 1, 2, 3 la tercera intersección señor".

—"KLM listo para copiar autorización. (La autorización del CTA fue proporcionada) el KLM repitió su autorización y dijo que estaba en o al despegue; no se ha determinado hasta este momento con exactitud qué fue lo que dijeron, la Torre sin embargo contestó:

—"Pendiente para autorización de despegue, le vuelvo a llamar".

En la cabina del Jumbo de PAN AM alguien dijo: "Aún no le han autorizado para despegar." La torre hizo un llamado más y PAN AM agregó:

—"Llamaremos cuando pista libre".

En ese momento el Jumbo de PAN AM se aproximaba a la calle de rodaje C-4, la cuarta a partir de la cabecera en que había iniciado su rodaje por la pista, atrás del KLM.

De entre la niebla, como un fantasma, empezaron a aparecer unas luces enfrente del avión de PAN AM. Los pilotos las deben haber visto aproximarse a gran velocidad. El KLM, a potencia de despegue, había corrido 4,544 pies sobre la pista. El choque ocurrió a 130 metros de la cuarta intersección (C-4). Se ha dicho que el primer oficial del PAN AM tomó su micrófono y gritó en la frecuencia:

—"¡Estamos aún en la pista! ¿Qué está haciendo? ¡Nos matará a todos! ¡Sálgase!"

El Capitán trató de salirse de la pista por el lado izquierdo para evitar la colisión con el KLM.

El KLM a su vez trató de despegar el avión con un pequeño viraje hacia la izquierda. Ambos pilotos trataron de evitar la colisión, 25 pies de altura no se los permitió; el tren de aterrizaje del KLM dio de lleno en la cabina de turista.

El primer oficial trató de alcanzar las palancas de corte y control de incendio de los motores, pero no pudo hacerlo, pues en ese momento el piso de la cabina de pilotos se hundió por completo. Un pasajero describió esto diciendo que "parecía que alguien

estaba despegando una cinta de espadrapo del techo", el cual se desprendió desde dos pies atrás de la cabina, hasta el empenaje. El primer oficial, al hundirse el piso de la cabina de pilotos, cayó a primera clase que está justamente abajo, salió por un ala del avión hacia el exterior. El ha relatado que se pudo haber quedado abajo del ala —con riesgo de morir— pero una sobrecargo lo retiró a un lugar seguro.

Estos parecen ser los hechos de lo que ha sido el accidente más grave de aviación. Lamentable prueba de la importancia de la radiocomunicación en la operación de las aeronaves, pues indiscutiblemente este accidente tuvo como un último elemento desencadenante del suceso, una falla grave de comunicación. No sabemos, ni queremos especular en quién haya recaído finalmente el error determinante —eso poca importancia tiene ya— de cualquier manera, a nosotros los pilotos se nos hace definitivamente imposible iniciar un despegue sin la autorización correspondiente, máxime que las condiciones de tiempo del aeropuerto, en esos momentos estaba apenas en los mínimos para el despegue.

La visibilidad en el aeropuerto de Tenerife era de 1,800 pies aproximadamente, en esas condiciones los pilotos ponemos especial cuidado en la operación de una aeronave y de todas las autorizaciones que se deben recabar antes de iniciar cualquier maniobra. No dejamos de considerar, y eso lo comprendemos perfectamente pilotos y controladores, que en el aeropuerto de Tenerife estaban comunicándose en inglés una tripulación holandesa, otra tripulación estadounidense y el controlador era español; con una carga de trabajo bastante pesada por el número de aviones que había en ese lugar, en ese momento, y por las condiciones atmosféricas que prevalecían.

Como si hubieran tenido una cita que ambos ignoraban, habiendo salido de lugares distantes cada uno —más de 10,000 kilómetros— tuvieron que coincidir los Jumbos de Pan Am y KLM en este aeropuerto en tiempo y lugar; debido a que unos terroristas habían hecho explotar una bomba en el aeropuerto de Las Palmas, destino real de ambos vuelos. Una vez más, en este caso —indirectamente— han sido terroristas los causantes de esta desgracia.

Pero de cada desafortunado accidente en aviación invariablemente se obtiene una valiosísima lección.

Los pilotos nunca olvidaremos el choque entre un avión de la Fuerza Aérea de E. U. y un avión de pasajeros en los años '50s, que originó la implantación definitiva del uso del radar en el control de tráfico aéreo en aquel país.

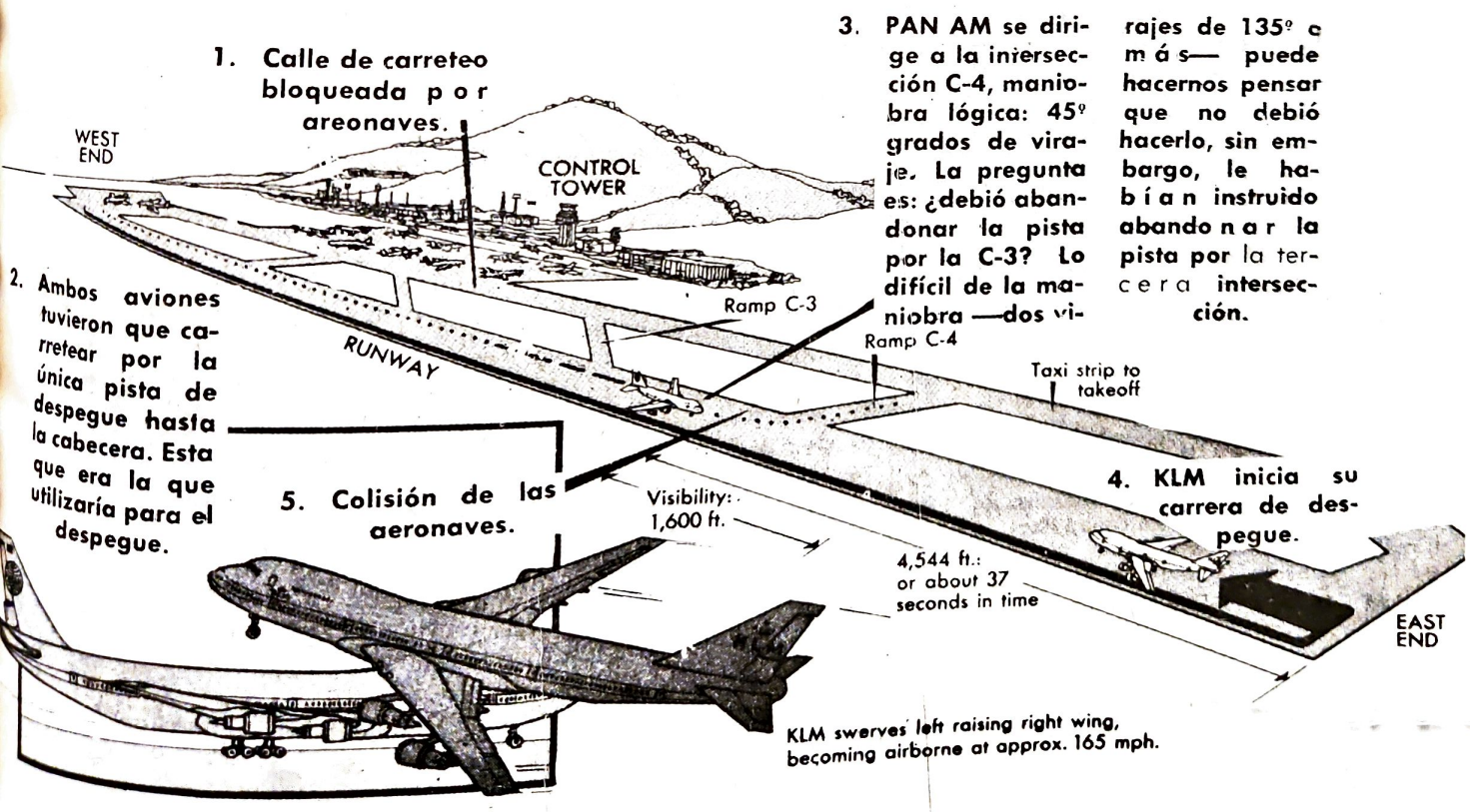
Hoy en día para el controlador de tráfico aéreo, no hay aeronave que pase desapercibida, de ninguna manera, gracias al uso del radar; las aeronaves, sean civiles o militares, invariablemente están en comunicación con el controlador y sus trayectorias de vuelo son perfectamente conocidas. El uso de este valiosísimo sistema que como todos los que se conjugan en aviación, juegan un papel importante en la seguridad.

Un controlador de tráfico aéreo en muchos sentidos no es un hombre común y corriente, es una persona con una carga de trabajo muy pesada; tiene que estar en constante comunicación con todo tipo de aeronaves, controlar sus trayectorias, sus altitudes y por si esto fuera poco, lo tiene qua hacer en diferentes idiomas, cuando menos su idioma original y el inglés que es el idioma universal en aviación.

Investigación de una revista especializada en Estados Unidos ha determinado que de los controladores del aeropuerto O' Hare de Chicago, casi un tercio sufre de úlcera péptica, mientras que de los dos tercios restantes, uno de ellos sufre de problemas emocionales o de otro tipo, y es muy común encontrar que tienen siempre consigo tabletas de antiácidos y medicamentos similares. A pesar de que en las horas "pico" trabajan únicamente 90 minutos se quejan de que hay falta de personal y sus adiestramientos no son muy efectivos. Ha dicho uno de ellos: "Usted no puede ver a un avión como que está transportando 300

personas: en el radar lo tenemos qué ver como si fuera un pequeño puntito que tiene qué ser puesto en determinado lugar —de lo contrario nos pondríamos nerviosos— pero en el subconsciente siempre esperamos no estar envueltos en algún problema".

Los pilotos por lo pronto, esto es, los de líneas aéreas, seguimos cada día siendo más presionados por autoridades aeronáuticas y médicas para exigir de nosotros el máximo; no sabemos hasta dónde pueden llegar con sus exigencias de tipo técnico y médico; tampoco nos quejamos —qué bueno que así sea aunque parezcamos masoquistas—, pero todo piloto hoy en día, simplemente vive permanentemente supervisado, por el médico cuando está en tierra y por el piloto asesor cuando está en el avión. Un piloto presenta exámenes médicos y profesionales desde el primer día en que manifiesta su deseo de ser piloto, hasta el día en que se jubila, en que reprueba un adiestramiento y es despedido de la empresa, o hasta el día en que el médico examinador con toda calma le dice: "Usted ya no está apto para volar", y esto puede ser porque su vista ya no tenga la calidad que al decir de los médicos de aviación, debe tener, o simplemente ya no puede escuchar determinados sonidos que una persona normal.



1.21 La Seguridad

Nuestra Profesión, Nuestro Peligro, Nuestra Obligación



Ya había amanecido. La noticia de que un avión Cometa 4-C iba a tomar tierra de emergencia, viajó como la luz y puso en tensión a todo ser humano en el aeropuerto.

Carreras, voces, subidas, bajadas, sirenas, ambulancias, bomberos, enfermeras, periodistas, autoridades... Todo surgió de la nada como por encanto.

Los aeropuertos y sus requerimientos de Seguridad

PREVENCION DE ACCIDENTES

Cap. A. CASTRO ALMANZA

LOS requisitos mínimos establecidos por OACI, respecto a las facilidades con que debe equiparse un aeropuerto, están normalmente basadas en las aeronaves que lo operan y en las operaciones que vayan a autorizarse.

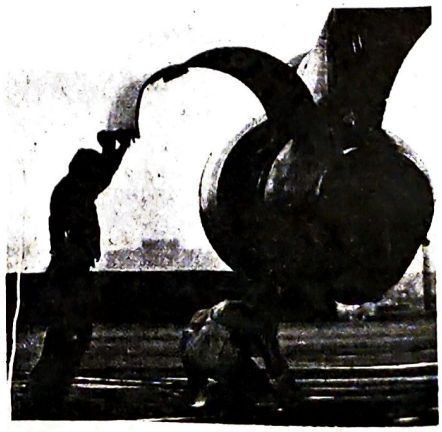
Por lo expresado anteriormente, vemos que en la autorización para operaciones de determinado tipo, deben tomarse en cuenta diferentes factores que decidirán si éstas van a realizarse en forma segura o no.

La aeronave **crítica** es la que determinará, en la mayoría de los casos, las condiciones a cumplir por el aeropuerto. En estas condiciones a cumplir se incluyen: longitud y anchura de pistas de aterrizaje, desfogues y pistas de carreteo, plataformas de servicio, iluminación, trayectorias de planeo electrónicas o visuales, señalamiento de pistas y obstáculos, servicios de rescate y salvamento, y comunicaciones.

ESTADISTICAS—

El Mundo Dentro de 20 Años

TODA ojeada echada a los aspectos técnicos del transporte aéreo en 1984 ha de detenerse ante el problema de la seguridad. Por supuesto, la seguridad es relativa; el porcentaje actual de accidentes se había considerado como inesperadamente bajo por los precursores del aire de hace treinta años, e inclusive hace sólo diez años el porcentaje de casos fatales era casi doble de lo que era en 1962. Sin embargo, el número total de pasajeros de avión muertos en 1952 fue solamente de 386, en tanto que, en el llamado año "más seguro" de 1962, el número de las víctimas fue de 765.



EN estudios recientes que se han hecho de los últimos accidentes de aviación, se han obtenido datos muy interesantes que pueden o no haber sido determinantes, pero, sin embargo, coinciden-tes en la mayoría de ellos.

Ejemplos:

a) Todos ocurrieron durante la noche.

b) Aparentemente todos fueron en condiciones VFR.

c) El comandante, en cada caso, tenía poca experiencia en equipo jet.

d) Los accidentes sucedieron durante algún tramo de la aproximación.

e) Regímenes de descenso fuera de lo normal fueron adoptados durante las aproximaciones.

Los accidentes a que nos referimos anteriormente, han ocurrido en aviones jets, por lo que es conveniente que fijemos nuestra atención en ellos, dado que en un futuro no muy lejano se usarán regularmente en todas las rutas nacionales estos equipos.

No. 85 — Noviembre, 1966

CARICATURAS **POR BALDO**



• **DICIEMBRE**

por alberto isaac



NOTICIAS DEL DIA

Se asegura que no sucederán más secuestros aéreos. Se van a construir TRES Aeropuertos en México. La Aduana Mexicana dejará de ser morosa y además sus empleados serán la gentileza andando. Bajarán los Impuestos a los sueldos. Comprarán 747 Jumbos: 747 para México. Las Compañías Aéreas de mayor prestigio en el mundo le harán los mandados a las mexicanas.

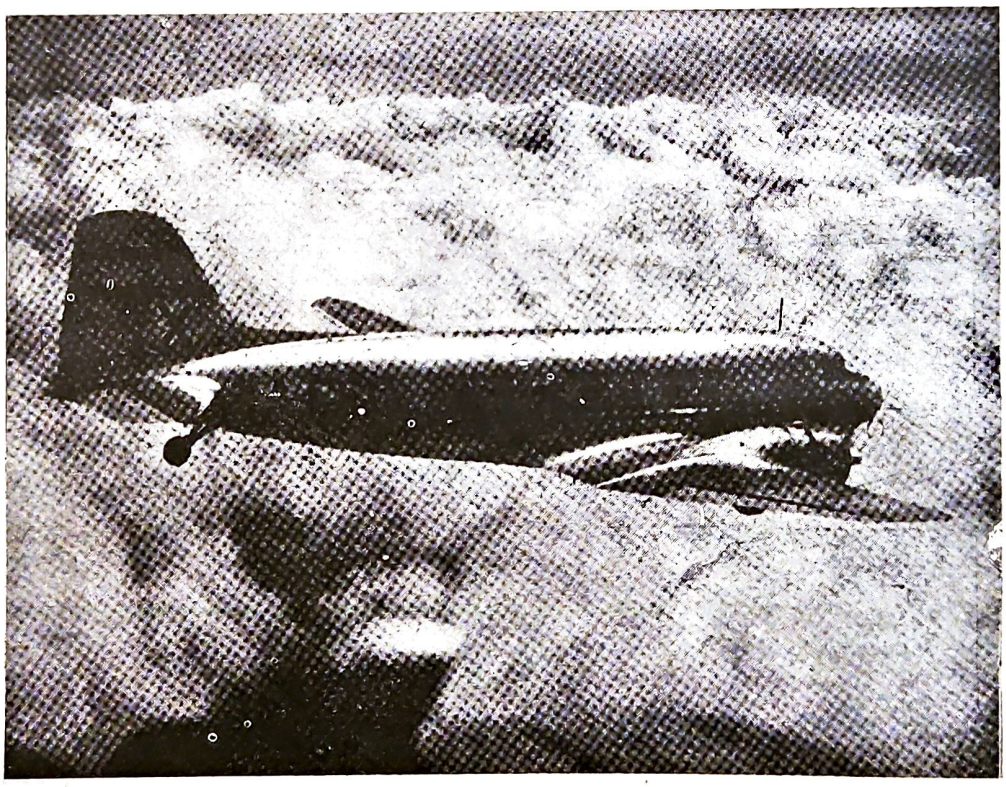
Cartón dedicado con respeto a los Santos Inocentes...

No. 149 — Diciembre 1972

2.1 DC-3 – Poesía al equipo de vuelo – Volar es un arte

En el curso del pasado mes se sostuvieron plácticas con la Compañía Mexicana de Aviación con el fin de celebrar un convenio que da fin a la operación de equipo DC-3 en dicha empresa. La historia gloriosa de ese maravilloso avión se cierra así parcialmente para los pilotos mexicanos.

Mucho es lo que la aviación de nuestro país le debe al DC-3, y esta parcial desaparición nos obliga a recordarlo con cariño y dedicarle un modesto homenaje de agradecimiento.



"AL DC-3"

Hace años te dijeron: "ya no sirves"
¿No ves que ya llegó el tetramotor?
y tú, sin hacer caso, proseguiste
defendiendo tu puesto en la aviación.
Después te presentaron los de chorro,
y te dijeron: "¡ahora sí te vas!"
pero terco, callado y laborioso,
dejaste que se fueran los demás.
Hoy sigues amarrado con alambres
tranquilo en tus ridículas alturas,
y operando de pistas desastrosas
con pasaje, con carga o con pastura.

¡Matusalén con alas, yo te envidio!
al verte triunfador sobre los mitos
y despreciando la opinión de sabios
sigues volando "bajo y despacito".
Quisiera para mí tu resistencia
y tu tenacidad inquebrantable,
y el valor con que ves tu decadencia,
acercarse de modo inexorable!
Quisiera como tú seguir avante,
arrostrando peligros y fatigas.
Glorioso DC-3: ¡Tus capitanes,
te deseamos salud y larga vida!

Telémaco Lara Muñoz

El equipo de vuelo escencial, el DC-3, el avión que ha hecho posible la aviación comercial

El 17 de Diciembre de 1935 el Douglas DC–3 efectuó su primer vuelo. Estuvo en el aire durante una hora y cuarenta minutos, iniciando de esta manera una carrera de vuelo que lo ha convertido en el avión más conocido de todos los tiempos.

La habilidad del DC–3 para sobrevivir circunstancias potencialmente catastróficas en servicio comercial y militar y su prolongada longevidad —mucho más allá de lo que se espera de una máquina– han propiciado la leyenda acerca de este transporte aéreo bimotor.



Al principiar la II Guerra Mundial, la Douglas detuvo la fabricación del DC-3 y se dedicó a producir en masa los variantes C-47 y R4D. Cuando se surtió el último pedido en 1945, la Douglas habia fabricado 455 DC-3 y 10,200 versiones militares en Santa Mónica, Long Beach y Oklahoma City. En su apogeo, **los C-47 se produjeron a razón de 1.8 aviones por hora.**

Versiones civiles del DC-3 han incluído aviones fumigadores, combate - incendios y transportes ejecutivos. Versiones con esquíes fueron los primeros aviones de transporte que hayan aterrizado en los Polos Norte y Sur.

En esos tiempos un DC-3 nuevo se vendía a razón de ... 110,000 dólares.

"ALAS PARA EL MUNDO... POR DOUGLAS"

Con esta frase la compañía de Aviones Douglas, de Santa Mónica, California (actualmente McDonnell Douglas) presentó el DC-3, un nuevo "avión de lujo de 31 pasajeros"

Nadie se imaginó que dentro de 10 años un total de 10,655 versiones civiles y militares del DC-3 habrían sido entregadas.

El DC-3 fue la primera aeronave que podía hacer dinero para sus operadores simplemente transportando pasajeros.

En su época, el DC-3 fue el ejemplo más sobresaliente del progreso tecnológico de la aviación. Más grande, más rápido, más lujoso y más seguro que los transportes existentes, se convirtió en "el avión que enseñó al mundo a volar"

Relatar la historia del DC-3 nos lleva inevitablemente a preguntar cómo el famoso avión se compara con los "jets" actuales.

UN CUMULO DE HISTORIAS DEL DC-3

El General Dwight Eisenhower lo señaló como una de las cuatro armas que más ayudaron a ganar la guerra. Después del conflicto, los miles de DC-3 convertidos a transportes de pasajeros permitieron que renaciera la aviación civil. Para incontables miles de pasajeros, el DC-3 fue el avión en el que hicieran su primer vuelo.

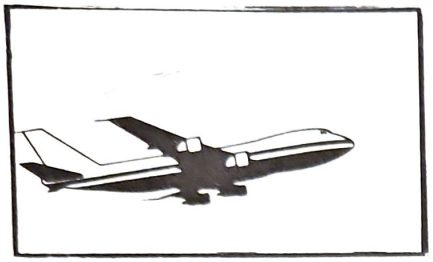
La epopeya incluye muchos cuentos de sus hazañas. Se recuerda el DC-3 que levantó 93 refugiados, rescatándolos de una área inundada en Sud américa, y el DC-3 que aterrizó felizmente en Phoenix, Arizona a pesar de haber perdido 4 metros del ala izquierda después de chocar contra una montaña durante una tormenta. Y el C-47 que perdió la mayor parte del timón después de un encontronazo con un caza enemigo que lo perseguía. El caza se estrelló, pero el C-47 regresó sano y salvo a su base.

DC-3 DE LA NORTH CENTRAL — 84,875 HORAS DE VUELO

El avión con horas muy altas — posiblemente el campeón — es un DC-3 recientemente donado por la compañía North Central al Museo Henry Ford, después de haber completado ... 84,875 horas en el aire.

Cada año que pasa más DC-3 son retirados del servicio, pero aún así McDonnell Douglas calcula que 3,000 todavía estan en servicio comercial, militar, gubernamental y privado. Un número estimado de 500 están volando hoy en día en las flotas de 154 líneas aéreas.

Publicado en "DC-10 News Letter"



VOLAR ES UN ARTE

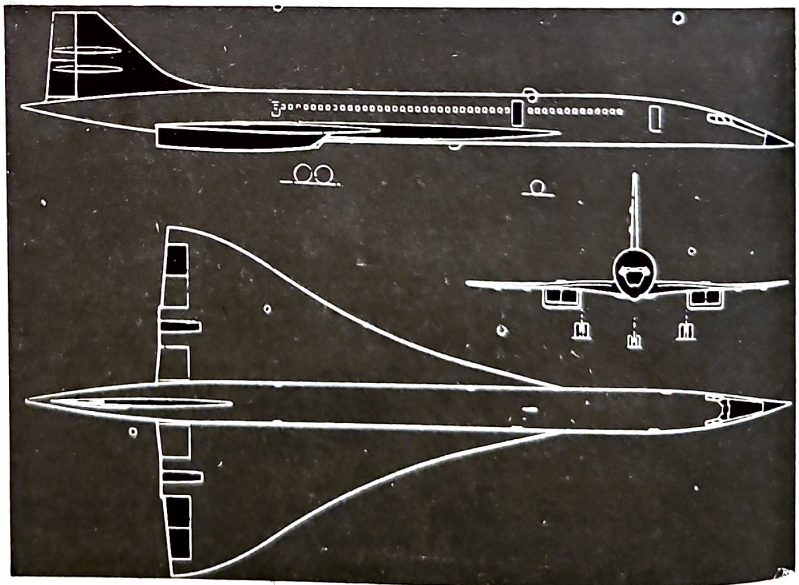
AFIRMAN algunos pilotos que la satisfacción original del vuelo se ha perdido. La complejidad de funciones en la cabina de mando hacen pensar, según dicen, en una reducida oficina burocrática en la que se reciben constantes órdenes e indicaciones que provienen tanto de otra oficina en tierra como de los mismos severos instrumentos.

Ya no hay aquel "sentir el viento en la cara", "volar con el asiento de los pantalones", "la sensación de las alas como prolongación de las manos"... esos motores que entonaban arias completas —todo eso dicen—, se ha perdido; ahora la fatiga proviene de vibraciones imperceptibles, de atmósfera artificial, de constante tensión en busca de lo exacto, lo preciso, y no de aquel batallar con los elementos y de la lucha a brazo partido con fenómenos siempre nuevos y sorprendentes... la vista se cansa —continúan—, ya no de otear la superficie en busca de ese río, aquel poblado, esa montaña, no; la vista se cansa de recorrer ahora insistentemente, instrumentos, gráficas, ruptores, cartas, tantas y tantas cosas en ese mundo reducido, impresionante, y afirman con nostalgia "volar no es ya lo mismo", no hay arte, no hay sensación de vuelo, ahora es diferente...

2.2 El Supersónico

¿Debe Permitirse el Uso del Avión Supersónico?

¿O SU DESARROLLO DEBE POSPONERSE HASTA QUE SE SEPA MAS SOBRE LOS EFECTOS DE LA ONDA SONICA EN LA POBLACION Y DE LAS RADIACIONES COSMICAS EN LOS PASAJEROS? EL AUTOR, FRANCO PARTIDARIO DE QUE SE POSPONGA, INDICA OTRAS LINEAS DE INVESTIGACION QUE CONSIDERA MAS DESEABLES.



El avión "Concord", financiado y proyectado por los gobiernos de dos países, Inglaterra y Francia, tendrá un costo, en su prototipo de 500 millones de dólares, se calcula que se logrará una velocidad de 2.2 Mach. Este avión, del cual HELICE publicó información en su número 36, llevó originalmente el nombre de "Super Caravelle"; proporcionaremos mayores datos de sus características y performance, en cuanto la aeronave supersónica salga de su periodo de prueba.

¿Es Costeable la Adquisición de un Vehículo Aéreo de 125 Millones de Pesos?

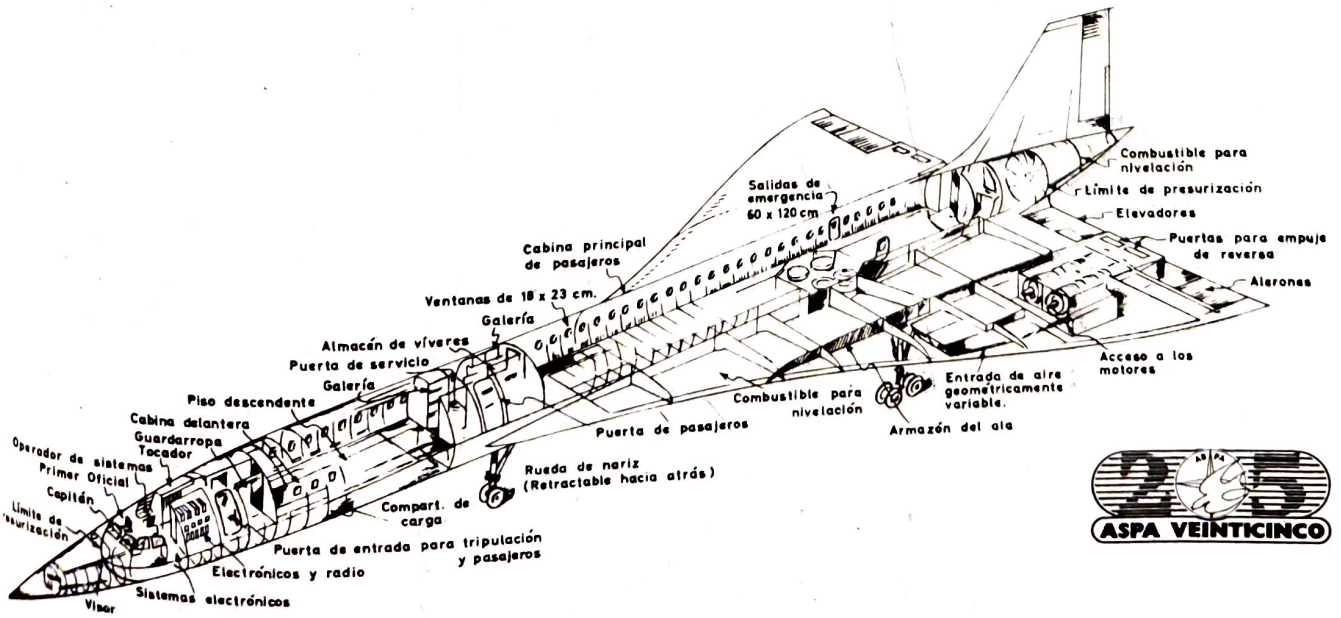
¿ESTA CERCANO EL USO DEL AVION COMERCIAL SUPERSONICO?

Por el Capitán Felipe De Dios Sierra



A pesar de que a fines de Enero entró en servicio regular el primer avión comercial supersónico en las rutas París-Río de Janeiro y Londres-Bahrain (archipiélago en el Golfo Persa como a 20 kilómetros de la costa de Arabia Saudita), su futuro económico es verdaderamente incierto, pues ha venido a ser la auténtica manzana de la discordia entre los poderosos intereses comerciales de Estados Unidos por un lado y de la Alianza Aeronáutica Franco-Británica por el otro.

Aunque aparentemente el gobierno norteamericano ya autorizó en principio y en vías de prueba, la operación de esta aeronave en los aeropuertos de Miami y de Dallas, éstos no son ni remotamente los que permitirían el empleo más productivo del avión, y los realmente solicitados y por supuesto negados, son los de JFK, en Nueva York para 4 vuelos diarios, y el de Dulles en Washington para 2 vuelos diarios, en ambos casos hacia Europa, a fin de asegurar aviones llenos con la superior demanda de asientos que existe en esa zona, para vuelos trasatlánticos.



ASPA VEINTICINCO

2.3 El Adiestramiento

Entrenamiento a Pilotos Para Conducir Aviones DC-8

Los pilotos mexicanos que tomaron el adiestramiento son los siguientes: para Comandantes, los Capitanes Antonio Gómez Castresana, Abraham Carrasco Juárez, Luis Martell Ivison, Antonio Arroyo Silva, Luis Acuña Torres, Luis Ramírez Pérez y F. Hugo de Hoyos Gosenheim.

Para primeros y segundos oficiales los Capitanes: Raúl González Moreno, Miguel Moreno Arreola, Migu Castillo Chapital, Francisco Contreras Flores, Agustín Torrero Manjarrez, Arturo Riveroll Mingram y Rubén Fernández Villarreal

Para operadores de sistemas los Mecánicos de Abordo: Antonio Resa Canales, Fausto de Lachica Servín y Raúl Lazcano Amador. En total cinco tripulaciones, en las que cada copiloto ha sido entrenado para desempeñar todos los puestos en la cabina. Incluso los comandantes toman 4 horas de práctica en el tablero de control de sistemas.

El DC-8-51 es uno de los aviones más caros actualmente: (tal vez el más caro en el mundo) 6.000,000.00 de dólares. Sus interiores es lujosamente decorados con motivos mexicanos . ra dar cabida a 100 pasajeros en clase de turista y 20 de primera clase.

Douglas DC-8-51

NUESTRA PORTADA

El avión de retroimpulso Douglas DC-8-51, recién adquirido por una conocida Línea aérea mexicana, coloca a la aviación comercial a la altura de las más modernas.



2.4 Prevención de Accidentes mediante adiestramiento

Por el capitán **A. Castro Almanza**

Factor Importante en la Prevención de Accidentes

Las autridades y empresas de algunos países, sobre todo aquellos que fabrican aviones, han modificado los problemas de adiestramiento para determinado tipo de aeronaves, que en principio no se pensó iban a tener las características que han enseñado en la operación de ruta. Las modificaciones recomendadas son en general: adiestramiento en fallas que no se toman en cuenta durante la certificación; apego a los estandar de pilotaje que requiere el equipo; procedimiento de vuelo claramente especificado en los manuales de operación y coordinados perfectamente en el simulador y el equipo; instructores capacitados y responsables, etcétera. Estas modificaciones no nos sorprenden a los pilotos **profesionales,** pues es lo que siempre hemos demandado de las empresas

"La forma correcta, es que el operador y sus pilotos asesores creen la atmósfera propicia.

"Necesitamos hombres-guías en todos los ámbitos de la aviación, guías que reconozcan el deber que tienen de establecer altos niveles profesionales con ejemplos y educación, no con exhortos".

2.5 Entrenamiento para el DC-9 AMSA

Intensa Preparación Reciben los Pilotos de ASPA de México



CON tres semanas de cursos teóricos en la ciudad de México a cargo de instructores especializados de la fábrica de aviones Douglas Aircraft Co., y una semana más de entrenamiento en el Link para familiarización con el sistema integral director de vuelos "Sperry" del equipo DC-9, inició Aeronaves de México el 8 de marzo del presente año, uno de los más ambiciosos y completos programas de adiestramiento para los pilotos aviadores que en unas semanas más estarán surcando los cielos mexicanos en los potentes y veloces super jets DC-9.

Para ampliar aún más su adiestramiento teórico y práctico, los Capitanes Felipe De Dios, Armando Trejo, Jorge Valencia Villaseñor, Sergio Figueroa Maldonado, Rubén Ocaña Rubio y Carlos Mariscal Martínez, que también fungen como instructores en Aeronaves de México, están recibiendo en el Centro de Entrenamiento de Pilotos de la TWA (Trans World Airlines) en Kansas City, Missouri; considerado como uno de los más grandes e importantes del mundo, cursos individuales en el familiarizador de cabina del DC-9. Asimismo han pasado por el simulador de vuelo para práctica de todas las maniobras relacionadas con la operación del nuevo avión. Más tarde continuarán su entrenamiento en Tucson, Arizona, donde serán supervisados directamente por técnicos de la compañía Douglas Aircraft.

La capacidad y disciplina demostrada por los pilotos mexicanos ha merecido por parte de los instructores de la TWA los más elogiosos comentarios, considerándolos entre los más hábiles y preparados con que cuenta la aviación comercial mundial.

2.6 Elevado costo de los adiestramientos

Se Invierte un Millón de pesos en cada Aspirante a Piloto

Por Juan Rodríguez

La compañia Mexicana de Aviación invierte alrededor de un millón de pesos en el adiestramiento de cada uno de sus aspirantes a piloto, quienes tardan hasta siete años para convertirse en comandantes de cualquier vuelo de esa empresa.

En el último año, la CMA ha registrado una singular expansión, lo que permite la contratación de más aviadores, aunque "sufrimos cierta escasez de este tipo de personal. Si ahora trajéramos más naves, no serviría de nada, pues carecemos de la gente capaz para manejarlas".

Tales declaraciones fueron realizadas por Manuel Sosa de la Vega, director de Mexicana de Aviación, quien informó que actualmente esta compañía tiene 700 pilotos y 1,300 sobrecargos.

"Ahora que estamos creciendo necesitamos más aviadores. Pero hemos programado nuestras actividades y no habrá problemas", añadió el funcionario.

Dijo que "tenemos que invertir aproximadamente un millón de pesos en un aspirante a aviador antes de que nos dé resultados concretos, y posteriormente mucho más"'

Agregó que, para evitar que tras la preparación se vayan a otra aerolínea, la Compañía Mexicana de Aviación les ofrece condiciones atractivas que son aceptadas por los recién adiestrados.

Igualmente puntualizó que pasan seis meses antes de que el aviador firme como copiloto y tendrán que transcurrir hasta siete años a fin de que aquellos aspirantes se conviertan en comandantes y tengan a su cargo un vuelo.

2.7

Los pilotos de AEROMEXICO inician su adiestramiento para volar el DC-10

En Long Beach se iniciaron las conferencias a que asistenun grupo de pilotos de AeroMéxico; nuestro Secretario General estuvo presente en ese centro.

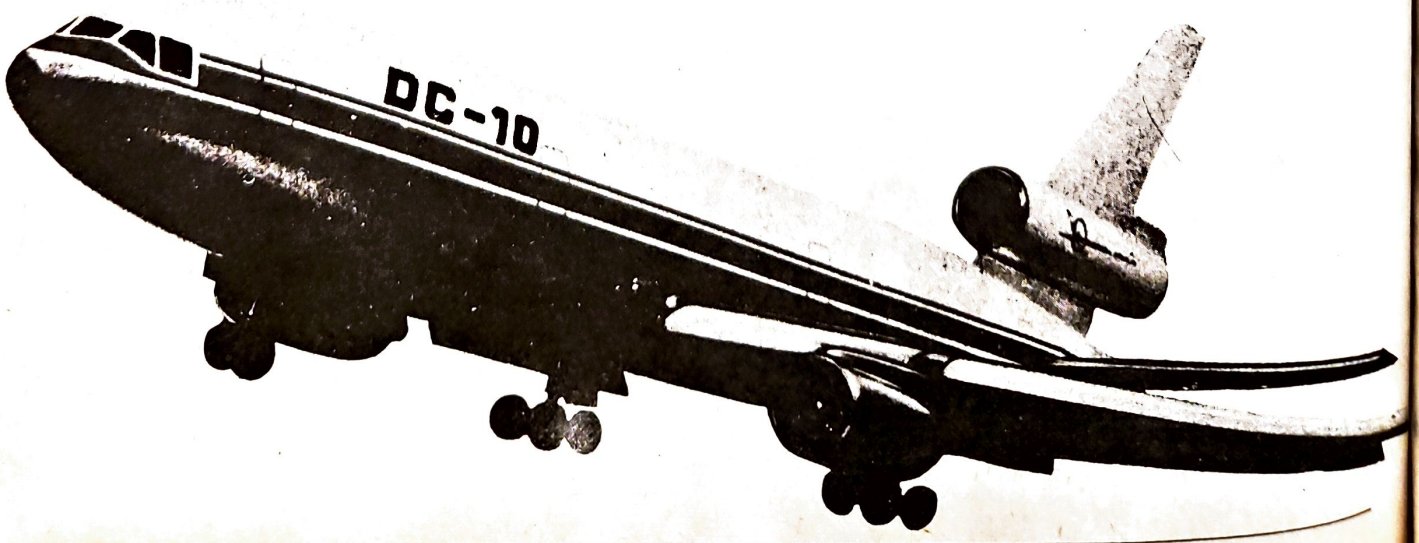
En breve, México se incorporará a la etapa de los Jumbos, con lo que se espera rescatar el pasaje que este equipo ha generado, ya que la sensación que brindan es de espacio y comodidad, difícil de superar con otros atractivos, pues la competencia internacional hacía indispensable la adquisición de estos aviones.

Fotos: Cap. Adolfo Argudín.









2.8 Entrenamiento para el 727 CMA

26 PILOTOS RECIBEN ENTRENAMIENTO EN LOS ESTADOS UNIDOS

VEINTISEIS pilotos mexicanos, encabezados por el capitán p.a. Rafael Treviño Zapata, Jefe de Adiestramiento de Mexicana de Aviación, partieron a principios de octubre a la ciudad de Seattle, en el Estado de Washington, Estados Unidos, donde están las instalaciones de la Boeing, para recibir adiestramiento pues en ellos se constituirán las primeras tripulaciones que operarán los aviones Jet Boeing que Mexicana de Aviación ha adquirido y que le serán entregados a partir del próximo mes de noviembre en el que recibirá dos y en el curso de 1967 otros dos.



SIMULADORES DE VUELO

Programa de Renovación del Equipo Jet de la Mexicana de Aviación

LA Compañía Mexicana de Aviación, por vóz de su gerente general, señor H. Max Healey, dio a conocer a través de la prensa nacional, el programa de renovación de su equipo jet, que comprende la compra inmediata de cuatro aparatos Boeing, dos del modelo 727 —de alcance medio—, y dos del 737 —de alcance reducido—, en los que invertirá 250 millones de pesos.

Así habrá de complementarse la primera mitad del programa de renovación. Queda a la CMA, la opción para adquirir un tercer 727, que de adquirirse elevaría el monto de la operación a más de 300 millones de pesos, incluidas refacciones y accesorios para los mismos.

Los Boeing 727 estarán acondicionados con la "Clase Unica", de CMA y tendrán capacidad para ciento once asientos. En los meses de octubre y noviembre del próximo año de 1966 serán entregados estos aparatos, justo a tiempo para incorporarlos al servicio internacional entre México y los Estados Unidos en la temporada de invierno que es cuando se registra una mayor demanda de asientos. El tercer 727, de pedirse, sería entregado hasta fines de 1967.

El financiamiento para esta cuantiosa operación fue negociado con el Banco de América, cuya sede está en San Francisco, California.



La introducción de este equipo de vuelo y el decidido apoyo de sus pilotos, convirtieron en rentable a esta empresa mexicana.

2.9 Los simuladores de vuelo digitales de extraordinario realismo

Los primeros Douglas DC-9 están estableciendo records en cada despegue...

IMPRESIONES AERONAUTICAS

Sobre los Simuladores de Vuelo

Por A. DE URIZAR

LA cabina de mando de un avión reactor de línea aérea en operación de vuelo no es en la actualidad lugar para tripulaciones **amateurs** o aficionados con falta de preparación. Los aviones de hoy en día no perdonan los errores, son implacables con las dudas o fallas y exigen un mejor y mayor cumplimiento. Se nos dio equipo mejor; se nos exige mucho más, en proporción.

El empleo de aviones destinados exclusivamente a fines de instrucción para pilotos de línea, aunque real y efectivo, es de tan elevado costo y de riesgos tan grandes que las compañías de transporte aéreo no lo pueden afrontar ni mantener, por muy importante que sea. De ahí la construcción de los simuladores de vuelo tan necesarios —más bien imprescindibles— para la instrucción de los pilotos.

Durante nuestra visita a la fábrica Link (General Precition), atendiendo a honrosa invitación hecha a nuestra Asociación, asistimos a muchas conferencias, y en nuestras visitas a sus laboratorios y talleres confrontamos los trabajos, vimos e hicimos pruebas, etcétera, informe de todo lo cual se mandó en su oportunidad a los señores Secretario General y Secretario de Asuntos Técnicos. Ahora, con motivo de la oficial puesta en operación de la Escuela o Centro de Capacitación de Aeronaves de México, S. A. consideramos oportuno señalar algunos aspectos de lo que son esos "simuladores" de vuelo u operación, resumiendo básicamente nuestras impresiones anteriores al respecto:

La técnica electrónica actual ha permitido y logrado desarrollar y producir una máquina que sirva — y realmente sí sirve— para los fines que señalábamos en el capítulo anterior, la que ha resultado incluso mejor, en algunos aspectos, que el mismo aeroplano y que se llaman **simuladores digitales de vuelo.**

REALIDAD CASI ABSOLUTA

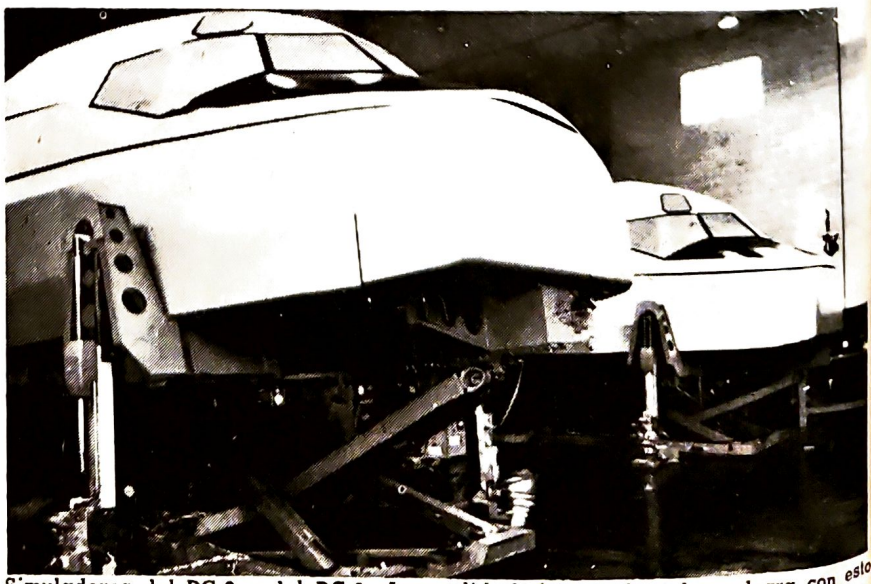
En la escuela citada están instalados y operando normalmente los equipos más modernos hoy en día para fines de instrucción a los pilotos; todo ello es un conjunto o complejo de la fábrica Link, en forma de un simulador doble que consiste en dos cabinas de vuelo separadas: una de un DC-9 del tipo 10 y la otra de un DC-8 tipo 51, que son los aviones base de la flota de Aeronaves de México. La operación de estos simuladores representa en detalle la operación completa de esos aviones, en una realidad casi absoluta.

Las cabinas de los simuladores que estamos reseñando son facsímiles auténticos de los interiores de las de los aviones, desde adelante —los parabrisas—, hasta los compartimentos de los paneles y tableros eléctricos posteriores de la misma cabina, con los tableros de los fusibles eléctricos.

Para el logro de esa verdad, se han instalado y empleado partes reales de aviones del mismo manufacturero, en una mayor proporción, de acuerdo a lo exacto y efectivo requerido para una perfecta simulación. Cualquiera otra parte o elemento presente en esos simuladores **no fabricada** por la casa **Douglas,** no conserva el **sentir,** la actuación, movimientos, uso y, por supuesto, la operación y rendimiento con las mismas características de autenticidad operatoria, además de su apariencia y emplazamiento.

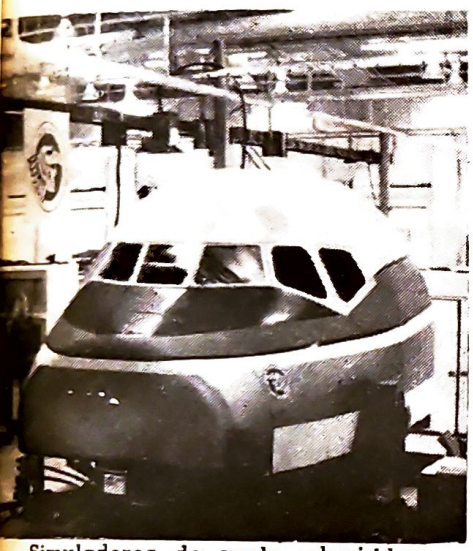
Las cabinas en sí, son una parte del conjunto del sistema mancomunado operacional del computador. Las cabinas sirven como un recurso o estratagema —por decirlo así—, de enlace de entrada y salida, con información en ambos sentidos, que sirve y permite más o menos, la unión o relación que existe en un computador normal, por ejemplo IBM, entre él en sí y la carta o ficha que se le presenta; o bien la información de teletipo e incluso la muestra de una unidad magnética de cinta que se usa actualmente.

Los ajustes preseleccionados en los controles de las cabinas proporcionan señales especiales de información de entrada al computador, el cual a su vez, suministra otras señales de salida que producen las lecturas correspondientes en la cabina del simulador, que son precisamente las que "vemos" los pilotos, las que originan nuestro conocimiento de causa.



Simuladores del DC-9 y del DC-8. La realidad física del vuelo se logra con estos complicados mecanismos.

Simuladores de Vuelo para AMSA



Simuladores de vuelo adquiridos por Aeronaves de México.

AERONAVES de México recibirá en enero próximo, simuladores de vuelo para su equipo de aerojets DC-8 y DC-9 con valor de $37.500,000.00. Con este nuevo equipo serán adiestrados los pilotos de esta Compañía; anteriormente los pilotos mexicanos tenían que realizar su adiestramiento en el extranjero.

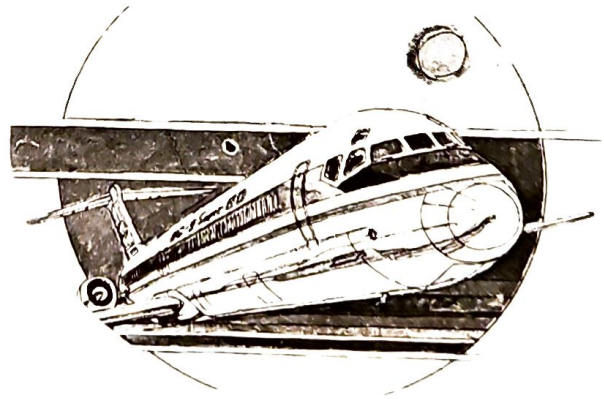
El simulador de vuelo marca "Link" es lo más avanzado y perfecto que existe en la actualidad en este tipo de equipo. Es tal su perfección que se pueden reproducir todas las características de vuelo en condiciones normales o simular toda clase de emergencias. Asimismo cuentan con los instrumentos originales en los diferentes tableros de la cabina, tales como altímetros, equipos de radio, radar, etcétera, idénticos a los que fabrica la Douglas Aircraft para sus grandes turborreactores.

También las condiciones interiores de las cabinas de los simuladores son una réplica exacta de los existentes en las cabinas de los Super DC-8 Fan Jet y Super DC-9 Fan Jet: temperatura, luminosidad e inclusive movimiento de tal forma que el piloto tiene la misma sensación que cuando tripula uno de estos poderosos jets.

2.10 Instructor de vuelo.

INSTRUCTOR DE VUELO

Por el Cap. AUGUSTO RAMIREZ ALTAMIRANO

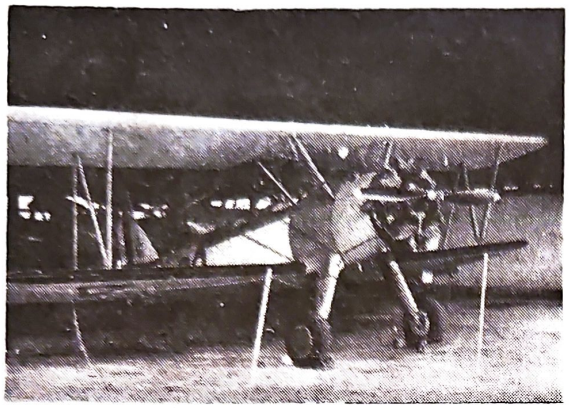


La técnica de la instrucción de vuelo se fue modificando con el tiempo. Actualmente, la confianza al alumno debe dársele: En tierra, en el prevuelo, con la explicación del trabajo por desarrollar, detallando y cerciorándose de la comprensión del alumno, infundiendo ánimo y tranquilidad al denotar que se sabe lo que se está instruyendo; en el aire, con la demostración precisa de la maniobra que se desea enseñar. El instructor es un maestro y para enseñar se necesitan dotes pedagógicas. No cualquier persona por erudita que sea, tiene la facultad de saber enseñar; así como no cualquier piloto por hábil que sea para conducir su avión, tiene la facultad de saber enseñar a volar.

El control nervioso del instructor debe ser otro de sus atributos. Una persona que pierde el control no puede enseñar. La nerviosidad manifiesta origina desconfianza y mala asimilación. El conocimiento del equipo que se vuela es muy importante para estar tranquilo. Si no se tiene dominio del avión no se pueden demostrar con precisión las maniobras. Si no se tiene control nervioso, la interferencia continúa a los controles por el temor, no dejan desarrollar al alumno el plan que trae preconcebido, ni lograr la confianza en la maniobrabilidad de su aeroplano. Es cierto que el levantar los brazos para infundir confianza era un gran error del instructor.

El trabajo como asesor en ruta, aun cuando no es precisamente un vuelo de instrucción, tampoco lo convierta en un vuelo policíaco, pendiente de las fallas y en busca de errores para calificarlos mal. Al contrario, el asesor deber ser el maestro que instruye al piloto en la ruta que no conoce y en la utilización para mejor rendimiento del equipo que se está utilizando. Pase todos los "tips" que usted sepa y ayude a su compañero en todo lo que con su experiencia sabe que le será de utilidad.

2.11 El entrenador primario STEARMAN y el AEROMEXICANO

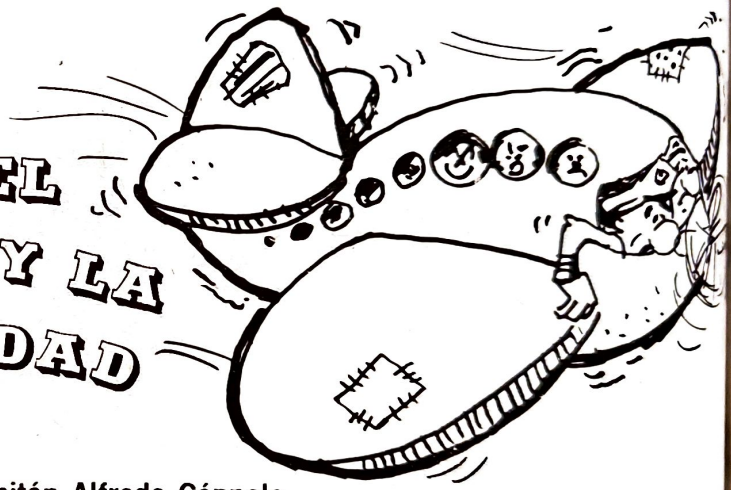




Algo nos han enseñado los años

El entrenador primario Stearman, en donde el cadete inicia sus prácticas de vuelo.

LA IMAGEN DEL AEROMEXICANO Y LA REALIDAD



Por el Capitán Alfredo Cóppola

El primer trabajo que obtiene el Aero-Mexicano (el piloto) es desde luego para volar el avión más pequeño que la empresa tiene y por consiguiente el que menos comodidades tiene: No cuenta con piloto automático, no tiene aire acondicionado, no es presurizado y es el que menos paga tiene —casi el sueldo de una secretaria—, pero eso sí, muchísimas obligaciones, responsabilidades, riesgos y muchos descuentos en su sueldo también.

Vuela a los lugares que cuentan menos facilidades aeroportuarias, con ganado que invade esas franjas (¿pistas?) de tierra delineada y semiaplanada que aparte de no estar alambrada carece de toda vigilancia (?).

Por lo general tiene que volar visual (por contacto) debido a la falta de ayudas a la navegación y/o a la restricción de combustible por peso (carga) del avión haciendo la labor más cansada.

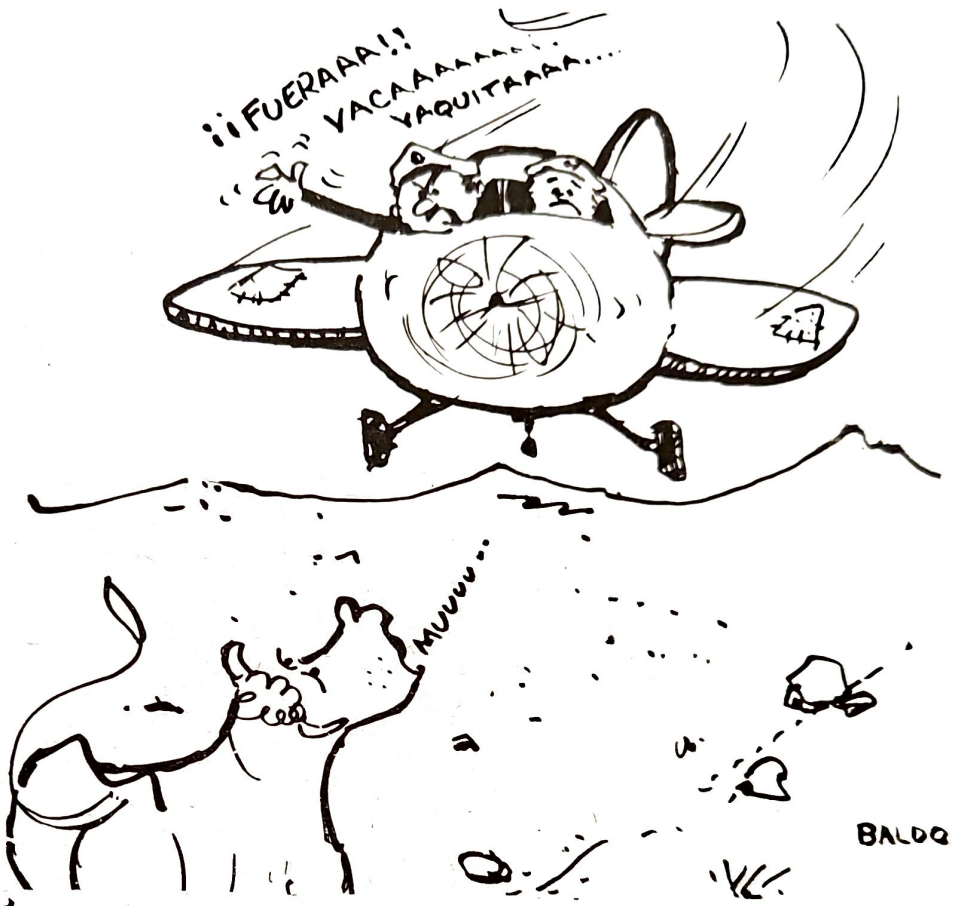
Pero afortunadamente el Aero-Mexicano es joven y puede hacer eso y más, demostrando así su gran sentido de responsabilidad y profesionalismo a pesar de su corta edad y muy a pesar de lo que algunos mayores piensen de él.

Así pasa el tiempo, y cuando tiene la oportunidad de un ascenso (volar otro avión) tiene que regresar como desde el principio a la escuela a estudiar a detalle el nuevo avión y se encontrará con los mismos problemas anteriores: Por órdenes de un señor "X" no puede pasar su auto al estacionamiento de la empresa; volverá a los mismos viejos salones, faltos de ventilación; volverá a tener problemas durante su adiestramiento (falta de planeación) que interrumpen la sucesión del programa (?) y lesionan al piloto.

En síntesis, falta equipo adecuado y moderno (léase desde personal con sus muy honrosas excepciones hasta instalaciones) pues se labora igual que hace 15 años o más.

Pero eso no debe desmoralizar al Aero-Mexicano(el piloto) si quiere progresar, tiene que pasar por todo ello y al feliz término, continuará su adiestramiento en los simuladores y de ahí "al fin al avión" a someterse a todas las pruebas y pasar su examen. Volverá a ser asesorado en todas las rutas y aeropuertos que vuela la empresa con ese equipo (avión) y también tendrá nuevos problemas, que resolverá de la mejor manera posible.

Y así vemos ya sea con un galón más en su uniforme (Capitán) o en otro avión más moderno, tan tranquilo y tan contento, desempeñar sus labores, sin saber las que tuvo que pasar durante el o los meses de adiestramiento para volver a la línea al nuevo puesto.



UN
— AEROMEXICANO —

El Aeromexicano ya no saldrá, fue creado con el fin de colaborar con la Empresa señalando necesidades y problemas que se presentan cotidianamente, que padecemos y que la atención de otros asuntos ha hecho que éstos no sean remediados.

Desafortunadamente no fue bien interpretado por algunos Directivos de la Empresa quienes pensaron que la desprestigiaba con sus observaciones.

El Aeromexicano sin embargo señalaba los problemas como los ve cualquier persona que tiene contacto con la Empresa, ignorando casi siempre los esfuerzos de sus Directivos por corregirlos pero cuyos resultados escasamente percibe.

No queriendo el Aeromexicano ser mal interpretado y mucho menos señalado como negativo, simplemente cambia de tema, despertando para no tener más sueños guajiros.

Cap. Alfredo Cóppola



CARTAS A HELICE



Sr. Cap. Ricardo Rebollo
Director de la Revista Hélice
ASPA de México
Av. Palomas 110
México 10, D. F.

Muy estimado y fino amigo Cap. Rebollo:

He leído con mucho interés el artículo "El aeromexicano se va para arriba" en la edición No. 164 de la revista Hélice y me tomo la libertad de escribir a usted, que tan dignamente la dirige, porque en mi carácter de responsable de la administración de AEROMEXICO, considero de mi deber aclarar cualquiera situación que afecte el buen nombre de la misma o de su personal y tomar oportunamente las medidas correctivas que pudieran ser necesarias.

AEROMEXICO efectivamente ha adquirido dos majestuosos aviones DC10, junto con otros seis aviones DC9, si no tan majestuosos sí igualmente adecuados para el servicio que se requiere de ellos, contando no con la "paciencia" de las autoridades, sino con el absoluto respaldo de nuestro Gobierno y efectivamente gracias a la intervención de los ejecutivos de los sindicatos y de la empresa, ambos interesados en el progreso de la misma

En la caricatura del artículo a que me refiero se señala al personal de Reservaciones y al de Tráfico y en términos generales se menciona a algunos "padrinos" que se han enriquecido explotando a quien nos da comer. Afortunadamente también se apunta una "brillante" solución: "ir a la raíz del problema; resolverlo con hombría y con dignidad, tratar de que no todo sea puro bla, bla, bla y que sea una realidad a lo que ahora nos están comprometiendo".

Está muy lejos de mi ánimo polemizar porque siempre he sido y sigo siendo respetuoso de la libertad de expresión, pero considero que aquí es en donde debo intervenir porque efectivamente me he comprometido y he comprometido a TODOS mis colaboradores, independientemente de su especialización o jerarquía a que JUNTOS llevaremos adelante a nuestra empresa y no defraudaremos a quien ha depositado su confianza en nosotros: nuestro Gobierno y lo que representa: nuestro pueblo.

El incremento en el patrimonio de la empresa que representan estas adquisiciones es incuestionablemente muy valioso, pero al mismo tiempo contamos con otro elemento, tal vez más valioso, que son los recursos humanos de la compañía, integrados por cerca de cinco mil compañeros de trabajo.

Atentamente.
Ing. Raymundo Cano
Director General

De los 26 aeropuertos que ostentan estrellas negras tres de ellos pertenecen a una de las naciones más avanzadas del mundo, los EE.UU.



2.12 Evaluación de los Adiestramientos ASPA-CMA

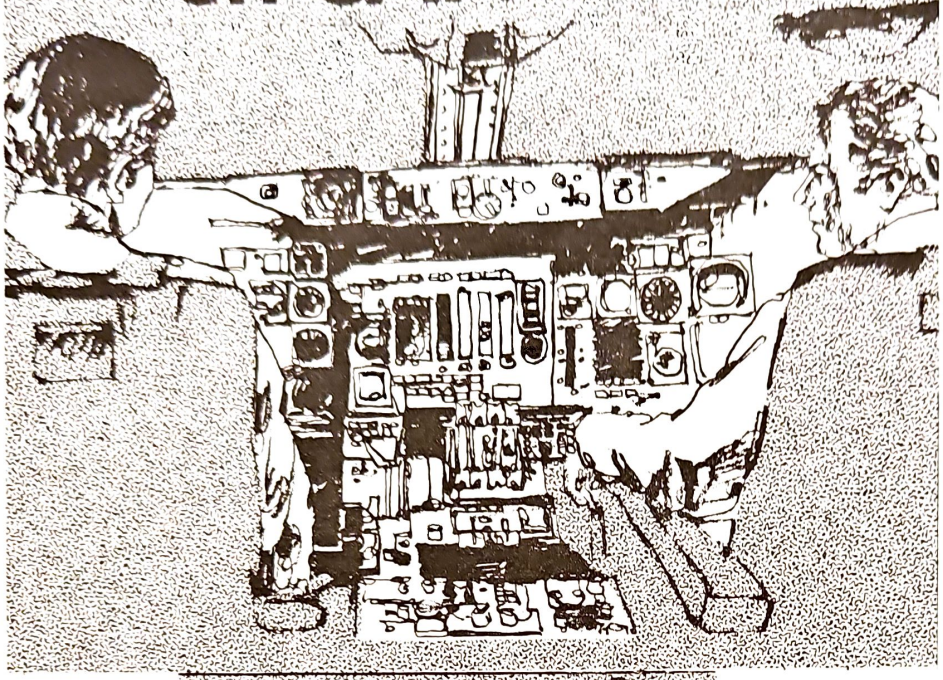
Ante la necesidad de revisar periódicamente la calidad de los adiestramientos impartidos por la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. al personal de cabina, la administración de esta empresa y ASPA decidieron iniciar un estudio que les permitiera evaluar la eficiencia de sus procedimientos instruccionales, y para el efecto fue contratado un equipo de psicólogos especializados en educación.

TABLA 1

Tipo de Curso	Situación Instruccional	Establecimiento de Objetivos	Pre Evaluación	Post Evaluación	Medios Instruccionales	Modos Instruccionales	Eficacia Docente *
1. Inicial	Teoría	No existen	No existe	Oral con preguntas al azar	Mock ups y Audiovisual	Exposición oral del Instructor	A. Correcto B. Regular C. Correcto
2. Inicial	Frasca	No existen	No existe	Evaluación Informal (Recomendación)	Audiovisual	Instrucciones Directas	A. Correcto B. Correcto C. Correcto
3. Alternancia	Simulador	En forma oral	Informal (Preguntas iniciales)	En forma oral	Audiovisual	Instrucciones directas	A. Correcto B. Correcto C. Correcto
4. Adiestramiento para instructores	Teoría	No existen	No existe	No existe	Pizarrón y Maquetas	Exposición oral del Instructor	A. Regular B. Regular C. Correcto
5. Curso de Rendimientos	Teoría	En forma oral	Preguntas iniciales	No se realizó	Pizarrón	Exposición oral	A. Regular B. Deficiente C. Correcto

* A. Uso de medios B. Interacción maestro-alumno C. Participación de los alumnos

¿Es Usted un CAPITAN...



...o tan sólo un PILOTO?

Por el Cap. A. Ayala Luken, de la Srta. de Asuntos Técnicos

Lo que nos interesa a nosotros es su punto de vista con respecto *al deterioro de la autoridad o mando,* y transcribimos de este informe lo siguiente:

Con el crecimiento de las aerolíneas y las agencias de Gobierno (FAA) se han desarrollado más procedimientos y métodos más precisos de operación. El Control de Tránsito Aéreo también interviene en esto. Porque se descubrió que los pilotos están siendo controlados rígidamente por los C.T.A., con la necesidad de actuar con mucha precisión, ya que las empresas elaboran sus planes de vuelo precomputados lo que deja al piloto con pocas alternativas para hacer una selección adecuada del plan de vuelo. La operación de los vuelos bajo cualquier condición meteorológica ha generado circunstancias sumamente variables como lo son las condiciones meteorológicas lo que ha dado origen, en el subconsciente del piloto, a la idea errónea de que no es posible cancelar un vuelo por mal tiempo. La información de mal tiempo es muchas veces inadecuada y presentada al piloto en forma tal que no se puede establecer un criterio completo.



2.13 El futuro

boeing presenta al ASPA sus nuevos proyectos

Por el Capitán V. Manuel Quintana Frías

La Asociación recibió en días pasados a los representantes de Boeing Copany, Co., quienes nos ofrecieron especialmente una conferencia para mostrar los últimos proyectos de Boeing en referencia al punto de vista del piloto.

Los señores Ray L. McPherson, piloto de pruebas del departamento de Ingeniería; Martín J. Anderson, director Regional; B. A. Cosgrove, jefe de Proyectos de Ingeniería, coordinaron su exposición con un aparato de diapositivas, proyectando paso a paso algunos de los aspectos más interesantes de los aviones 767 y 757, pertenecientes a la nueva generación que para el rango medio ofrecerá esa fábrica al mercado en la siguiente década.

En términos generales el programa 767 contempla un bimotor con dos grandes turborreactores debajo de las alas, apenas unos dos metros más largo que el 727-200 que todos conocemos; pero su principal y nueva característica, estriba en su nueva superficie alar que es casi la misma que la del avión DC-10.

En mejores Técnicas y de seguridad se han mejorado los siguientes puntos:

1.- Sistemas digitales en los sistemas de vuelo.
2.- Menor costo de mantenimiento.
3.- Mejor visión hacia el exterior para casos de vectores.
4.- Instrumentos electrónicos de color en los instrumentos primarios de vuelo.
5.- Controles electrónicos para motores.
6.- Sistema centralizado para alarmas.
7.- Spoilers controlados electrónicamente.
8.- Radar de color con el Selector de mapa de color.
9.- Giro laser.

Para los servicios en tierra del B 767, es compatible con los aviones actuales tales como B-707, DC-10, L-1011.

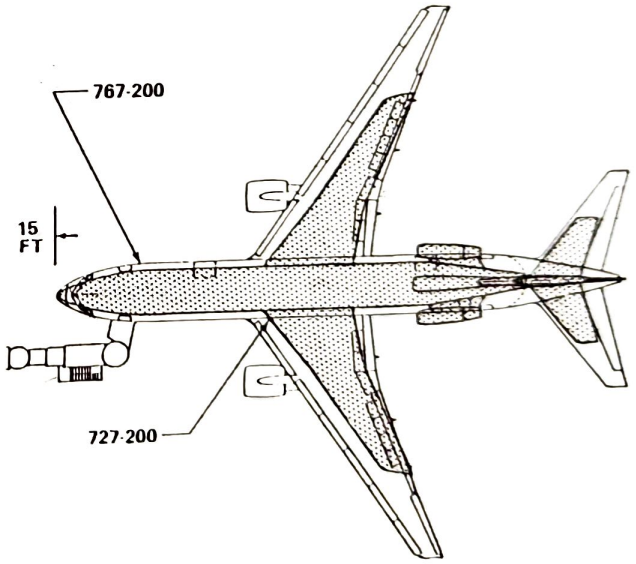
Está diseñado para permanecia en rampa de 35 minutos para vuelos de retorno y 20 minutos para escalas.

Las características para uso de pista y carreteo son las mismas que el B-727-100.

Está diseñado para volar a .80 de mach a una altura de 3500 a 39,000 pies. Con capacidad de 233 pasajeros y un radio de acción de 2400 millas náuticas aproximadamente.

SIZE COMPARISON

AIRPLANE	WING SPAN (FT-IN)	OVERALL LENGTH (FT-IN)
767-200	155-0	159-2
727-200	108-0	153-2



El ahorro de combustible es de aproximadamente 26% por pasajero milla. Las dimensiones de los aviones son:

Area Alar.

B-767-200	B-757-200	B-727-200
155.0 ft.	124.6 ft.	108.0 ft.

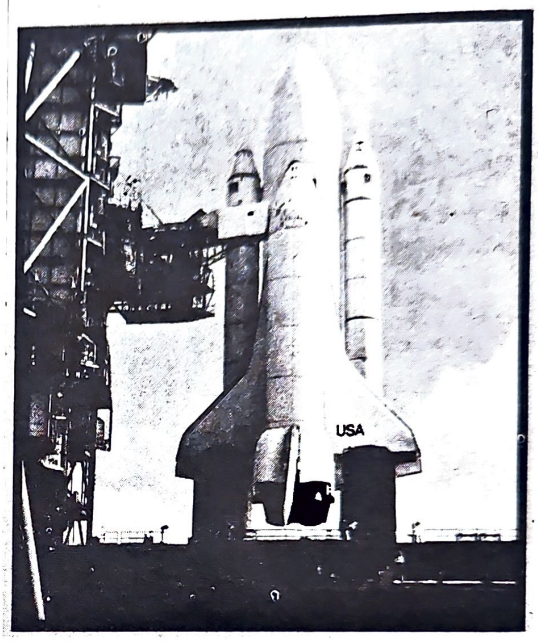
Largo fuselaje

159.2 ft.	155.3	153.2 ft.

El B-757 está diseñado para volar a casi todos los lugares donde vuela actualmente el B-727 y el B-737.

El B-767 es un avión de corto y mediano alcance, con un peso de operación máximo de 280,000 libras

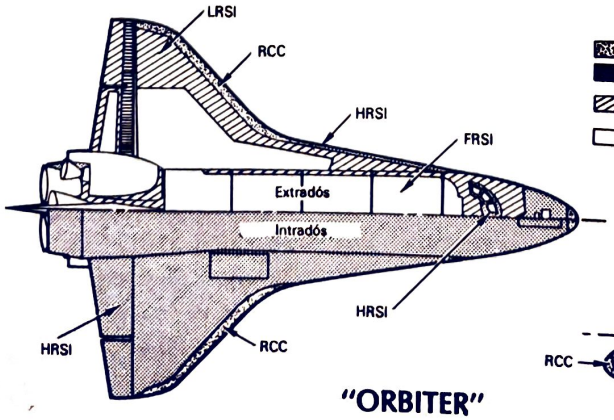
El transbordador espacial montado en su plataforma móvil de lanzamiento, utilizada también para transportarlo desde la gran nave de montaje hasta el puesto de tiro No. 39 del Kennedy Space Center, en Cabo Cañaveral. (La fotografía, tomada en julio de 1979, muestra el prototipo de pruebas en el suelo **Enterprise** sometido a ensayos de acoplamiento.) El peso total de la plataforma, incluidos sus cuatro tractores y un transbordador dispuesto para el vuelo con sus depósitos de combustible llenos, es de casi 8.500 tm. Las instalaciones de lanzamiento comprenden una estructura fija provista de una grúa y de un brazo (en blanco en la foto) por el que penetra la tripulación en el Orbiter; al lado puede verse la estructura giratoria de servicio, con sus puertas de movimiento vertical que aíslan perfectamente del exterior la cámara de embarque de la carga útil y el compartimiento de carga del Orbiter. Ciertos elementos de la carga útil son llevados hasta el puesto de tiro en contenedores estancos, que sólo son abiertos en una atmósfera pura sometida a control. Se trata en general de elementos que han de ser cargados horizontalmente en el compartimiento de preparación del Orbiter.



Se requieren 20,000 revisiones durante una preparación al lanzamiento, claro, con redes de calculadoras y micro-procesadoras.

Sistema de protección térmica
37 motores para su impulso
Presupuesto: 285 mlls. dls. para 1980 y 1880 mlls. dls. para 1981
50,000 millones de pesos (nada. . .)

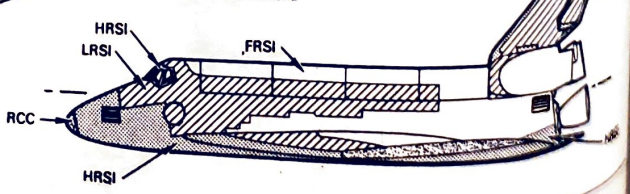
EL TRANSBORDADOR ESPACIAL EN FASE FINAL



"ORBITER"

Materiales de protección térmica	Superficie ($m.^2$)	Peso (kg.)	Protección hasta temperaturas de
RCC (Reinforced Carbon-Carbon)[1]	38	1.321	1.650 °C
HRSI (High-temperature Reusable Surface Insulation)[2]	481	4.385	1.260 °C
LRSI (Low-temperature Reusable Surface Insulation)	265	1.023	648 °C
FRSI (Felt Reusable Surface Insulation)[3]	319	499	398 °C

[1]) tejido de fibras de carbono impregnado de carbono adicional y revestido de carburo de silicio
[2]) fibra de vidrio con silicato de boro tal como el LRSI blanco, pero revestida de carburo de silicio negro
[3]) nilón revestido de silicona



3.1 Se reanudan las operaciones aéreas en Guadalajara

Se Reanudan las Operaciones Aéreas en el Aeropuerto de "Las Animas"

Después de reanudar las operaciones aéreas en el Aeropuerto de "Las Animas", de Guadalajara, Jal., ASPA manifiesta su satisfacción por haber contribuído en la salvaguarda del bien común.

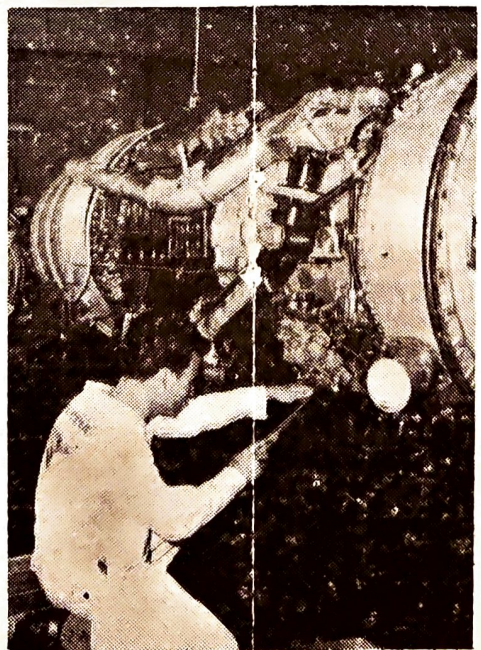
A PARTIR del día 15 del presente mes de noviembre se reanudaron las operaciones aéreas en el Aeropuerto de "Las Animas", una vez que la Comisión nombrada por ASPA hizo un examen minucioso y comprobó que cuando menos la primera carpeta había sido puesta y ya existía una superficie nivelada y llana: hacía más de un año que los pilotos reportaban a las empresas aéreas el mal estado de las pistas, lográndose que se efectuaran solamente reparaciones de bacheo superficiales. Tal situación trajo como consecuencia enormes pérdidas a las compañías de aviación, ya que al desprenderse pedazos del material de los parches bajo el tremendo impacto de los aviones Britania y Cometa al aterrizar, golpeaban las aletas de aterrizaje, chocaban contra las hélices y, lo que es más grave, se introducían en las turbinas, cuyos álabes de los ejes son tan delicados por la alta velocidad de rotación y de temperatura, inutilizándolas.

DETERMINACION.

Con los datos obtenidos, se convocó a una Asamblea para exponer a los agremiados la situación prevaleciente, y después de largas deliberaciones, se llebó a la conclusión, por unanimidad, que no se realizaría maniobra alguna, de aterrizaje o despegue en el Aeropuerto de "Las Animas", en Guadalajara. La determinación tomada se basaba en las Leyes y disposiciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que, en sus Artículos XVII, XXXVI, XXXVII y XXXIX, especifica claramente las condiciones mínimas para la operación de las aeronaves en un Aeropuerto como el de "Las Animas"

Fueron tomadas en cuenta también, las responsabilidades y los derechos de los comandantes de las Aeronaves que define la Ley Federal del Trabajo en su Artículo CXXXIV Capítulo 15 bis, para determinar su actuación de acuerdo con las necesidades que se les presenten, en este caso, y como ya se ha repetido, el de la seguridad de vidas humanas y bienes materiales. Se aclaró, antes de tomar cualquier decisión, que para los pilotos era importantísimo, por ser parte de sus más caras directrices, que si la determinación tomada afectaba, aunque sólo fuera en mínima parte los intereses del público usuario quien, al final de cuentas, es el que sostiene la industria y que en su carácter de ser humano merece el máximo posible de seguridad en su translación de uno a otro confín terrestre, se buscaría una solución que satisfaciera los intereses de ellos y de todos.

Al día siguiente, 12 de Septiembre, los integrantes de la Secretaría de Asuntos Técnicos de ASPA, encabezados por el capitán Andrés Fabre, se reunieron con los representantes técnicos de las Empresas, capitán Rafael Treviño Zapata, Jefe de Adiestramiento de la Compañía Mexicana de Aviación e ingeniero Enrique Méndez Gerente de Operaciones de Aeronaves de México, para establecer procedimientos de vuelo en la base Aérea Militar No. 5 de Zapopan, ya que el Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, general Roberto Fierro, había autorizado a las Compañías Aéreas de México para que sus aviones aterrizaran en dicha base.



VISTA EXTERIOR de la turbina Rolls-Royce Avon 525, utilizada en los aviones Come 4C. En su interior, el eje principal lleva a su alrededor muchos pequeños y delicados alabes que giran a altas velocidades. Su costo es de 1.175.000.00 pesos.

3.2 En 1965 sólo había control de tránsito aéreo en la ciudad de México

Línea de Fe

Por el capitán Armando Victoria G.

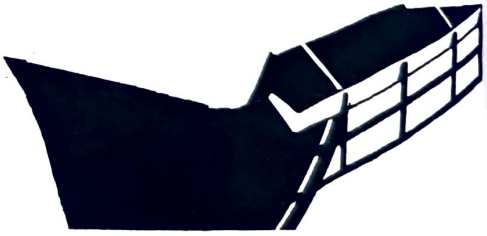
En la actualidad, disponemos para el Control de Tránsito Aéreo solamente con un solo aeropuerto, el Internacional de la Ciudad de México, dotado de Centro de Control, Control de Aproximación, Torre de Control y Control Terrestre, servicios todos éstos necesarios en cualquier aeropuerto, pero por lo menos deberíamos de contar con tales facilidades en nuestros aeropuertos con franquicia internacional; Tijuana, Monterrey, Guadalajara, Acapulco, Mérida, etcétera.

Nuestra presente realidad lamentablemente nos indica que, excepto en México, en ningún otro Aeropuerto de la República hay controladores que dispongan de facilidades y capacidad técnica para autorizar un descenso por instrumentos, pues la verdad escueta es que, en aquellos lugares en que hay Torre de Control, sólo están capacitados para proporcionarnos datos meteorológicos, pero no para controlar uno o más aviones, ya no digamos en descenso IFR sino en algunos casos ni siquiera VFR. El raquítico control que se ejerce en estos lugares, prácticamente se efectúa de avión a avión. Este ingente problema causa desvelos a los pilotos, ya sean privados, militares o comerciales.

Actualmente la atención y el manejo del Control de Tráfico Aéreo está bajo la responsabilidad de una Empresa Concesionaria, situación que los pilotos nunca hemos entendido, ya que no tenemos noticias de que en ninguna parte del mundo los servicios policíacos o de vigilancia de tránsito se concesionen a particulares, sin embargo, esa es la triste realidad en nuestro país, por eso hemos visto con beneplácito la creación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y asimismo damos la más cordial bienvenida al titular de dicha dependencia recientemente nombrado, licenciado Juan Torres Vivanco, al cual desde luego no le auguramos una fácil labor, pero sí esperamos que su comprensión, capacidad y dotes organizadoras redituen en beneficio de esta industria, pero principalmente en la seguridad que debe obtenerse del planeamiento, seriedad y amplia facilidad con la que debe ser manejado el Control de Tránsito Aéreo.

Ratificamos una vez más que la **Línea de Fé** que nos trazaráramos al nacer la A.S.P.A. no solamente abarca el aspecto obrerista sino además todo lo relacionado con la industria a través de la cual vivimos a México; por lo tanto, reiteramos nuestro ofrecimiento, ya demostrado anteriormente, de colaboración intensa, honesta y desinteresada a nuestras Autoridades, que hacemos extensivas en particular en esta ocasión al titular de A.S.A., a quien le decimos: "ASPA ha respondido siempre confíe en nosotros, que sabremos cumplir"

3.3 Se denuncia la falta de servicios

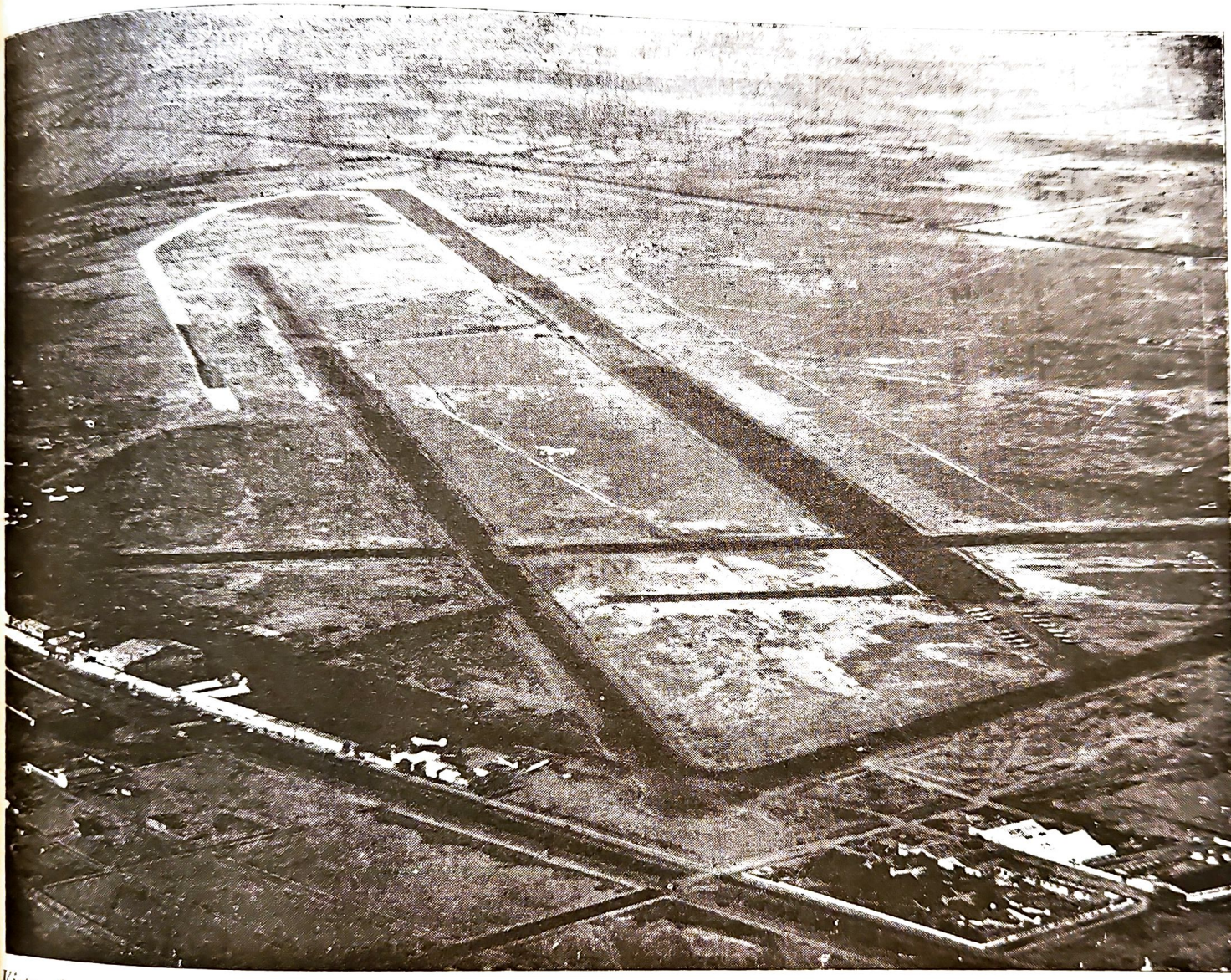


Inexplicablemente, el señor Julio Hirschfeld Almada, Director de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, además de negarse a participar en el vuelo de inspección, se ha opuesto a que el nuevo aeropuerto de Nuevo Laredo sea operado, lo que obligó a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México a suspender sus servicios en el viejo aeropuerto de dicha ciudad y a exigir la inmediata operación del nuevo aeropuerto.

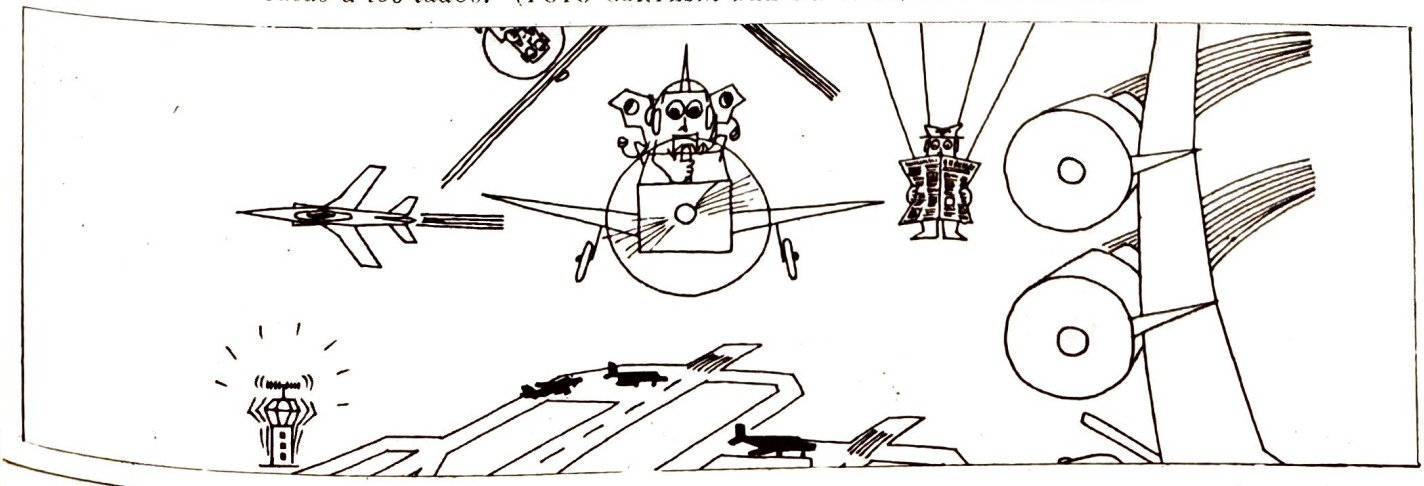
Hemos sido y seremos respetuosos de nuestras leyes e instituciones y ello nos obliga, de acuerdo con las recomendaciones presidenciales, a denunciar toda conducta contraria a los legítimos intereses del País.

Respetuosamente,
ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO.
Firma responsable:
Cap. Mauro Gómezperalta Damy
Secretario General.

3.4 El Aeropuerto y la Ciudad de México en 1949



Vista aérea del Aeropuerto Internacional de la ciudad de México hace 20 años. En la fotografía aparecen las pistas 5 Izquierda y 5 Derecha. La pista de carreteo está inconclusa y la nueva terminal no existe. Tampoco hay casas a los lados. (FOTO CORTESÍA DEL SR. SIGFRIDO PAZ PAREDES).



3.5 El Proyecto de Zumpango

El Nuevo Aeropuerto Internacional

Desde hace días se iniciaron los trabajos de levantamientos topográficos en terrenos del Valle de México, a fin de principiar las obras del nuevo aeropuerto internacional en Zumpango, estado de México, 35 kilómetros al norte de esta capital.

Tal información fue proporcionada en fuentes de la Secretaría de Obras Públicas, donde se explicó que la nueva terminal aérea contará con dos vías rápidas, una que se construirá sobre el gran canal, que será entubado para tal fin, a la altura de San Cristóbal Ecatepec, y la otra atrás de la sierra de Guadalupe.

Se piensa concluir para 1975 las obras, que forman parte del gran programa de construcción de aeropuertos aprobado por el presente régimen y en el cual figuran también el de Huejotzingo, de tipo militar, y el de Ixtapaluca, que servirá para una escuela de aviación.

Para su realización se cuenta ya con un crédito inicial de 120 millones de dólares (1,500 millones de pesos), que otorgó el Banco Mundial.

3.6 El Proyecto de Texcoco

Con el propósito de empezar a analizar algunos aspectos operacionales del Nuevo Aeropuerto del Valle de México, se han venido efectuando reuniones de trabajo entre los Coordinadores del Proyecto Texcoco y representantes del Colegio de Pilotos y de nuestra Asociación.

Por parte de la Dirección General de Aeropuertos de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas han asistido el Ing. Jorge de la Madrid Virgen, Coordinador General del nuevo proyecto, y los ingenieros Guillermo Montes Ramírez y Héctor Martínez Sandoval. Por parte del Colegio de Pilotos y de A.S.P.A., participaron los capitanes René Suárez Pérez, Carlos Adán Cárdenas Novelo, Raúl Lazcano Amador, Fausto de Lachica Servín, Francisco Ballina Suárez, Miguel Lavalle Robles y Luis Méndez Bracamontes.



Se están estudiando diversos aspectos tales como análisis del espacio aéreo disponible, coordinación de los controles de tránsito aéreo, localización de nuevas facilidades, requisitos de ascenso y velocidades de los diferentes equipos, etc., etc.

Cabe hacer notar que la Dirección General de Aeropuertos está realizando este tipo de reuniones con representantes de todos los organismos oficiales y privados que tienen relación con la operación del nuevo aeropuerto, con el objeto de que participen activamente en el mencionado proyecto.



3.7 La falta de Planeación Cáncer en México

Nuestros Aeropuertos

(desde el punto de vista PILOTO)

Por el Cap. Fernando Cardoso V.

¿Son nuestros aeropuertos fáciles o difíciles de operar?. ¿Cuál es el grado o índice de seguridad para cada uno de ellos? ¿Cuántas veces interiormente nos hemos hecho estas preguntas? Dentro de cada Piloto están perfectamente catalogados los diferentes Aeropuertos que utiliza al cumplir sus servicios en forma profesional. Punto de vista muy distinto al del Pasajero, Operador, Ingeniero o Técnico en Servicios Aeronáuticos.

En una revista de Estados Unidos, hace poco tiempo, salió la clasificación de los Aeropuertos más importantes en el mundo, valorados por medio de estrellas, según el punto de vista "De Pasajero", habiendo considerado para ello: La accesibilidad de llegar a dichos Aeropuertos, las facilidades de estacionamiento, los problemas para encontrar los mostradores de las Aerolineas, y después el de localizar el avión correspondiente a su vuelo, dependiendo de las distribuciones y distancias para lograrlo, el número de hoteles y centros de diversión en sus alrededores, terminando con un concepto general. El Aeropuerto de la Ciudad de México no fue evaluado.

El punto de vista de los Pilotos acerca de los Aeropuertos difiere completamente para una operación profesional, pues puede comenzar a más de 100 millas de distancia y arriba de 30,000 pies de altura o sea al iniciar la aproximación hacia determinada pista de aterrizaje y el juicio para catalogarlos depende de seis factores principales con sus subdivisiones para cada concepto como sigue:

1º—"Volumen de Tráfico Aéreo", dependiendo primordialmente **del número** de Aviones que puede aceptar un Aeropuerto según su capacidad en determinadas horas del día y **la clase** de dicho tráfico; si es profesional o recibe también aeroplanos tripulados por Aviadores sin poseer aún las capacidades necesarias.

2º.—"Los Sistemas de Aproximación", cuando son respaldados por radares o sistemas de acercamiento, ya sean sencillos o múltiples considerando los obstáculos naturales y los factores humanos, el sentido de responsabilidad y las aptitudes particulares para brindar un verdadero servicio aeronáutico y un buen criterio para aplicar la electrónica en combinación con los procedimientos establecidos.

3º—"Las Radio Ayudas", como son los NDB's, VOR's DME's, ILS's con sus complementos.

4º—"La Radio Comunicación", según la importancia del Aeropuerto

5º—"Las Pistas", en función a sus longitudes y obstáculos en las aproximaciones, los problemas de pavimentación (normalmente deficientes) los señalamientos, la accesibilidad para llegar a sus cabeceras y su iluminación con las posibilidades para controlar la brillantez de la misma.

6º—"Las condiciones Meteorológicas", que afectan a los cinco puntos anteriores, cuando no hay un eficaz servicio de mantenimiento en los aparatos electrónicos de Radio Ayudas y Comunicación,

Todos estos factores son considerados en la mente de los pilotos al aproximarse a un Aeropuerto que haya sido planeado con eficiencia y visión, o con anarquía y errores frecuentes en nuestro país, para ser solucionadas día a día las deficiencias susceptibles a corregirse, así como los problemas de una expansión demográfica.

TUXTLA GUTIERREZ ¿SERVIRA DEVERAS?

Pero, lo que con sentido profesional, todos los Pilotos debemos sentirnos tristes, apenados y hasta enojados con nosotros mismos, es cuando observamos desde el aire la construcción problemática de un Aeropuerto, por las condiciones Meteorológicas prevalecientes. Como el planeado para dar servicio a la Ciudad de Tuxtla Gtz, situado en un poblado de Oco-

zocoautla a 36 kilómetros al Oeste de TGZ. Donde hace unos meses quizo operarlo el Avión del gusano barrenador y tuvo que cancelar el proyecto por usarlo solamente en muy pocas ocasiones, debido a las condiciones de techo y visibilidad.

La falta de una consciente planeación, ha sido el principal cáncer en México, pero cuando influyen factores técnicos en los cuales un grupo especializado, **debe dar su opinión** porque al **no hacerlo** se calificará como falta de Etica Profesional de los Pilotos, e irá en aumento dicha falta, según el puesto de representación de los mismos al ocupar un lugar directivo o asesoría en cualquiera organización de los mencionados Pilotos, debido a la facultad de poder hacerse oír con mayor facilidad de nuestros gobernantes.

Por mi parte, no justifico personalmente el hecho de haber comentado desde el inicio del proyecto del Aeropuerto mencionado, con dos Capitanes miembros de la Mesa Directiva del Colegio de Pilotos en aquella época así como a parientes del Ex-Gobernador de Chiapas, Dr. Velasco Suárez, acerca de la dudosa idea de construir el citado Aeropuerto, pues debería de haber insistido en la cancelación de dicho proyecto, al tener más de 25 años de volar sobre la región mencicnada, me daba un alto coeficiente de seguridad en mi aseveración y haber evitado, que se malgaste el dinero del pueblo. De un pueblo que sufre miserias, por la mala administración de sus impuestos y la falta de conciencia profesional de las personas que orgullosamente exhibimos un título, cualquiera que éste sea.

En mis investigaciones sobre el fin a que va a llegar el Aeropuerto de Ocozocoautla, obtuve cierta información proveniente de fuentes honorables que merecen todo respeto y consideración, siendo además fácilmente comprobables para quienes lo deseen. Encontrándome con los siguientes datos:

—El proyecto fue ordenado por el Ing. Federico Dovalí, Director General de Construcción de Aeropuertos en el Sexenio pasado, en contra del criterio del entonces gobernador del Estado y oposición de cierto número de representantes de la Cámara de Comercio en TGZ.
—Se obtuvo un estudio Meteorológico de dudosa-veracidad.
—Se ha gastado el 65% aproximadamente, 110 millones de pesos.
—Se suspendió la construcción por falta de dinero.
—Se renovó la obra por La constructora "De la Cerda".
—Se gastarán aproximadamente 50 millones de pesos más para terminar la obra.
—Se trabaja frecuentemente en el día con las luces de las maquinarias encendidas, por causa de la niebla.
—Reportan vientos predominantes transversales a la pista.
—Tiempo de construcción, se calcula para Mayo de 1978 y probablemente la entrega sea un año después de la fecha.

Para esa época, los Pilotos contaremos, para dar servicio al público, con un nuevo "Aeropuerto Problema" esperando que aún con las Radio Ayudas que se le instalen no tengamos que sobre-volar frecuentemente dicho Aeropuerto aumentando el gasto operacional de los vuelos, produciendo intranquilidad en los pasajeros y dificultad para los Pilotos, teniendo que seguir usando el actual Aeropuerto, que en el presente cuenta con una pavimentación tal que después de aterrizar se convierte el avión en una licuadora recomendable para el Sr. Director de la Dirección de Conservación de Aeropuertos, como otros muchos más.



"La falta de una consciente planeación, ha sido el principal cáncer en méxico"

4.1 Aerovías: Las supercarreteras en el aire

El progreso de un país está regido, entre otros factores, por el interés de su población a tomar medidas que faciliten el descongestionamiento de sus transportes. Si tomamos por ejemplo el automóvil, que día a día es construído con mayor potencia, la cual permite desarrollar más velocidad, ha dado como resultado que la mayoría de los caminos resulten anticuados y, como medida correctiva, de una parte a la fecha se vienen construyendo supercarreteras y pasos a desnivel.

La aviación, en igualdad de condiciones, se encuentra con los mismos problemas, ya que los aviones son más rápidos, de consumo de combustible más elevados y en virtud de que pretenden acortar las distancias hay que dotarlos, en tierra, de facilidades que expediten las llegadas y salidas de los mismos.

Existe un proyecto que al hacerlo de la opinión pública pretendemos tome el auge debido y consiste en lo siguiente: En el aeropuerto de México, contamos únicamente con una entrada de aviones (Radio-guía de Tepexpan) y que a la vez es salida para los mismos o sea, una sola carretera de doble sentido que resta mucho de prestar las facilidades necesarias para expeditar el intenso tráfico nacional e internacional de este aeropuerto. Es necesario crear supercarreteras y pasos a desnivel, que en este caso se concretarían bajo el plano siguiente:

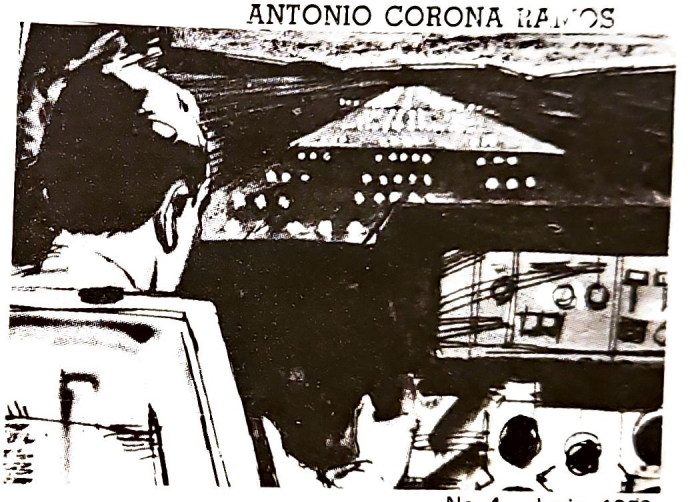
Imaginándonos el área de control nos encontramos con que tenemos las siguientes puertas de acceso: al noroeste: Querétaro, al norte: Tamuin, al noreste: Tuxpan, al este: (Nautla) y al sur: Tequesquitengo. Dentro de esta área los aviones saldrían a una altura pares de miles de pies y no menor de doce mil pies, excepto al sur que sería de catorce mil pies, pudiendo escalonar el ascenso en aquellas radiofacilidades que hay o se instalaran. Dicho tránsito de aviones saldría sin interferir los de llegada, pues éstos lo harían a alturas nones de miles de pies y no menor de trece mil, excepto nuevamente al sur que sería quince mil pies.

Para evitar el cruce en Tepexpan el proyecto requiere de una serie de radiofacilidades que marcarían una ruta perfectamente balizada y que sobre el terreno sería, a partir de Tizayuca o del TVOR de Pachuca hacia Tlalnepantla y de ahí a un punto de transición en la ciudad, de donde se procedería a un marcador exterior y finalmente a un marcador interior que estaría en la cabecera de la pista 5 derecha. Se comprende lógicamente que esta pista estaría dotada de un sistema de aterrizajes por instrumentos ILS.

Este proyecto, esbozado en estas líneas, no comprende la localización exacta en el terreno de las radio-facilidades ya que tendrían que ser instaladas en lugares que permitieran deshacer altura de entrada y permitieran efectuar aproximaciones directas.

Considero este proyecto es una serie de medidas que permitirían expeditar el tráfico aéreo y efectuarlo con la debida seguridad, poniendo al aeropuerto de la ciudad de México a la altura de los mejores del mundo y de la belleza exterior de su edificio.

ANTONIO CORONA RAMOS



No. 4 — Junio, 1959

SISTEMA DE ATERRIZAR POR INSTRUMENTOS

Mediante un sistema de aterrizaje por instrumentos instalado en el Aeropuerto de Londres, podrán aterrizar los aparatos en circunstancias atmosféricas clasificadas por la Organización Internacional de Aviación Civil como pertenecientes a la Categoría número 2. Esto quiere decir que el aeropuerto londinense tiene la primera pista del mundo en la que los aviones podrán tocar tierra con una visión de tan sólo 402 m. y una formación nebulosa a unos 30 m. de altura.

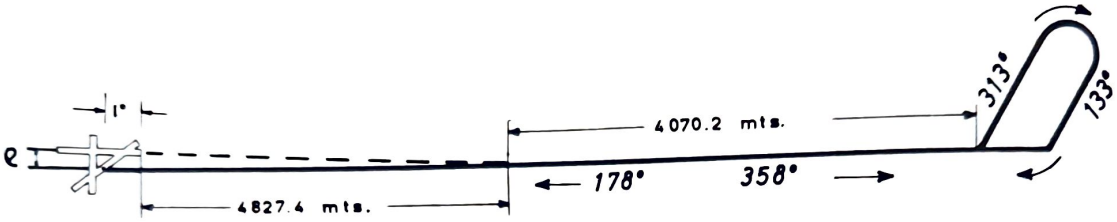
Lo ha puesto en práctica la Standard Telephones and Cables Ltd., STC House, 190 Strand, Londres, W.C.2.

(Material proporcionado por la Embajada Inglesa)

1966

4.2 Sistema de aterrizaje por instrumentos

Método para Determinar el Rumbo del Descenso Final en las Aproximaciones por Instrumentos



I).—Deben proyectarse estos descensos como pistas existan o por lo menos en las direcciones más usuales, cuando se trate de radio-ayudas omnidireccionales y también en los de A.D.F. cuando el ángulo D sea superior a 3°.

II).—La diferencia angular entre el rumbo de la pista y el rumbo de descenso final, corresponderá principalmente al mayor o menor alejamiento de la posición de la radio-ayuda con respecto a la pista.

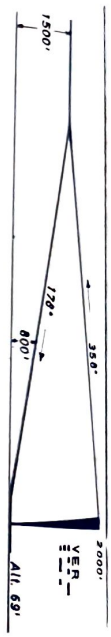
III).—Por lo que se refiere a los pilotos, y cuando por razones de visibilidad reducida, se vaya a usar un QDM para enfilamiento en donde no exista descenso específico, el QDM deseado se obtendrá en forma aproximada, aumentando al rumbo de la pista, si la radio-ayuda queda a la derecha de ésta, o reduciendo de ella si queda a la izquierda, un valor angular correspondiente a un grado por cada 50 Mts. de alejamiento del radio-ayuda con respecto a la pista.

IV).—De la fórmula 1, se ve que la distancia a la cabecera, del punto de contacto, depende del mínimo establecido, por lo que tomando un valor de techo promedio de 400' la distancia a la cabecera será de 1.3 millas náuticas, valor alrededor del cual deberán variar, no por mucho dicha distancia en todos los casos. Por lo tanto el punto teórico de contacto queda lo suficientemente cercano a la pista como para tener las mismas condiciones atmosféricas y lo suficientemente alejado de la misma para permitir con viraje mínimo, el acomodamiento de la misma.

V.—Cuando la diferencia angular entra la trayectoria de descenso y el rumbo de la pista, sea pequeño (2 a 3 grados) se deberá aplicar la corrección en el caso de radiofaro omnidireccional (V OR), pues tanto por la precisión del sistema, como por la posibilidad material de selección a bordo del radial grado por grado, se podrá obtener la mayor precisión que el método permite, sin embargo, cuando se trate de radiofaro de baja, se podrá despreciar la corrección, ya que los errores inherentes al sistema son de orden semejante al de la corrección.

El método aquí expuesto, fue aplicado en la determinación de los rumbos de descenso final a las pistas 13 y 31 del VOR de Tampico actualmente en vigor, siendo ésta la razón del por qué de la diferencia entre los rumbos de descenso de VOR y de ADF en dichos descensos.

Finalmente, aprovechando la oportunidad para hacer público mi agradecimiento al señor ingeniero J. Vargas, capitán A. Jiménez Nieto, capitán R. Pani, a la sazón Gerente de Operaciones, Jefe de Pilotos y Jefe de la Sección de Adiestramiento de C.M.A., respectivamente, así como a las autoridades correspondientes que al aprobar los descensos mencionados, me permitieron poner en práctica el método objeto de este artículo con los resultados que espero hayan sido satisfactorios para aquellos compañeros que lo hayan aplicado en condiciones atmosféricas desfavorables.



PERFIL (figura 4A)

Por el capitán **Enrique Labadie Priani**

4.3 Problemas de navegación

Problemas de Navegación

por el capitán Moisés Alcaraz

El hombre a través de su entrenamiento y experiencia, adquiere ciertos patrones habituales que le permiten percibir de antemano ciertos sonidos, actitudes de cierta manera.

Asimismo existe un fenómeno sicológico denominado "consistencia percepcional", que nos permite apreciar ciertas cosas, por lo que son, aunque estas estén distorcionadas o presentadas de forma simbolica. Esto tiene mucha importancia en el diseño de instrumentación aeronáutica, ya que ciertos tipos de instrumentación son más aceptables que otros, que estos llenan los requisitos de consistencia percepcional de los pilotos más que algunos otros, un ejemplo de esto es el hecho de que en los sistemas de presentación vertical para aterrizaje, en todo tiempo algunos de los símbolos que representan la pista tienen mayor aceptación.

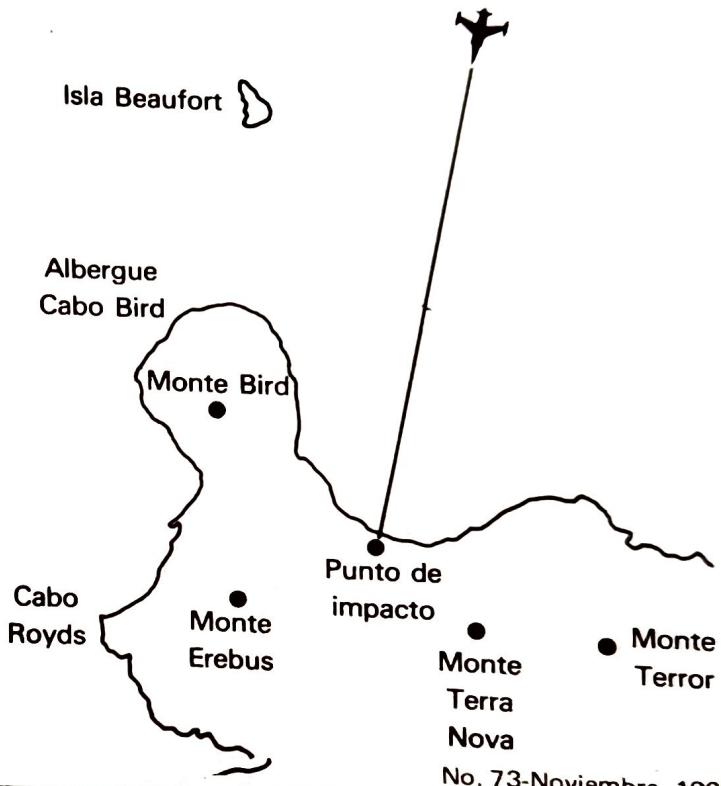
El hecho de que IFALPA haya indicado como requisito indispensable para la operación en todo tiempo el diseño y prueba de un sistema de presentación vertical de instrumental, indica que es propósito firme de la Federación, mantener al piloto como el total responsable del vuelo en todo momento. Asimismo, se han enunciado las tolerancias y clase de equipo para navegación, que tendrá que utilizarse en el futuro equipo de vuelo.

En cuestión de tolerancia, se pide un error máximo de 5 grados en 2,000 millas de recorrido.

En equipo, éste deberá ser de presentación pictórica, no distorsionada, controlada desde la cabina de mando por cualquier piloto; es decir, deberá ser operación similar a las corrientes prácticas en la operación de la mayoría de las grandes líneas aéreas, en las cuales el piloto asume la responsabilidad del control y administración de la navegación.

Cada una de estas actividades supone una diferente carga de trabajo al piloto, y tiene una influencia directa en la configuración básica de la cabina y la composición de la tripulación.

Aquí se presentan los mismos problemas básicos que discutimos anteriormente, las tolerancias y rendimiento del equipo deberán ser tan buenos más que los expresados anteriormente, si se toma en cuenta que un error de un grado en el rumbo causaría un error de posición de 35 millas en una hora; en el plano vertical, el mismo grado de desplazamiento causaría en 40 segundos un ascenso o descenso de 2000' que es el límite actual de reparación vertical.



4.4 Urge llegar a un acuerdo para las comunicaciones mundiales

Por ROBERT W. SARNOFF
Presidente, Radio Corporation of America

En el mundo ha estallado una Revolución Informativa que ha adquirido mayor auge merced al perfeccionamiento de los sistemas de satélites de comunicaciones. En este artículo se examina la situación actual de la tecnología de comunicaciones y se propone un acuerdo internacional que aproveche su potencial para unir a los pueblos de la tierra.

4.5 Inauguración del radar para el aeropuerto de México

Moderno Sistema de Radar Para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

A LAS 10.00 horas del pasado 6 de octubre, el licenciado Adolfo López Mateos, Presidente de la República, acompañado del secretario de Comunicaciones y Transportes, ingeniero Walter C. Buchanan; del jefe del Departamento del Distrito Federal, licenciado Ernesto P. Uruchurtu; del embajador de Francia, Raymond Offroy; del vicealmirante Oliverio F. Orozco Vela; del subsecretario de la Defensa Nacional, general Juan Flores Torres y del subsecretario de Comunicaciones y Transportes, ingeniero Juan Manuel Ramírez Caraza, puso en servicio los modernos sistemas de radar para la aviación mexicana. A la hora citada, el Primer Mandatario a bordo de un helicóptero arribó al lugar denominado "Cerro Gordo" para inaugurar el radar regional. Más tarde se trasladó al Aeropuerto Central de la Ciudad de México, para poner en marcha el radar de aeródromo y todo el equipo en general. La aviación nacional vestía sus mejores galas, para el momento trascendental de la conquista. Una conquista de progreso técnico para alcanzar una de las metas en pro de la seguridad en el transporte aéreo.





No. 60-Octubre, 1964.

A Dos Años de Inaugurado Está sin Funcionar

EL RADAR DEL AEROPUERTO DE MEXICO

Por el capitán Alfonso González Pérez.

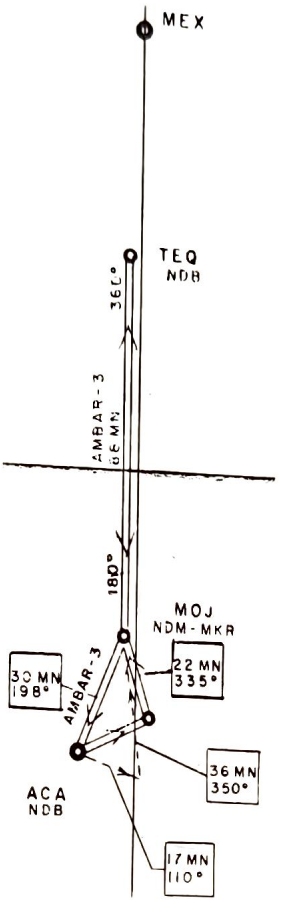


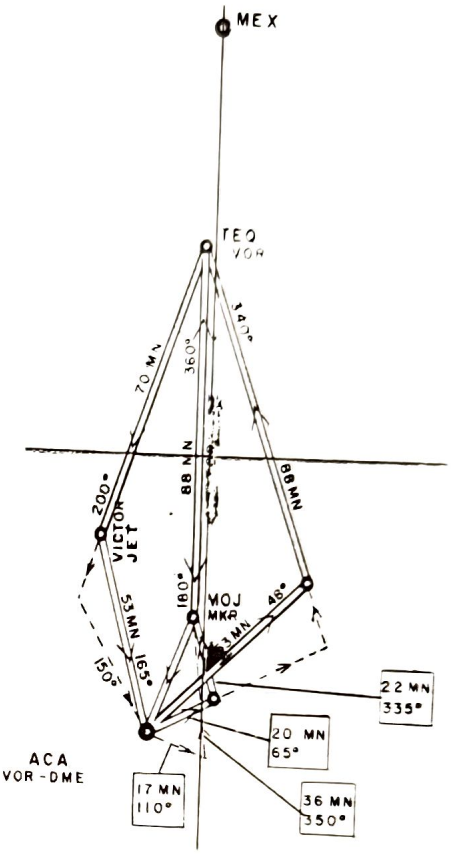
4.6 Problema de la ruta aérea MEX-ACA

LA ruta aérea entre México y Acapulco es una de las más transitadas en la República Mexicana. Sin embargo, esta ruta no cuenta ni con facilidades de navegación adecuadas, ni con Control de Tránsito Aéreo, ni con procedimientos que permitan fluidez en el tránsito.

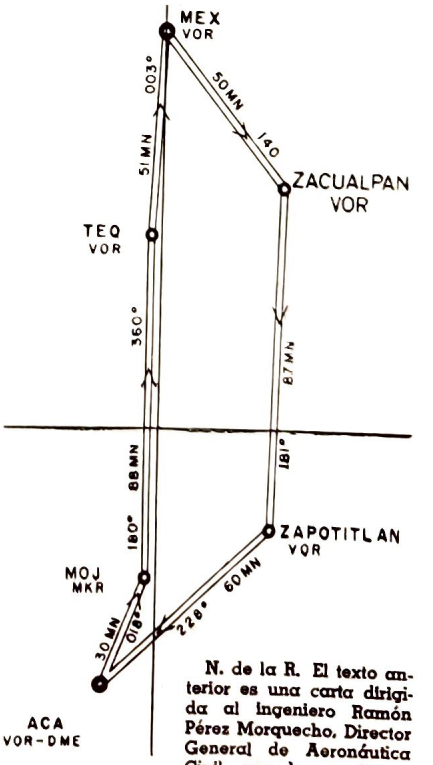
En consecuencia, la seguridad de las operaciones se ven seriamente comprometidas, por lo que nos permitimos hacer las siguientes sugestiones:

1. Establecer el Control de Tránsito Aéreo en toda la ruta:
   a) Extender el Centro de Control de MEX hasta MOJ cuando menos, y 50 MN alrededor de TEQ;
   b) Establecer un Control de Aproximación en ACA, en comunicación directa de voz con el Centro de MEX.
2. Instituir el **control positivo** para todas las aeronaves que vuelan a/o arriba de las altitudes mínimas de vuelo, en cada sector de las aerovías (IFR obligatorio).
3. Dentro de un radio de 50 MN alrededor de ACA, todas las aeronaves en vuelo VFR (abajo de las altitudes mínimas para vuelo IFR), deberán estar en contacto con el Control de Aproximación de ACA y acatar sus instrucciones.





4. En las mismas condiciones se operarán los vuelos en el área de MEX.
5. Certificar los VOR de TEQ y ACA.
6. Instalar DME en el VOR de ACA.
7. Establecer aerovía Ambar-3-E entre ACA y MOJ, para las aeronaves procedentes de ACA (grabado 1).
8. Establecer aerovías VICTOR y JET (normales, Este y Oeste), entre TEQ y ACA (grabado 2).
9. Establecer trayectorias alternas de llegada y salida en ACA (grabados 1 y 2).
10. Instalar dos facilidades de navegación, VOR, para establecer una aerovía paralela, al Este de la actual, reglamentando entonces aerovías de un sólo sentido (grabado 3).



N. de la R. El texto anterior es una carta dirigida al ingeniero Ramón Pérez Morquecho, Director General de Aeronáutica Civil, por los capitanes Francisco Ballina Tavares, Secretario General de AS PA y por Andrés Fabre Tirán, Secretario de Asuntos Técnicos de nuestra Asociación.

4.7 Los servicios de CTA se deben mantener actualizados

Editorial

LA reciente celebración de la Segunda Semana de Seguridad Aérea, es un evento cuyo justo significado es necesario enfatizar.

En primer lugar constituyó una franca exposición de los problemas que afectan a la seguridad del transporte aéreo. Esta exposición, efectuada en sesiones públicas y en largos debates en mesas redondas, fue hecha por representantes de todos los sectores que integran la industria en la cual el gobierno ha delegado la realización del transporte aéreo, y por altos funcionarios gubernamentales cuya misión es vigilar el cabal acatamiento a todas las normas conducentes a la seguridad aérea.

Los problemas expuestos son de considerable magnitud: deficiencias en el control del tránsito aéreo, carencia de cierto equipo especializado en los aeropuertos, escasez en calidad y cantidad de ayudas para la radionavegación, empresarios desprovistos de ética que utilizan equipo de vuelo en condiciones deplorables, pilotos necesitados de una preparación y profesionalismo acorde a las necesidades contemporáneas. Estas deficiencias son la resultante de una larga sucesión de acontecimientos que se ha prolongado por muchos años y cuya continuación es imperativo terminar.

El diálogo en sí, enmarcado con un alto espíritu de crítica constructiva, entablado entre altos representantes del gobierno, trabajadores y empresas, es un síntoma de cambio positivo que nos alienta a pensar que las conclusiones a las que se llegaron, de llevarse a cabo, incrementarán notablemente la seguridad del transporte aéreo nacional.

Debe ahora efectuarse el ciclo completo: de la concepción de la idea a su realización. Esto nos atañe a todos nosotros.

Es precisamente aquí donde encontramos el justo significado a la celebración de la Segunda Semana de Seguridad Aérea: la obligación que tenemos de procurar que lo acordado en esas discusiones se convierta en realidad. Nuestra diaria labor efectuada con toda la técnica y el profesionalismo que demanda la sociedad, nuestra constante vigilancia para que se cumplan leyes y reglamentos y nuestra prontitud para reportar anomalías y criticar constructivamente las deficiencias observadas, en mucho ayudarán a incrementar la seguridad del público usuario.

ASPA VEINTICINCO

4.8 Continuas fallas en los sistemas de navegación y el Aeromexicano

LO QUE SUEÑA UN AEROMEXICANO

Por el Capitán Cóppola



Al llegar a plataforma, el personal ya estaba listo para recibir y auxilios; me dice el capitán: ¿te lastimaste mucho?... ¿¿Por qué?? Levanto la cabeza y casi no veo... bueno, veía algo rojo, y en medio de eso, como pesadilla, veo que estamos en una pista del aeropuerto de México; había como 20 perros y mucha confusión.

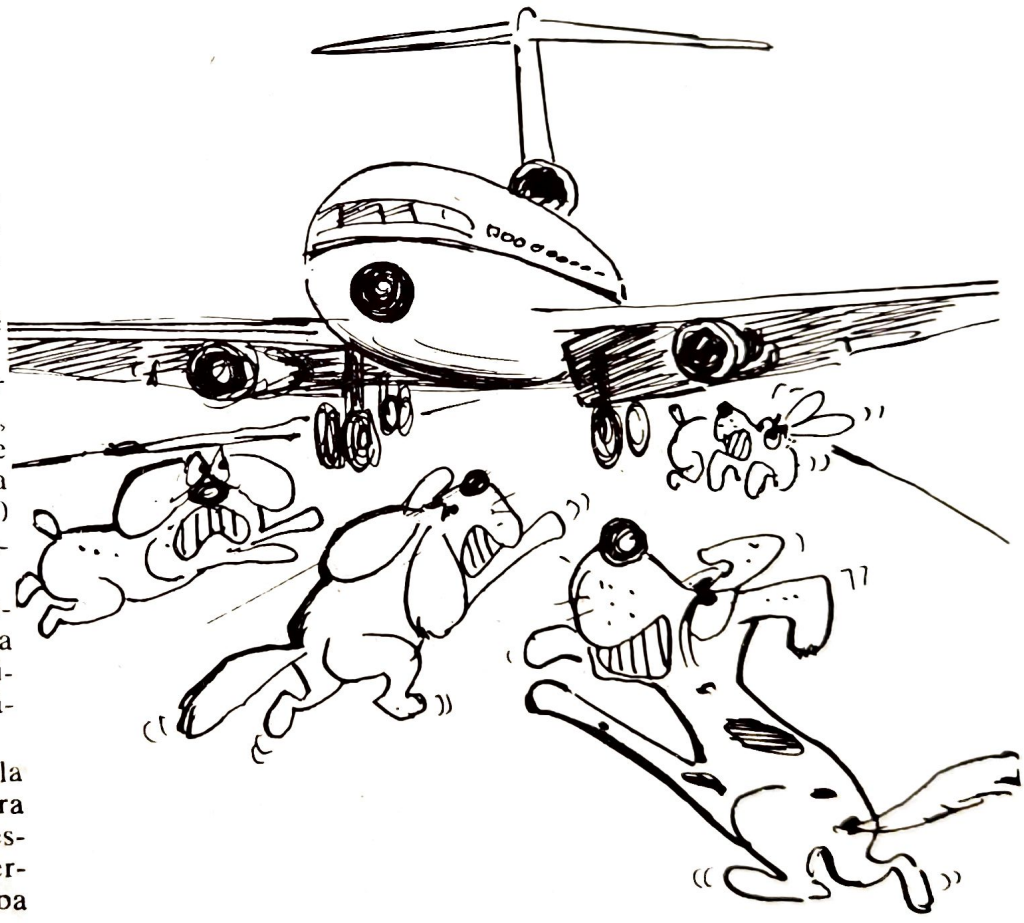
¿Pues qué pasó, capitán? ¿Qué no estamos en Phoenix?

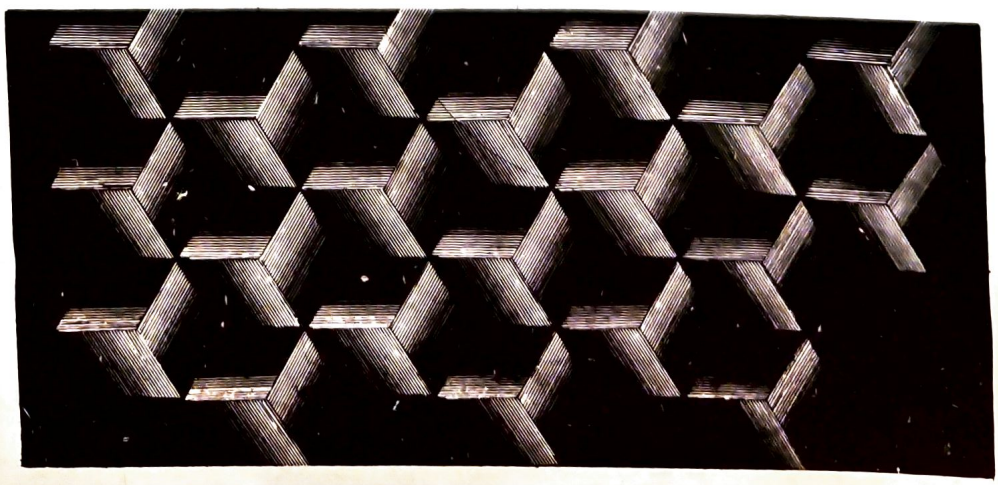
¡Qué va!, tuve que descontinuar el despegue y frenar bruscamente, exactamente en el momento en que tú te inclinaste hacia adelante para ajustar la potencia, pues como 30 perros invadieron la pista por todos lados.

Todavía no acababa de incorporarme cuando se escuchó por la frecuencia del radio: "¡Aero-México 100, desaloje la pista, tiene tráfico enfilado corto!" (¿?)

Como pudimos desalojamos la pista y llegamos a plataforma para que se levantara el acta correspondiente; y entre quejas del personal de tierra, de que se estaba demorando el vuelo, y la alarma y confusión de los pasajeros por el susto, yo me limpiaba la sangre de la frente y pensaba: ¿Será posible que sólo hayan sido sueños todos mis intentos inútiles de llegar a Phoenix?... ¡Qué lástima, desearía tanto que algún día siquiera uno solo de ellos, se realizara... qué alegría sería para mis compañeros y para mí cuando esto sea...

Voy a encomendarme a San Martín de Porres para que ya no tenga tan mala pata, pues todo me sale mal, a ver si él sí me entiende, pero no en sueños, "ahora DESPIERTO"





4.9 VOR San Mateo Fuera de servicio

Por el Cap. Carlos Tarazona Codina

la cárcel de papel aéreo

Como un pequeño recordatorio a los asiduos visitantes a esta H. Cárcel de Papel, queremos subrayar que el origen de la Institución fue debido en su parte medular, a la necesidad de exponer ante el mundo civilizado y en especial a los habitantes de la ciudad parcialmente obscurecida, todos los problemas que directamente perjudican o tienen que ver con la aviación comercial y sus gremios afiliados, en especial al de la Golondrina y Cruz del Sur.



E D I C T O :

La dirección del Penal de esta H. Cárcel, ha querido poner en conocimiento del pueblo los siguientes casos, y cuyas penas a continuación se añaden:

1o. Hartos ya los fiscales censores, de circulares estimulantes de un amor por la camiseta a todas luces inexistente, EXIGEN:

Que los voceros de la opinión pública (periódicos, TV, radio, etc.) sean debidamente informados de los pormenores de una demora, TODOS, y no argüir patrañas como, recesos de tripulación, falta de las mismas, mal tiempo, etc. etc. Monerías que por años han desfigurado la ética, profesionalismo y postura en general de los trabajadores del Gremio que nos ocupa; acosados a la vez por románticos (¿De qué lado estás?) (no critiques, da soluciones) (¿estamos orgullosos de tí?) etc., de la más pura demagogia publicitaria.

Es necesario y sano que los verdaderos motivos a los retrasos, cancelaciones y deficiencias sean expuestos, para lograr una mejor comprensión y estado de cosas. Es NECESARIO saber que el 80% de las cancelaciones se deben a que el equipo se emplea en propósitos más importantes que el transporte de Pax. y carga, y que el 20% de las fallas restantes se deben a faltantes de Stock, por abastecedores, o de orden económico. Lo anterior es más claro que el agua y bastante más digno, creando prosélitos a toda prueba, en lugar de orientar los cañonazos a una línea de flotación que cada vez flota menos.

Por lo tanto y sumariamente se imponen de 50 años y un día a aquel o aquellos que hayan solapado los verdaderos motivos de los retrasos en lo ya transcurrido de 1976.

2o. Se está condenando también a 50 años y un día al Sota- encargado de conexiones de la Telefónica, por haber puesto un ramal de reservaciones VIP a 50 metros de la cabecera 05.I, cuestión que bloquea cachuchera- mente a uno que otro pasajero de boleto entero que hace 6 meses reservó.

LO OI EN 123.45: ¿Qué hará mi devoto San Mateo para ser descontinuado como Santo?

(firma)

4.10 La libre expresión

Ahorremos papel... o lo que es lo mismo: Algo añejo estamos escanciando

Por Jorge Terroba

QUÉ título tan cachetón!; (perdón por lo de título... digo por lo de cachetón). La verdad es que estoy impresionado con el título, porque creo que como tal es algo grande, pero no me queda más que entrar en materia, y al efecto me permito señalar los antecedentes que me inspiraron a inventar tan genial título:

No traigo reloj (en el próximo número les voy a explicar por qué no tengo reloj), pero calculo que son más o menos entre 7 y 7:30 de la mañana; un piloto de alimentadoras que esgrime con magistral maestría (válgame la redundancia), un computador con el cual soluciona problemas del plan de vuelo que lo llevará a X destino. Un capitán de Hawker revisa y firma la documentación de su respectivo vuelo. Una tripulación de DC-8 comentando sobre la carga para la utilización de su combustible. Dos tripulaciones de DC-9 elaborando sus planes de vuelo tanto oficiales como de la empresa a la que pertenecen.

En otra oficina similar ocurre aproximadamente lo mismo, pero en este caso se trata de una tripulación de DC-6 y una de B-727.

En otra oficina similar un capitán de un Cessna 420 elabora con singular profesionalismo también, su plan de vuelo; asimismo se ve a una tripulación de un DC-3 y, por último, un capitán de un Aero-Commander.

Llegará el momento en que todos y cada uno de los personajes que intervienen en este cachetón drama de la vida diaria, tengan que escanciar algo añejo. Y no se trata de bebida espirituosa, embriagante o alegrona, sino de la bilis que tendrán que derramar al saber de las condiciones en que estarán las radio-ayudas en las respectivas rutas aéreas a volar.

Más o menos en igual forma, aunque en diferente tipo de papel por su textura y color, tendrán que empezar a leer los Notams (creo que viene del latín o del griego, o, en su defecto, de algún idioma de Extranjia, creo que esto es del extranjero, de los vocablos Notice To Air Men...*):*

VOR de tal lado: fuera de servicio; *REIL de tal lado:* fuera de servicio; *VASIS de aquí:* fuera de servicio: *RADIOFARO de allá:* fuera de servicio; *FRECUENCIA DE TORRE de acullá:* fuera de servicio; *BOWSER de tal lado:* fuera de servicio, *cargar máximo combustible en estaciones precedentes; PRIMEROS SEISCIENTOS METROS de tal pista:* fuera de servicio; *¡PRECAUCION! pista de tal lado:* hombres y equipo trabajando; *¡PRECAUCION! pista 400 izquierda de tal lado:* fuera de servicio; *MARCADOR EXTERIOR de tal lado:* fuera de servicio; *y así como estos, se extiende en bastantes y coloridas hojas una serie de avisos interminables de las fallas que se encontrará uno a lo largo de las rutas por las cuales llevaremos a cabo el trabajo diario.*

AHORREMOS PAPEL... Que nos indiquen lo que está funcionando, y lo más probable es que se utilice media cuartilla, con el consiguienteahorro que se produzca por un presupuesto más bajo en lo que a papel se refiera.

4.11 Nuevo Control de Tránsito Aéreo







EN EL PRIMER ANIVERSARIO FUERA DE SERVICIO!

Cumplió UN AÑO de estar inoperativa esta importante Radioayuda para la navegación en el Area del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

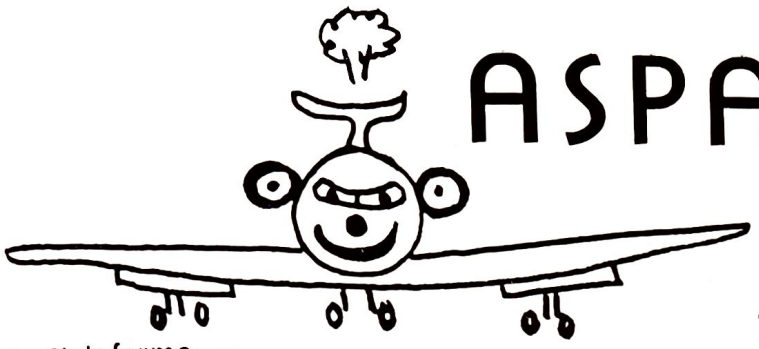
EFEMERIDES:

ABRIL DE 1974: "VOR SAN MATEO 114,5 Mc A PARTIR DEL DIA 8 A LAS 1300Z OPERANDO SIN IDENTIFICACION". (0690)

MAYO DE 1974: "VOR SAN MATEO OPERANDO A PRUEBA HASTA NUEVO AVISO. PENDIENTE VERIFICACION. **NO UTIL PARA NAVEGACION".** (0749)

JUNIO DE 1974: VOR SAN MATEO **FUERA DE SERVICIO** A PARTIR DEL DIA 3. **HASTA NUEVO AVISO".** (1123)





ASPA-VIENTOS

Por. ORAMA

En Plataforma.—

Casi de tan mal gusto como sacar a bailar a una paralítica, resultó el haberle adjudicado una ya famosa "frasecita" a un alto funcionario, en la que se dice que los sueldos de los aviadores no corresponden a la realidad nacional.

Lo que no corresponde a la realidad nacional es la falta de entusiasmo sindical y de civismo, de las que yo llamaré de aquí en adelante "asambleístas de cabina" y que son capaces de buscar disculpas para la derrota en lugar de encontrar caminos para el triunfo.

En Rodaje.—

¿Se han fijado ustedes en las caras de asombro de los pasajeros que abren la puerta de los W. C. de los aviones, cuando encuentran otra cara de asombro que no sabía que dicha puerta no tenía un "seguro"?

Listo a Despegar.—

Dada la edad de algunos pilotos de compañía, la casa "Sperry", fabricante de instrumentos, está pensando seriamente fabricar los velocímetros, tacómetros, altímetros y demás "metros" usando el sistema "braille" (lectura al tacto para invidentes). El diseño de la cabina quedaría en manos de decoradores japoneses quienes esperan lograr una "cabina palaciega" (pala ciega de la tripulación).

En Frecuencia de Ruta.—

Dice la Caja de Jubilaciones y Retiros que el financiamiento de 30 mil pesos que se le hace al socio sirve para comprar un auto y cubrir sus necesidades de transportación, y que el exceso de tal cantidad, sirve para pagar vanidad. ¿Será cierto?

Reporte de Posición.—

"ASPAVIENTOS" hace dos pronósticos con la seguridad de que acertará cuando menos en uno:

Antes de que termine este año, todos nuestros aeropuertos contarán con "Radar", "ILS", etcétera. "Aeronaves de México" dará a sus empleados reparto de utilidades. Los pilotos obtendremos nuestra propia clínica y un 40% de aumento en los salarios.

Pronóstico número 2: Al principio del año próximo todos los lectores de "ASPAVIENTOS" habrán perdido la fe en los pronosticadores.

En Inicial.—

Piloto soñador es aquél que filosofando sobre el placer que en él produce el vuelo dice: "Cuando vuelo me siento cerca de Dios".

Pasajero realista es aquél que le contesta cuando usted aterriza: "Estamos cerca de Dios".

En Pierna Base.—

Electo como Presidente de la Delegación Aeronaves el Capitán Jordi Centellas. ¡Felicidades!

"De la Delegación AMSA no hay querellas, siempre la hemos considerado asunto sobrio.
Pero, ¿qué hace allí un Capitán Centellas si esto no es el reparto de un Tenorio?

Libre para Aterrizar.—

En una de las empresas aéreas de mayor importancia en la República, se adquirió una computadora para el servicio de reservaciones; fue tal su actuación que se ganó el mote de la "Zopilota" por aquéllo de que se pasa todo el día "planeando" a lo tonto.

Bien, eso fue todo por hoy y recuerden que los mártires en la actualidad vienen en "juegos", siempre se les ve acompañados de una pluma y un papel...

5.1 Seminario de Medicina de Aviación en México



CAPITAN ENRIQUE ZAPATA, representante del Comité Técnico de ASPA, el ingeniero Dagoberto Proal, jefe del Departamento de Operaciones de la Dirección de Aeronáutica, el doctor Antonio Martínez, jefe del Departamento Médico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el licenciado Jorge Palacios Treviño, jefe del Departamento de Transporte Aéreo Internacional y el licenciado Rafael Benavides Santibáñez jefe de la oficina de Infracciones del Departamento Aéreo Nacional.

Por el Capt. Enrique Zapata B.

EL Comité Técnico de ASPA de México asistió del 9 al 13 de julio del presente año al Primer Seminario de Medicina de Aviación patrocinado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que fue organizado por la Jefatura de los Servicios de Medicina de Aviación de la propia Dirección General de Aeronáutica Civil.

El programa del Seminario incluyó demostración práctica de los exámenes médicos al personal de vuelo y una serie de conferencias dictadas por los especialistas más destacados de los organismos colaboradores antes mencionados, y cuatro mesas redondas en que se discutieron los temas siguientes:

a) Valoración de hallazgos del examen médico al personal técnico aeronáutico.

b) Problemas médicos de la aviación comercial.

c) Problemas oftalmológicos en la aviación.

d) Problemas de la aviación agrícola.

Deseamos agradecer al Dr. Luis A. Amézcua González, Coordinador General del Seminario, las atenciones que durante el desarrollo del mismo tuvo siempre para con la representación de ASPA;

5.2 Efecto de ciertas drogas en el personal de vuelo

Trabajo presentado en el Seminario de Medicina de Aviación por el Dr. **JUAN B. GRIJALVA**, de la Universidad Nacional Autónoma de México.

CONCLUSIONES

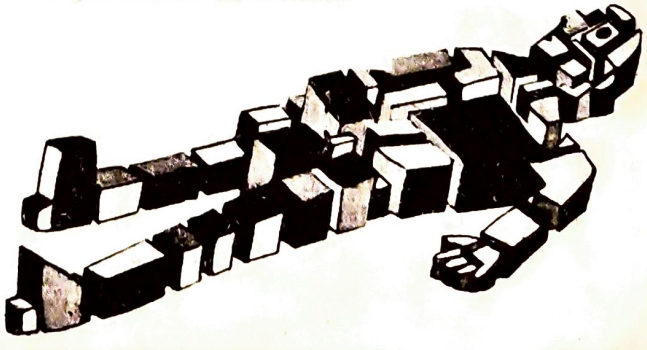
De la discusión relativa a la influencia de ciertas drogas en el personal de vuelo, podemos concluir que:

1.—Los pilotos y todos los miembros de la tripulación de vuelo, así como el personal de vigilancia en tierra, no deberán administrarse drogas a sí mismos sin la supervisión de su médico personal y de preferencia del médico encargado de su vigilancia en el trabajo.

2.—Si la terapia farmacológica requiere la administración de dosis altas, el paciente deberá ser removido de sus obligaciones de vuelo durante el curso del tratamiento.

3.—Quizá las drogas que deberán proscribirse sistemáticamente o al menos vigilarse cautelosamente en su administración, de manera especial deberán ser los tranquilizantes de diversas clases, los antihipertensivos, los anticolinérgicos, los antihistamínicos y otras drogas que afecten las funciones psicomotoras y sensoriales.

4.—En vista de que nuevas drogas se descubren constantemente, convendrá consultar al especialista correspondiente a intervalos frecuentes tratando de investigar su valor y sus efectos colaterales adversos. Deberá concederse especial atención a su uso en aviación y a la susceptibilidad individual.



5.3 Transporte de heridos y enfermos en la aviación comercial

Carta del Editor



• En el pasado seminario de Medicina de Aviación que tuvo lugar en la capital, entre otros temas se abordó el de la toxicidad de algunos insecticidas empleados en la aspersión llevada a cabo por los pilotos fumigadores; incluso se dejó entrever la posibilidad de efectos postericres imprevistos.

En el mes de enero próximo pasado hubo de lamentarse un caso doloroso íntimamente ligado con la azarosa vida de los compañeros que a la peligrosidad inherente al vuelo rasante, agregan el riesgo siempre inminente de pérdida de la visión o envenenamiento producido por substancias destinadas a destruir crganismos animales sumamente resistentes a cualquier tipo de veneno.

Un piloto aviador tuvo que ser conducido urgentemente de Tapachula a México para ser internado en una casa de salud por haber perdido el juicio. Radicado en Torreón, este piloto efectuaba vuelos de fumigación en cualquier parte del país donde eran solicitados sus servicios, sin punto de reposo en una actividad agotadora.

Los doctores dictaminaron como causa de su insanidad, cansancio excesivo y mala alimentación; sin embargo, existen antecedentes que hace suponer que ello fue debido a un envenenamiento progresivo por substancias altamente tóxicas, auspiciado por su debilidad física. Sea una u otra la causa de esta desgracia, los compañeros fumigadores deben estar alertas a este peligro latente, mientras se reglamentan debidamente en nuestro país las actividades de esta importante rama de nuestra aviación civil.

El Transporte de Heridos y Enfermos en Avión Comercial

Extracto del trabajo presentado por el Dr. Luis A. Amézcua González, Jefe de los Servicios de Medicina de Aviación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el Seminario de Medicina de Aviación.

FACTORES FISIOLOGICOS Y PSICOLOGICOS

LOS problemas que el paciente experimenta durante el transporte por avión son resultado de algunos cambios básicos en el medio ambiente y en el paciente mismo, los cuales se hacen manifiestos cuando el avión se transporta a las alturas.

Tales cambios pueden resumirse como sigue:

FISIOLOGICOS

1.—Disminución de la presión atmosférica.
2.—Disminución de la presión parcial del oxígeno.
3.—Reducción de la temperatura ambiente.

5.4 El IMSS en la Medicina de Aviación

Facilidades a los Familiares de los Pilotos en el IMSS

LA Secretaría de Previsión Social de A.S.P.A. de México, a través de su titular, el capitán Jorge Prendes Fernández ha logrado sintetizar los requisitos para la inscripción o el registro de los familiares de los pilotos en el Seguro Social, para evitar trámites inútiles que vienen a retardar dicha inscripción.

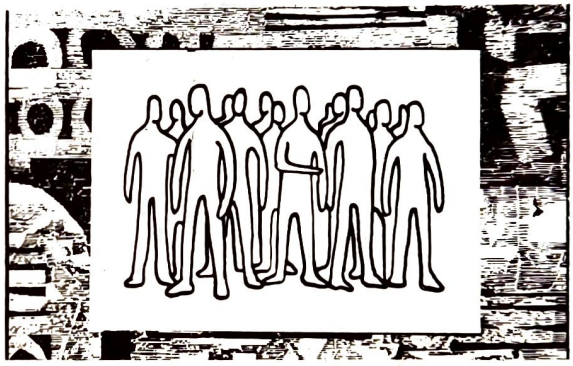
Los trámites a seguir se resumen en la siguiente forma: a) presentarse a la clínica que le corresponda; b) llevar tarjeta de filiación y acta de nacimiento del derechohabiente; c) llevar actas de matrimonio y actas de nacimiento de los hijos menores de 16 años; d) llevar actas de nacimiento de los padres, teniendo éstos derecho a ser inscritos en el Instituto, siempre y cuando vivan en el hogar del asegurado y dependan de él económicamente.

Esta observación de la Secretaría de Previsión Social, no dudamos venga a resolver los diferentes problemas que se presentan a los pilotos aviadores miembros de A.S.P.A. y a sus familiares, al tratar de utilizar los servicios médicos del Instituto Mexicano del Seguro Social a que tienen derecho.



EL PERSONAL DE VUELO, EL SEGURO SOCIAL Y LA MEDICINA DE AVIACION

Por el capitán Rafael Morales Arias, Secretario de Previsión Social de ASPA.



Es en el personal de vuelo y el Seguro Social, donde surge una pregunta:

¿Por qué si el piloto aviador, acepta gustoso y confiado la atención médica del Seguro Social para su esposa, sus hijos, sus familiares, cómo es que lo considera útil, de primera necesidad para ellos y no para sí?

La respuesta clara a la pregunta antes formulada, es que los médicos del Seguro Social, tienen por norma, por reglamento que el enfermo **debe tener fiebre** o de lo contrario no hay incapacidad ni por 24 horas.

El piloto aviador comercial, todos nuestros asociados, tienen por ordenamiento de la Ley de Vías Generales de Comunicación someterse a exámenes médicos y a dos tipos de análisis, otras tantas veces al año y según la edad, practicarse un electrocardiograma con una frecuencia que varía de los 6 meses a los 2 años. El costo de estos servicios es cubierto por el propio piloto interesado.

Creemos y nos atrevemos a sugerir que teniendo el Seguro Social la categoría, la solvencia profesional y los medios adecuados, sería de considerarse que nuestros Asociados —los miembros de ASPA—, recibieran de esa Institución el necesario y debido servicio de la Medicina de Aviación que tanta importancia tiene para la vida profesional del piloto aviador comercial, y que redundaría en beneficio del público usuario.

Nuestra sincera felicitación a Seguro Social por la magna obra que realiza, esperando que sus directivos tomen cartas en el asunto y dicten las medidas adecuadas para que el personal de vuelo reciba la atención especializada que necesita como derechohabiente, y como encargado de velar por la seguridad de la conducción de vidas humanas y costoso material aéreo.

5.5 Beca al Dr. Ramiro Iglesias Leal, Asesor de ASPA

BECA DE ASPA AL Dr. IGLESIAS LEAL



EN cumplimiento de un acuerdo de Asamblea, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, ASPA, ha concedido una beca al doctor Ramiro Iglesias Leal, para que participe en un curso primario de Medicina Aeroespacial en el Hospital Brooks, de Texas. La beca que disfrutará el doctor Iglesías Leal dará principo el 10 de febrero para finalizar el 10 de abril de 1964, por lo que tendrá una duración de nueve semanas.

Es propósito de ASPA de México, contar en el seno de su Asociación con un departamento médico especializado en la rama de Medicina de Aviación, tanto para realizar estudios e investigaciones de enfermedades profesionales como renglón importante en la vida profesional de sus agremiados, como para que esos especialistas proporcionen su asesoría técnica y científica en la renovación de contratos colectivos de trabajo de ASPA con las empresas aéreas en lo que concierne a su especialidad.

5.6 Un gran enemigo de los pilotos: el ruido.



EL problema del ruido y sofo-reducción ha venido a ser un factor restrictivo en el diseño de casi toda clase de aviones, y podemos considerarlo bajo las tres categorías siguientes:

1.—**Ruido externo del aeródromo,** el cual afecta a los residentes de las inmediaciones de los campos de aviación.

2.—**Ruido interno,** o sea el que afecta a los pasajeros del avión.

3.—**Ruido externo en el aeródromo,** que afecta a la estructura y equipo de los aviones.

Por J. D. Voce, B. Sc. Exclusivo para HELICE

5.7 La salud lo más importante

La Inspección Física del Piloto y el Estado Previo al Vuelo

LA inspección de rutina debe incluïr, por lo menos: (1) hélices, (2) motores, (3) tren de aterrizaje, (4) alas y fuselaje, (5) superficies de control y controles, (6) pesos de los pasajeros, equipaje y carga, **Y (7) sus propias condiciones física y mentales.**

Ignorarse a sí mismo en la planeación previa al vuelo sería tan insensato como omitir inspeccionar las condiciones de las superficies de control u otras partes vitales del avión.

El piloto puede determinar de diversas maneras su estado físico y mental para el vuelo. Primero, debe someterse a exámenes médicos periódicos y, en segundo lugar, mediante un auto-análisis físico y mental inmediatamente antes del vuelo.

No obstante que los pilotos deben someterse a exámenes médicos periódicos, pueden sobrevenir entre uno y otro examen condiciones de fallas físicas. Cuando esto ocurra, el afectado debe consultar a su médico sin pérdida de tiempo.

La segunda fase, el autoanálisis, es lo que el piloto debe hacer antes de cada vuelo. Ello es muy importante y debe ser el factor decisivo en cuanto a si debe volar o no.

Los puntos que deben sopesar se son los siguientes:

1—Estado mental,
2—Fatiga,
3—Uso de alcohol,
4—Uso de drogas.

Cada uno de los factores que se enumeran afecta desfavorablemente la actividad mental del piloto y por ende su habilidad para tomar decisiones prontas y acertadas y lograr reacciones rápidas.

Un estado mental deficiente originado por tensión nerviosa, por preocupaciones económicas o por problemas familiares, tiende a afectar las reacciones del piloto en el curso del vuelo y ello ha sido factor contribuyente en accidentes que han ocurrido últimamente.

El cansancio, particularmente el que sobreviene por insuficiente descanso y por falta de sueño, generalmente retarda las reacciones y es la causa de errores tontos por falta de concentración. Si antes de la iniciación de un vuelo es un tanto marcado el cansancio, **NO VUELE.** ...

Para prevenirse de los efectos del cansancio durante vuelos largos, el piloto debe mantenerse mentalmente activo mediante la verificación de posiciones, problemas y análisis sobre la radio-navegación, etc.

USO DEL ALCOHOL. **No se vuele bajo la influencia de bebidas alcohólicas.** Una norma excelente que debe observarse es permitir un intervalo MINIMO INVARIABLE de veinticuatro horas entre la última copa y la hora en Aún una pequeña cantidad de alcohol en el sistema, puede afectar cohol en el sistema puede afectar de manera muy adversa el criterio y la habilidad para tomar decisiones rápidas, acertadas e inteligentes. En igual forma, no debe volarse con el organismo afectado por los resultados nocivos del alcohol, cuyas consecuencias y



síntomas generalmente tratamos de curar o oliviar mediante dosis de aspirina o de otros medicamentos similares.

EMPLEO DE MEDICAMENTOS. Evítense los diagnósticos y recetas propias y caseras. Aún remedios caseros tan sencillos como píldoras o tabletas para la gripe jarabe para la tos, laxantes y otros medicamentos, pueden perjudicar seriamente el discernimiento. La norma que debe observarse es abstenerse de emplear medicamentos durante el vuelo, con excepción de aquellos que específicamente pueda prescribir un especialista en medicina de aviación.

Por habérseles asociado con recientes accidentes de aviación, los medicamentos cuyo empleo debe evitarse durante el vuelo son los siguientes:

1—Los antihistamínicos que se prescriben tan profusamente contra la fiebre de heno y otras alergias.

2—Calmantes del sistema nervioso, hipertensión y otros trastornos.

3—Medicamentos para reducir peso, tales como anfetaminas y otras drogas para calmar el apetito, pueden producir euforia y afectar el criterio.

4—Barbitúricos, tónicos y píldoras para el sistema nervioso que se emplean para corregir desórdenes digestivos y otras afecciones semejantes. Los barbitúricos embotan de manera marcada los sentidos.

5.—Otros síntomas que se presenten antes del vuelo, catarro o inflamación de la garganta, pueden degenerar en afecciones muy dolorosas del oído medio. **Si la condición es seria, NO VUELE.** Sin embargo, si el malestar se presenta en el descenso durante el vuelo, trague, bostece, o exhale fuertemente con la nariz tapada y con la boca cerrada.

6—Los adictos al buceo corren el riesgo de sufrir los efectos de la enfermedad "Caisson", o "Bends", * si vuelan inmediatamente después de haber practicado dicho deporte por cualquier período de tiempo. **NO SE VUELE ANTES DE VEINTICUATRO HORAS después de haber buceado.**

7—El Capitán tiene responsabilidad y autoridad plenas de velar por la seguridad de la aeronave que comanda, de los pasajeros, y de los que integran su tripulación **y por la de él mismo.**

***Enfermedad de los buzos. Trastornos por descomposición súbita.** La causa de los síntomas en la enfermedad de los buzos son las burbujas de gas que se forman en la sangre cuando disminuye bruscamente la presión. Tales burbujas están formadas sobre todo por nitrógeno, pero pueden contener también CO_2 y O_2. El volumen de nitrógeno que se halla en los humores y tejidos corporales es varias veces mayor que el del oxígeno, y doble del de anhídrido carbónico. Las burbujas suelen actuar como émbolos (embolia aérea), y los síntomas producidos dependen del lugar donde tales émbolos se alojan; pulmones, encéfalo, corazón, raíces medulares anteriores o posteriores, etc.

5.8 Ansiedad, Irritabilidad, Depresión

MEDICINA DE AVIACION

El uso excesivo del alcohol es a menudo alivio de la tensión, pero cuando este se toma en demasía únicamente acrecienta la severidad de los síntomas, es decir, se consigue un alivio momentáneo a expensas de un perjuicio general. Cuando una persona aumenta notablemente su consumo de alcohol, indica claramente la existencia de una crisis sicológica.

Los pilotos comerciales forman un grupo selecto de hombres saludables, sicológicamente hablando, y con una excelente predisposición para tratar situaciones de tensión; sin embargo, cuando esta es muy aguda, pueden desarrollar cualquiera de los síntomas mencionados anteriormente. Ellos deben tomar todos los días decisiones correctas al conducir los complejos aviones de hoy en día. Investigaciones previas demuestran que en ocasiones, síntomas de tensión sicológica aparecen en un gran número de pilotos. Estos síntomas indican que el individuo se encuentra agotado para enfrentarse a situaciones de tensión real. El resultado es una actuación deficiente del piloto quien al darse cuenta de el se angustia más. Se produce un círculo vicioso el cual si no se atiende a tiempo puede convertirse en una seria enfermedad.

EL SIQUIATRA

La aversión que existe entre la mayoría de la gente hacia el siquiatra, es aún mayor entre los pilotos, debido a su posición que exige constantemente un alto nivel de actuación y estabilidad emocional. Esta aversión deriva en parte de la falsa creencia de que la licencia de un piloto se vería en peligro si éste fuera atendido por un siquiatra. Esto no es necesariamente cierto. Hay pilotos que después de haber pasado por tratamiento siquiátrico han regresado a sus puestos en líneas comerciales, pilotos militares, o cualquier otro trabajo comercial de aviación. Todas las ramas militares tienen un siquiatra como miembro de su equipo médico-aéreo. Desgraciadamente éste no es el caso en las líneas de aviación comercial.

La mayoría de las líneas aereas cuentan con excelentes equipos aero-médicos, los cuales pueden proteger al piloto contra cualquier tratamiento que innecesariamente perjudique su capacidad de vuelo. Sin embargo, en la práctica se ha visto que la generalidad de los pilotos jamás consultan a los médicos de la compañía, de ahí que las Asociaciones de Pilotos deben ocuparse de casos semejantes, ya que son de suma importancia para el piloto.

Existe una opinión errónea relativa a las prácticas siquiátricas modernas: "El uso del diván", el cual siempre es temido por la mayoría de la gente, sin embargo el diván generalmente no se usa en el tratamiento de la depresión. La terapia sería más o menos de la siguiente manera:

1.—Entrevista inicial para saber la historia del caso.
2.—Examen físico y sicológico.
3.—Sicoterapia, es decir plática con el individuo.
4.—Prescripción de medicamentos si son necesarios.

Pensamos nosotros que la tensión no es producida en un piloto por el vuelo en sí, sino por factores tales como problemas familiares, económicos o condiciones según él pudieran ser perjudiciales para su carrera. Es difícil encontrar otra profesión en la que el hombre esté tan inseguro en relación con su status profesional.

El piloto está continuamente sometiéndose a exámenes físicos y de vuelo, los cuales naturalmente agudizan sus ansiedades. Como mencionamos anteriormente algunos pilotos se vuelven más ágiles y actúan con mayor eficacia, sin embargo, en la mayoría de los casos el aumento de tensión debi-



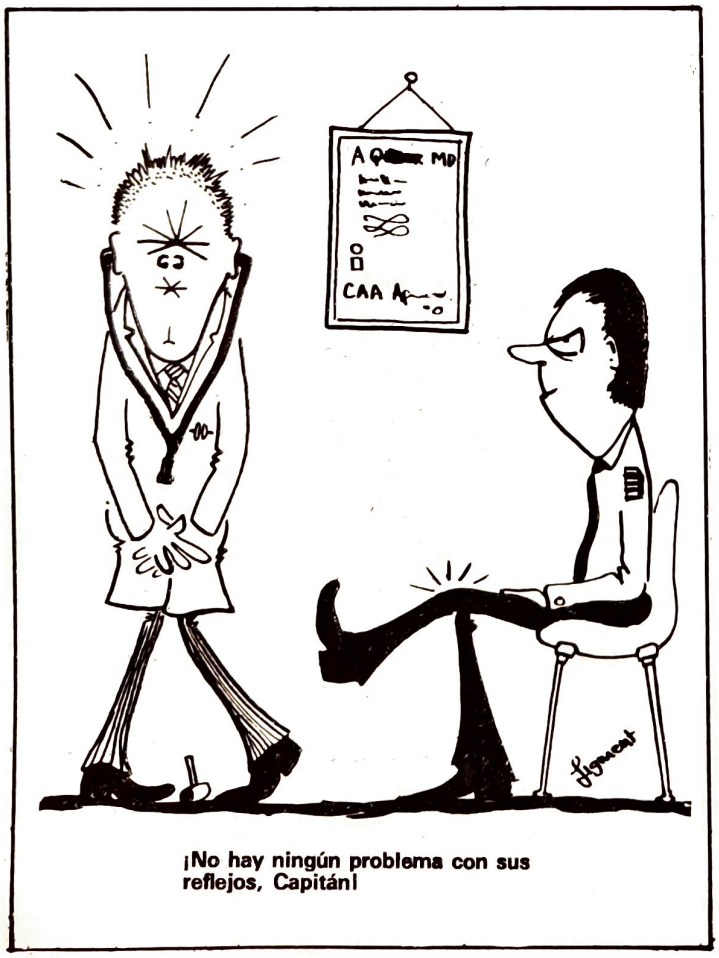
Antes que nada, una buena noticia capitán; la evaluación de su condición sicológica por cargas de trabajo revela que su condición es inmejorable.

do a entrenamientos produce ciertos disturbios que hacen que el entrenamiento no sea realmente válido, pues la persona no funciona como normalmente lo haría. Dichas reacciones se han llamado "chequitis" y se han visto aun en los pilotos más competentes.

CONCLUSION

Este artículo trató únicamente de señalar las reacciones más comunes de individuos sanos hacia situaciones de tensión. Mientras que los pilotos se asemejen en sus reacciones a la mayoría de la gente, por otro lado presentan problemas especiales en la rehabilitación de los mismos debido a la naturaleza de su trabajo. Estamos convencidos de que un piloto reaccionará excelentemente a tratamiento, debido a su alto nivel de adaptación de actuación y de conducta.

Esperamos que estas líneas hayan puesto en claro el hecho de que consultar ayuda siquiátrica no pone de ninguna manera en pleigro la carrera de un piloto comercial.



¡No hay ningún problema con sus reflejos, Capitán!

5.9 Incapacidad



Por el Cap.

Augusto Ramírez Altamirano.

EN febrero próximo cumplo cinco años de haber dejado de volar por incapacidad. La incapacidad es un retiro obligatorio que ocurre antes de la edad en que el piloto, por su contrato colectivo de trabajo, debe retirarse.

Es muy difícil concebir lo que ocurre en la mente de un piloto cuando tiene que dejar de volar obligado por una enfermedad. Mucha gente piensa, y algunos aviadores entre ellos, que el piloto que se retira por falta de salud ha obtenido un beneficio con su incapacidad. Otros piensan que no es una enfermedad real y que solamente se ha buscado un medio para dejar de volar y obtener las prestaciones a que tiene derecho, tachándolo injustamente de falta de integridad, honradez y

de un alto espíritu de ética profesional, como si el hecho de enfermarse fuese una deshonra o una ruindad que uno mismo buscara. ¿Acaso es necesario andar en silla de ruedas o estar encamado para que se justifique el estar enfermo o haber sufrido un artero infarto?

No quiero entablar una polémica con personas que piensan que un piloto incapacitado obtiene mayores beneficios que un piloto retirado por edad, simplemente marcaré algunas diferencias:

El dejar de volar por enfermedad es una transición brusca entre el ser y dejar de ser; se encuentra usted de pronto con que tiene que dejar de trabajar en algo que ha hecho durante toda su vida y además tiene que tomar todas las precauciones médicas necesarias sobre su enfermedad, si es que desea sobrevivir. Es la pérdida de la profesión para siempre, como piloto aviador. Quien deja de volar por llegar a la edad límite pasa por una transición lenta y su mente se va haciendo a la idea de que en determinada fecha se tendrá que abandonar la empresa en que se trabaja. Se llega con salud física y mental y quizá con vigor para continuar su vida profesional si lo desea. Creo yo que es motivo de enorme orgullo haber cumplido con su deber y retirarse sano y salvo, para dedicarse a las actividades que sean de su predilección. Esta es la gran diferencia: la salud y bienestar mental contra la enfermedad, el desasosiego y la readaptabilidad. En cuanto a la parte económica, creo que tienen todo el derecho del mundo para demandar mayores prestaciones.

Cierta vez un compañero muy estimado, posiblemente pensando en alguna "marrulla" me decía: "Hay que morirse con las botas puestas", pero desgraciadamente, más de cien pasajeros que vuelan bajo la responsabilidad del piloto de una aeronave no usan botas ni el equipo que se encomiendan a su habilidad pueden tomarse con el machismo proverbial del valor mal entendido. Creo sinceramente como lo pensé hace cinco años, y lo sigo pensando hoy, que la responsabilidad del hombre debe ser mayor que el deseo de continuar volando y si una enfermedad se manifiesta, ésta no debe ser escondida sino puesta en conocimiento del médico para que sea tratada y dictaminada, ya que la seguridad del vuelo debe imperar siempre ante todo.

Lo que pasa en la mente de un piloto incapacitado, como lo dijimos antes, no es posible en una persona sana, sobre todo siendo piloto. Primero se busca el aislamiento, se rehuye el contacto de la sociedad en que se ha vivido y se trata de olvidar de lo que se fue, concentrándose en distracciones como la lectura, la escritura, paseos o en algún trabajo que lo aleje de pensar que ya no se es un comandante de una compañía aérea. Durante los primeros meses se sueña en la aviación como se sueña en una persona que ha dejado de existir y que fue entrañablemente muy querida; se sueña dormido, se sueña despierto y siempre están en la mente sucesos del aire, aterrizajes, aproximaciones, adiestramientos, emergencias, pernoctas, distracciones en las pernoctas, en fin, toda la vida vivida dentro de los aviones y dentro de la aviación.

Pero el deseo de superación del ser humano le hace tramontar el trauma ocasionado por el brusco retiro y triunfa el deseo de superación, el deseo de seguir sirviendo a la aviación y a México, buscando el regreso al medio, aun cuando no sea directamente a los controles de una aeronave.

Yo tuve esa oportunidad al ser invitado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de aportar mi experiencia. La poca o mucha experiencia adquirida durante largos y breves lapsos de la intensa vida de un piloto aviador, obteniendo la profunda satisfacción de continuar en el engranaje de esta prodigiosa máquina que es nuestra gloriosa Institución, nuestra amada Aviación, que surcando los caminos del aire une los pensamientos y las acciones de todos los mexicanos.



5.10 Entrevista al Dr. Luis Amézcua González



INTRODUCCION

Las enfermedades cardiovasculares ocupan el primer lugar dentro de las causas de incapacidad física y cancelación de licencia.

Las estadísticas mundiales son concordantes en este punto.

por Araceli Zúñiga

CAUSAS DE CANCELACION DE LICENCIA EN PILOTOS DE LINEAS AEREAS MEXICANAS DE ENERO DE 1960 A SEPTIEMBRE DE 1972 (PROMEDIO DE PILOTOS: 600)

Tipo de enfermedad	Número	%
Cardiovascular	21	46.6
O.R.L.	6	13.3
Psiquiatría	4	8.8
Neurología	4	8.8
Oftalmología	2	4.4
Diabetes mellitus	2	4.4
Otros	5	11.1
Total	44	100

No se incluyen en esta revisión a 28 pilotos muertos en accidentes, que aparentemente se produjeron por causas ajenas a la medicina.

El tipo de enfermedad que causó la incapacidad definitva de 45 pilotos se expresa en el Cuadro 1.

A las enfermedades cardiovasculares correspondió el mayor porcentaje (46.6 por ciento). Se encontró enfermedad coronaria aterosclerosa, hipertensión arterial y la combinación de ambas.

¿Qué es el Departamento de Medicina de Aviación?

"Es una dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El objetivo principal por lo que fue creado este departamento es establecer, reglamentar y controlar todos los factores humanos dentro de la aviación civil para garantizar una mayor seguridad en las operaciones aéreas."

¿Qué tipos de exámenes se practican?

"Practicamos exámenes iniciales para las personas que solicitan por primera vez la expedición de una licencia, o que van a solicitar el cambio de una licencia a una categoría superior. Expedimos certificados médicos clase "A", "B" Y "C". A los pilotos comerciales, a los pilotos de aerolíneas y a los pilotos agrícolas se les practica un examen periódico de 6 meses, y se les da un certificado médico clase "A", a los pilotos privados, navegantes, controladores de tránsito aéreo, se les da un certificado válido por 12 meses clase "B". Y para los mecánicos, meterológos, despachadores, instructores de tierra y sobrecargos se expide el certificado clase "C", también con 12 meses de validez. La validez de este certificado médico está sujeto a modificaciones de acuerdo con un criterio médico y los 'hallazgos' que se encuentren durante el examen periódico. Estos 'hallazgos' pueden indicar la necesidad de reconociimentos más frecuentes."

"Tenemos médicos examinadores generales (estos médicos han tomado cursos de medicina de aviación, tanto aquí como en el extranjero) y de planta tenemos las siguientes especialidades: un cardiólogo, un reumatólogo, especialista en problemas de traumatología y ortopedia, oftalmólogos, otorrinolaringólogos y médicos consultores. Este grupo de médicos consultores no forma parte de la planta del departamento, pero también han tenido experiencia en medicina de aviación. Actúan como consultores en cierto tipo de problemas, como: gastroenterólogos, neurosiquiatras, neurólogos, sicólogos y urólogos. Para recurrir a ellos utilizamos los servicios de instituciones oficiales como el Instituto Nacional de Cardiología, el Instituto Nacional de la Comunicación Humana (para problemas audiológicos), Instituto Nacional de Neurología, el Instituto Nacional de la Nutrición, y la Secretaría de Salubridad y Asistencia. Solicitamos sus servicios con objeto de que nos den una opinión diagnóstica,

porque el dictamen respecto a la aptitud o no aptitud lo determina el Departamento de Medicina de Aviación."

Tomando en cuenta que los pilotos, por la naturaleza misma de su trabajo, están expuestos a tensiones emocionales fuertes, ¿qué ayuda les brinda este departamento?

"Conocemos, por nuestra experiencia en aviación, que los pilotos están sujetos a cierto tipo de problemas de origen psicosomático. El objeto de los exámenes médicos es prevenir. Al hacer un examen médico tratamos de determinar si las condiciones laborales no han alterado física o mentalmente al individuo, y prevenir para que esta alteración no progrese, comprometiendo la seguridad. Nuestro papel principal es hacer exámenes médicos exhaustivos, dentro de lo prácticamente posible, y respetando las reglamentaciones internacionales. El resultado de estos reconocimientos dictan las medidas a seguir."

Entonces, ¿usted califica a la medicina que se está practicando como preventiva?

"Sí. Aboslutamente."

¿Cuentan ustedes con equipo necesario?

"No tenemos todos los medios de que dispone la medicina moderna, pues sería impráctico realizar un examen médico con los medios de diagnóstico actuales (sería crear un "elefante blanco", pues no requerimos ese tipo de equipo). Cuando necesitamos un estudio de esa naturaleza, lo turnamos a una de las instituciones que cuentan con el equipo adecuado. Sobre todo que no es sólo el equipo, sino el personal capacitado. Estamos solicitando mayor equipo adicional con el objeto de poder incluir, dentro de los procedimientos médicos de rutina, algunos otros de los que actualmente no disponemos. Contamos con el equipo completo de oftalmología, para cardio-vascular, para otorrinolaringología, para audiología, un laboratorio completo de análisis clínicos, también un gabinete completo de radiología, y desde luego, el examen médico general."



¿Cuentan con equipo de cámara de altitud, o equipo para hacer exploraciones en vuelo?

"No. Estamos solicitando la cámara de altitud, aunque no sirve para evaluación médica, sino principalmente para adiestramiento e investigación."

¿Pueden detectar ciertos tipos de cáncer por medio de los exámenes periódicos?

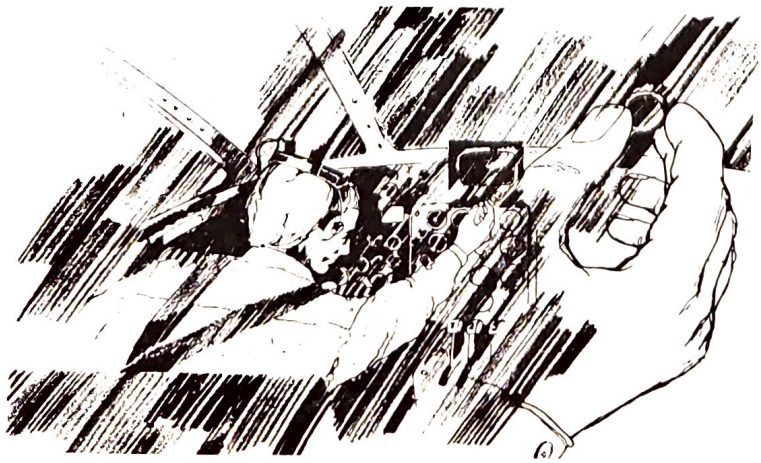
"El problema del cáncer es su detección. Nuestros exámenes nos pueden ayudar a determinar ciertos tipos como: cánceres pulmonares, digestivos, urinarios (un garcinoma prostático) de piel o en los órganos aematopoyéticos (o sea, los que producen la sangre)."

¿A qué enfermedades se enfrenta usted comúnmente?

"A aquellas clasificadas como padecimientos de tipo psicosomático. Por ejemplo: la insuficiencia coronaria en cualquiera de sus manifestaciones (infarto al miocardio o angina de pecho) úlceras pépticas, colon irritable, hipertensión arterial, etcétera. El padecimiento más común en el piloto son los trastornos digestivos (refiriéndome a padecimientos médicos no incapacitantes), ya que además de la tensión son irregulares en su alimentación, además de los diferentes tipos de sazón que tiene que probar."

Quisiéramos su opinión sobre infarto del miocardio en vuelo, de cuatro pilotos mexicanos. ¿Cuál cree usted que haya sido la causa que propició estas circunstancias?

"Desgraciadamente no existe —y ésta es una opinión personal— un procedimiento en ninguna parte del mundo que tenga un valor pronóstico cien por ciento eficiente. Por ejemplo, estamos haciendo ahora electrocardiografía de esfuerzo



(claro que este procedimien
si indica, hasta cierto límite,
una persona tiene propensió
a presentar manifestaciones c
insuficiencia coronaria), per
no es cien por ciento confiabl
Aun la misma arteriografía c
ronaria, que es el procedimier
to más actual para revelar el e
tado de la circulación coronari
en el momento mismo del ex
men, no puede decir con pr
nóstico seguro cuáles van a se
las condiciones de esa person
el día de mañana, o dentro d
un mes. Ahora, en ninguna pa
te se hacen coronariografías d
rutina. Sería totalmente imprác
tico, aparte de ser un procedi
miento cruento que implic
ciertos riesgos, resulta se
sumamente costoso. Nosotros
en una empresa en la cual s
está haciendo medicina preven
tiva, se tienen que aplicar lo
procedimientos prevent i v o
que, desde el punto de vist
práctico, resulten más reco
mendables. Por eso hacemos de
rutina las electrocardiografía
de esfuerzo. Pero es muy difí
cil detectarlo."

¿Qué coordinación tienen ustedes con las instituciones que tienen a su cargo la prevención y el tratamiento de enfermedades profesionales, como el Seguro Social y la Dirección de Aeronáutica Civil?

"Estamos en íntima coordinación con todos los departamentos: con la oficina de licencias, con el departamento de inspección, con el departamento de operaciones y con todos en general. Nosotros somos, podríamos decirlo así, el asesor médico de la Dirección de Aeronáutica Civil. Por nuestro conducto, la Dirección de Aeronáutica establece las reglamentaciones que, desde el punto de vista médico, deban establecerse en la aviación civil. Con el Seguro Social tratamos de lograr una coordinación más íntima. Hasta la fecha tenemos magníficas relaciones con el Seguro Social. Así, cuando tenemos un piloto que ya fue tratado en el Seguro Social, solicitamos los datos clínicos del paciente, previa autorización de éste, para evaluar su estado físico y mental."

¿Qué posibilidad ve usted de servicio médico en el aeropuerto, para el público en general?

"El Aeropuerto Internacional ya cuenta con un servicio médico que trabaja tres turnos. Está auspiciado por la Secretaría de Comunicaciones. Este servicio se da en la clínica 5 del messanine y su servicio es al público en general."

¿Qué presupuesto tienen ustedes?

"Un presupuesto anual de 710 mil pesos. Este egreso lo hace la Federación por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dado que es un servicio público, cobramos por los exámenes médicos y los demás servicios que se prestan en este departamento; cobramos a manera de amortizar, parcialmente, el deterioro del equipo y el material que se emplea. Son cuotas de recuperación."

¿Considera que este presupuesto es suficiente?

"No. A la fecha no. Hicimos gestiones ante la Secretaría de Comunicaciones, ante la Secretaría de Hacienda y ante la Secretaría de la Presidencia y ya nos autorizaron (para el año entrante) un incremento de 400 mil pesos más. También nos autorizaron una partida especial para compra de instrumental, equipo adicional, mobiliario adicional que requeríamos para prestar un servicio más eficiente a mayor número de personas.

¿Cuánto tiempo tiene usted al frente de este departamento?

"Tengo 12 años aquí, desde que fue creado este departamento. En 1959, la Dirección General de Aeronáutica Civil envió una invitación a todos los médicos que hubieran hecho algún estudio en medicina de aviación. Durante mi adiestramiento en Estados Unidos y Canadá pensé en la necesidad de crear una dependencia oficial y realicé un curso de organización y servicios médicos en la industria aeronáutica, en la Universidad del Estado de Ohio. Presenté mi proyecto y fue aprobado el 3 de abril de 1961

Haciendo hincapié, ¿considera que la medicina que están llevando a cabo está cumpliendo con las funciones que de ella se esperan?

"Estamos utilizando todos nuestros recursos para cumplir con las funciones asignadas a esta dependencia. Con el apoyo de la SCT, de la Secretaría de Hacienda y de la Presidencia, esperamos realizar, no sólo actividades de certificación médica, sino cierto tipo de investigación y docencia que nos permitan cumplir de una manera más eficiente cada una de las funciones asignadas. Creo que hasta la fecha, lo que estamos haciendo es lo mejor que podemos hacer."



5.11 El Piloto y su Salud

el piloto y su salud

De cada diez licencias canceladas a pilotos de línea, nueve son por causas médicas

Por el Dr. Ramiro Iglesias Leal
Asesor médico de ASPA de Méx.

Las enfermedades que más comúnmente incapacitan en forma temporal a los pilotos aviadores son en orden de frecuencia las otorrinolaringológicas, las gastrointestinales, las respiratorias y las traumáticas.

Vamos a analizar en esta ocasión las causas que propician las enfermedades de oídos, nariz y garganta.

ENFERMEDADES DE OIDOS, NARIZ Y GARGANTA QUE INCAPACITARON TEMPORALMENTE A PILOTOS DE LA LINEA AEROMEXICO, DE 1964 A 1973

Tipo de enfermedad	Número de días amparados	Por ciento
Rinitis, rinofaringitis	4,890	42.3
Faringoamidaglitis	1,068	21.8
Otitis	787	16.1
Sinusitis	479	9.8
Amigdaletomía	244	5.
Septoplastia	171	3.5
Laringitis	54	1.1
Laberintitis	20	0.4
Total	**4,890**	**100**

El personal navegante está expuesto a una serie de factores del medio ambiente del trabajo que repercuten sobre su salud. En el caso particular de los procesos agudos de oídos, nariz y garganta deben atribuirse a lo siguiente:

1. **Cambios frecuentes de presión barométrica.** Durante el ascenso la presión barométrica disminuye, el aire contenido en la caja del tímpano y en los senos paranasales se dilata y parte de este aire debe salir a través de un conducto que va del oído medio a la faringe y de agujeros que comunican los senos con la nariz. En el descenso aumenta la presión barométrica, el aire contenido en el oído medio y en los senos paranasales se comprime; para igualar las presiones debe entrar aire a estas cavidades. Una gripa, un catarro, una inflamación de la faringe, etc., puede obstruir la salida o entrada del aire; en ese momento se producen diferencias de presión que pueden conducir a irritación y dolor de oído y senos paranasales y hasta puede producirse un estallamiento del tímpano. Esa entrada y salida frecuente de aire a estas cavidades propicia el arrastre de gérmenes desde la faringe al oído medio de la nariz y a los senos paranasales; de ahí la alta frecuencia de otitis y sinusitis en el personal de vuelo.
2. **Cambios frecuentes de temperatura.** De los factores más nocivos para la mucosa masofaringea, deben considerarse cambios bruscos de temperatura; los mecanismos de defensa de la membrana que cubre el interior de la nariz y faringe se debilitan y los gérmenes presentes en estos sitios exacervan su virulencia cuando se registran esos cambios.
3. **Baja humedad del aire en la cabina.** No existe nada más agresivo en el medio ambiente del trabajo de las tripulaciones aéreas que la nula o ninguna humedad del aire que se respira en la cabina, —el aire que los compresores introducen a la cabina es el que se encuentra en las capas superiores de la tropósfera, es un aire que casi no tiene vapor de agua— La resequedad de la mucosa de las vías respiratorias altas la hacen fácil presa de agresiones microbianas, incluso, la piel se reseca y el trabajador puede sufrir cierto grado de deshidratación.
4. **Exposición de las tripulaciones a zonas de epidemia.** Es común que en unas cuantas horas los trabajadores del aire se sitúen en zonas distintas del globo terrestre contaminados por epidemias virales y sean víctimas de contagios.
5. **Cambios de clima.** En el invierno, por ejemplo, no es raro que una tripulación salga de Nueva York bajo una intensa nevada y llegue a Acapulco pocas horas después en un día soleado y caluroso. Los sistemas de calefacción y aire acondicionado se alternan frecuentemente. Esta es una de las causas que con mayor frecuencia favorecen las infecciones de las vías respiratorias altas, el oído medio y los senos paranasales.



El presidente José López Portillo en los momentos en que descubre la placa del nuevo Centro Nacional de Medicina de Aviación.



5.12 Medicina Preventiva.

Si la salud de los pilotos es piedra angular de la seguridad en los cielos de México, como me lo expresó la doctora Rivas, resulta inexplicable que hasta la fecha no exista ningún programa de medicina preventiva, y que, por si esto fuera poco, la medicina asistencial para los pilotos de línea esté a cargo de una institución que *medio atiende* a millones de afiliados con el lema de "todos coludos o todos rabones".

A pesar de todo, el sistema está ciertamente bien pensado; en la cuestión operativa, sería imposible aspirar a que el Seguro Social implementara un departamento de Medicina de Aviación precisamente por su carácter tan generalizado de prevención social, su esencia misma le impide toda clase de lo que pudiera llamarse elitismo con la creación de divisiones por ramas del trabajo. En la cuestión económica el que gana más, aporta más, de manera tal que se establece el sistema teórico de distribución más equitativa de la riqueza o del bienestar social.

SISTEMA DE ATENCION MEDICA PARA EL PERSONAL AERONAVEGANTE







Diferentes actividades ha venido desarrollando ASPA de México en el área de la Previsión Social en beneficio de sus agremiados y en general en beneficio de la industria. Resaltan, por su importancia, las gestiones realizadas ante el Instituto Mexicano del Seguro Social con el objeto de obtener un Sistema de Atención Médica para el Personal Aeronavegante.

Este Sistema ha sido ya autorizado por la Subdirección General Médica, y su justificación primordial proviene del hecho de que en razón a las características especiales de trabajo que confronta el personal de vuelo, se pretende prevenir consecuencias indeseables, derivadas de problemas que pueden considerarse como no graves para la mayoría de los trabajadores (tales como catarro, faringitis, amigdalitis, etc.), pero para el personal aeronavegante sí representa un riesgo importante, ya que compromete su integridad bio-psicosocial y la seguridad de los pasajeros.

Con el propósito de que el Sistema enunciado funcione y cuya aplicación corresponde principalmente a los médicos familiares y a los médicos de nivel operativo de la Jefatura de Medicina del Trabajo, se ha llevado a cabo un Seminario dirigido a Jefes de Departamentos Clínicos de Medicina Familiar y Médicos del Nivel Operativo de la Jefatura de Medicina del Trabajo; esta última es la responsable de dicho Seminario, bajo la coordinación general de su titular el Dr. Juan Antonio Legaspi.

Los objetivos generales de dicho seminario fueron anunciados como sigue:

Que los médicos involucrados antes citados:

1.—Comprendan el plan que se ha formulado sobre atención médica para el personal aeronavegante.

2.—Reconozcan las funciones que les corresponden, a fin de proporcionar una atención médica oportuna, eficaz y amable, al personal aeronavegante que presente alteraciones en su salud causadas por riesgos de trabajo o ajenos a él, que les impidan el desempeño de sus labores específicas.

3.—Analicen los puestos de trabajo del personal aeronavegante y las condiciones ambientales en las que tienen que desempeñar sus labores, con el propósito de prevenir daños de trabajo y conservar la integridad biológica, psicológica y social, tanto de los tripulantes como de los pasajeros de aeronaves comerciales.

El Seminario concluyó con una exposición del Cap. Enrique Rojas Hernández, Secretario de Previsión Social, sobre el "Puesto de Trabajo y condiciones ambientales del personal aeronavegante", complementando su charla con una visita a los Simuladores y Mantenimiento de Aeronaves de México y la Mexicana de Aviación.

SEGUNDA PARTE
SECCION 4 POLITICA INTERNA Y SOCIAL

CAPITULO I POLITICA INTERNA

1.1 Noticias de la Sección AMSA
1.2 Como Matar un Sindicato
1.3 Reforma de Estatutos
1.4 Elecciones en ASPA
1.5 Escalafón General
1.6 Las Mujeres Piloto
1.7 Nacimiento de HELICE y comentarios
1.8 Edificio de ASPA
1.9 Pilotos Fumigadores
1.10 Comité Directivo 1972
1.11 Las Jubilaciones
1.12 La Mística
1.13 Como Nació el Emblema de ASPA
1.14 Inauguración del Estacionamiento
1.15 ASPA y el Derecho
1.16 Sistema de Trabajo 15 X 15
1.17 Cláusula Protección de ASPA
1.18 Compañeros del Sindicato
1.19 Comida Anual

CAPITULO II CONMEMORACIONES

2.1 Primer y Cuarto Aniversarios
2.2 Dia de la Aviación
2.3 Ex-Combatientes del Escuadrón 201 miembros de ASPA
2.4 Placa Conmemorativa de la "Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo"
2.5 Fiesta del VI Aniversario de ASPA
2.6 Reconocimiento al Piloto Aviador Carlo León G.
2.7 "Emancipación del Piloto Aviador"
2.8 Las Preseas de ASPA
2.9 Aniversario del Vuelo de Sarabia
2.10 Medalla "Capitán Jorge Villarreal" otorgada al Cap. Basail
2.11 IX Aniversario de ASPA
2.12 Diez Años de la Revista "HELICE"
2.13 Reseña del XI Aniversario de ASPA
2.14 XV Aniversario de ASPA de México y Relevo de Representantes
2.15 23 de Enero de 1977, Conmemoración de la Emancipación del Piloto Mexicano
2.16 Remembranzas del XX Aniversario de ASPA
2.17 XXIV Aniversario Cambio de Directiva

CAPITULO III RELACIONES PUBLICAS

3.1 Luis Spota apoya a ASPA
3.2 Opinión en "Siempre" de Vicente Lombardo Toledano
3.3 A Betancourt es condecorado por 25 años de servicio
3.4 Mario Moreno "Cantinflas" participa en ASPA
3.5 Reconocimiento a Luis Franco Espinosa de los Monteros
3.6 Política de compañerismo y nacionalista
3.7 Carlos Rosas G. resalta la profesión de Técnico de Aviación
3.8 Meritoria labor de un técnico mexicano, Joaquín Angulo Márquez
3.9 Compañeros de ASPA con Charles Lindberg
3.10 Eduardo Garagarza Magallanes
3.11 Margarita Badillo se jubila
3.12 Generaciones de Pilotos
3.13 El Comandante Rego visita ASPA

Capítulo IV SOLIDARIDAD SOCIAL

4.1 Donativos para la instalación de talleres
4.2 Obsequio de dos pasajes
4.3 Regalos en el Centro Escolar Número 1
4.4 Aportación al Dispensario
4.5 Participación en la construcción de la "Escuela Francisco J. Múgica"
4.6 Se inaugura una Escuela Rural el 27 de julio de 1979
4.7 Reconocimiento a ASPA en la Prensa
4.8 Escuela Rural en el Valle del Mezquital
4.9 Donativo de ASPA al pueblo de Sn. Miguel Ometusco

CAPITULO V — DEPORTES

5.1 Equipo de Karate Do
5.2 Equipo de Tiro
5.3 Condición Física
5.4 Equipo de Foot Ball
5.5 Equipo de Tennis
5.6 Corramos
5.7 Arquería
5.8 Cine Club

1.1 Noticias de la sección "AMSA"

Noticias de la Sección "AMSA"

Por X. A. B.

★ Compañeros de AMSA: Es bueno que comprendan que las asambleas de nuestra Asociación son importantísimas; que se den cuenta que no es suficiente con que nos descuenten del cheque las cuotas sindicales y con eso se crea que ya se cumplió con nuestra obligación. Claro que el dinero es importante, pero mucho más es la obligación de reunirse, de hablar, de discutir, de exponer nuestras ideas. Yo considero que es un error el pensar o el creer, como muchos compañeros piensan, que todo mundo está de acuerdo con todo; recuerden que no somos borregos, que de la diferencia de opiniones, de las diferentes maneras de pensar nace la luz del entendimiento y el progreso de todas las agrupaciones humanas. Nuestras asambleas son una tribuna de libertad de pensamiento y de expresión; nuestros representantes son compañeros como nosotros y mañana cualquiera puede llegar a ocupar sus lugares; necesitamos ayudarlos con nuestro apoyo no nada más monetario, sino con nuestra presencia y con nuestras ideas. Necesitan saber qué hacen bien o qué hacen mal. Ellos están al frente porque todos estamos al frente también. Ahora que ASPA es una realidad es cuando más espíritu de clase debemos tener; es nuestra obligación de hombres dignos mantener siempre en una línea ascendente a nuestra querida Asociación. Recordemos este sencillo refrán de nuestro pueblo: "Camarón que se duerme se lo lleva la corriente".

★ La semana pasada que salí por la ruta del Pacífico me pude dar cuenta de que algunos de los pilotos que andaban volando por allá consentían con los datos falsos o erróneos que se les daban a los aviones en vuelo en ciertas estaciones. Caso concreto el de un capitán, a quien se le reportó un techo de 1,000 pies en Los Mochis cuando en realidad las cúspides estaban a 600 pies y, naturalmente, todo su procedimiento de descenso resultó fallido, no habiendo logrado aterrizar. Y así por el estilo en otras estaciones. ¿Qué no estaría bien que tanto los operadores de radio como los jefes de estación tuvieran más responsabilidad? Recuerden que es preferible que el avión deje de bajar algunas veces que exponerlo a un fatal accidente por estar engañando a los pilotos con reportes de tiempo falsos. Un poco más de responsabilidad es todo lo que se les pide, señores.

★ Ya hace más de dos meses que se firmó nuestro contrato colectivo de trabajo. Me consta que los compañeros están trabajando y cooperando con la compañía en forma por demás efectiva y eficiente. ¿Qué no estaría bien que ya empezáramos a tener en nuestras manos las copias impresas de dicho contrato? Es bueno jalar parejo, como se acostumbra decir, pero sería un buen estímulo el tener en nuestras manos ese documento que tanto trabajo nos ha costado conseguir. Porque el contrato está como "el ánima de Sayula, todo el mundo la conoce, pero nadie la ha visto".

★ Por pura casualidad me enteré de que los compañeros del primer grupo que fueron a entrenarse a Estocolmo ya regresaron, supongo que felices y contentos de haber conocido mundo y de haber terminado satisfactoriamente su adiestramiento; y digo supongo, porque todo se ha mantenido en el secreto y en el misterio. Estaría bueno que se dieran un tiempecito para saludarnos en ASPA y platicarnos qué tal les fue. Sirvan estas líneas para darles la bienvenida y desearles suerte en los nuevos aviones.

★ Todavía con un nudo en la garganta por la emoción que me causó la histórica asamblea de la noche del pasado día 22, me pongo a escribir estas humildes líneas de homenaje para los honorables Diputados Constituyentes que nos honraron con su distinguida y honrosa presencia y nos confiaron la bandera de la Patria. Bandera que ellos rescataron con su sangre, con su pensamiento liberal en la elaboración de nuestra Carta Magna, histórico documento que nos rige actualmente y que es modelo en el mundo. Es precisamente ahora que nosotros, los pilotos mexicanos, hemos hecho valer el derecho y la libertad que nos confirieron los Constituyentes en las históricas jornadas de 1917 en Querétaro. Hagámonos dignos sucesores de estos hombres que nos dieron una Patria digna y limpia siendo nosotros, a nuestra vez dignos y valientes defensores de sus leyes e instituciones. Que el Sr. Lic. Terrones Benítez, el Sr. Gral. José Alvarez y Alvarez y el Sr. Profr. Marcelino Sedano y todos los gloriosos Constituyentes reciban nuestro ferviente homenaje y admiración.

Lo mismo para los representantes de todas las centrales obreras y de los sindicatos nacionales y extranjeros que nos honraron con su presencia. Va ya para ustedes, señores, la más afectuosa salutación de sus hermanos trabajadores de ASPA de México.

1.2 Como matar un Sindicato

Por las Oficinas de ASPA

COMO MATAR UN SINDICATO EN 16 LECCIONES

1.—No asista a las juntas.
2.—Si asiste llegue tarde.
3.—Si no está agradable el tiempo mejor quédese en casa.
4.—No acepte ninguna comisión, es mucho más fácil criticar.
5.—Nunca dé su aprobación a nada que hayan hecho sus representantes o el Comité Ejecutivo de su sindicato.
6.—No pague sus cuotas sino hasta que materialmente se vea obligado a hacerlo.
7.—No se moleste en atraer nuevos miembros a su sindicato.
8.—Insista siempre en que se le manden notificaciones oficiales, pero, una vez que las reciba, no les preste ninguna atención.
9.—No desperdicie su cortesía y buenos modales en una junta. Esto sólo corresponde hacerlo a los miembros del Comité.
10.—Cuando no le agrade lo que se está haciendo dígalo, pero por ningún motivo haga sugerencias constructivas.
11.—Dedique la mayor parte de su tiempo a hablar, deje que otro haga su trabajo.
12.—Si lo eligen delegado ante una organización superior o ante una convención, no se moleste en asistir a las juntas.
13.—Vaya entonces a casa y reporte que la organización está en manos de una mafia política y que no tiene caso tratar de hacer nada.
14.—Busque siempre las causas ocultas, no confíe nunca en sus compañeros con ideales.
15.—No coopere con ninguno de sus representantes o comisiones, haga que ellos cooperen con usted.
16.—Recuerde: usted sabe mucho más que cualquier otro sobre cualquier cosa. Si no están de acuerdo con usted, ellos están equivocados.

Por ser de actualidad permanente, se reproduce aquí un dodecálogo que viera la primera luz en las páginas de Hélice, hace ya casi 20 años, pero que revela el espíritu de lucha y unidad que prevalecía en la naciente ASPA, y que fue el cimiento fuerte que nos permitió crecer hasta alcanzar la estatura nacional de que hoy disponemos.

Si quieres matar a ASPA, te recomendamos:

1. No concurras nunca a nuestras oficinas, guardias o asambleas.

2. Si concurres, llega lo más tarde que puedas.

3. Si el tiempo está malo, tampoco asistas.

4. Si vas a las juntas, encuentra faltas en la Directiva y en todos sus miembros, por más pequeñas que ellas sean.

5. Nunca aceptes una comisión y siempre di que tienes todo tu tiempo ocupado y que no sabes escribir en máquina. Ya sabes que es más fácil criticar que hacer las cosas.

6. A pesar de todo, ponte molesto si no te nombran para alguna comisión; pero si de todos modos te nombran, no asistas a las juntas de tu comisión ni hagas nada.

7. Si nuestro Secretario General o algún otro directivo te pide tu opinión sobre algo importante, dile que nada tienes que decir. Después . . . diles a todos cómo se deberían hacer las cosas.

8. No hagas nada por A S P A, pero cuando otros miembros se pongan a trabajar con toda voluntad y, desinteresadamente, usen su habilidad para que las cosas marchen bien, entonces grita que tu Asociación está dominada por una "camarilla".

9. Ve por tus intereses personales antes de sacrificarte por la causa.

10. Cuando se organicen reuniones, asambleas generales o actividades sociales, di a todo el mundo que el dinero se está gastando inútilmente y que sólo se hace "ruido" sin conseguir nada.

11. Si no se organizan juntas, asambleas o reuniones, grita a todos los vientos que nuestra Asociación está "muerta"

Y, sobre todo:

12. ATRASATE EN EL PAGO DE TUS CUOTAS CUANTO SEA POSIBLE O, MEJOR AUN, NO LAS PAGUES. SI TE COBRAN, ENOJATE Y DI QUE NO TIENES NECESIDAD DE ELLO, QUE TU LAS PAGARAS CUANDO PUEDAS.

Amigo, Compañero, socio:

Aquí tienes las armas con qué matar a nuestra querida ASPA . . . Tú decides.

PILOHIP
1958

1.3 Reforma de Estatutos

Editorial

EL Comité Ejecutivo y la Directiva de ASPA se han reunido con el fin de discutir y planear una reforma de estatutos, acorde con la realidad de la Asociación y en base a las experiencias y necesidades de ésta.

Dicha Reforma de estatutos, que acarrea inclusive una reestructuración en el funcionamiento interno y en las labores de cada uno de los miembros que, en diferentes comisiones y secretarías colaboran, es no sólo conveniente, sino indispensable; no porque nuestros estatutos actuales sean en absoluto inoperantes, sino porque el progreso de la Asociación, los cambios lógicos en la política laboral y la expansión del movimiento en sí lo ameritan.

Todo grupo social que se rige por leyes y estatutos admite la necesidad de constantes reformas y adiciones, en virtud de que el derecho en sí, los organismos y las personas sufren transformaciones que son producto del desarrollo de un país, una industria y una organización; los principios originales de respeto y justicia son inalterables, pero es la administración de estos principios la que debe actualizarse día con día, a modo de que la solidez y el disfrute del derecho sea constante.

La revisión de estatutos de ASPA de México en los momentos actuales, es un paso lógico en el avance de la Asociación, y los beneficios que dicha revisión aportará no dudamos serán cuantiosos. El espíritu de la directiva en el curso de las pláticas conducentes a la reestructuración, es afín al bien colectivo de los miembros de ASPA a través de una mejor administración, y se ha tomado en cuenta como punto primordial el aprovechamiento de las experiencias logradas en siete años de lucha.

1.4 Elecciones

EDITORIAL

***ASPA** DE MEXICO ha renovado, de acuerdo con los procesos electorales definidos por sus Estatutos en vigor, a una tercia de su Directiva y ha hecho esta renovación enmarcada en un espíritu de armonía y verdadera conciencia cívica.*

Nuestra Asociación no cree en la reelección de sus dirigentes, porque sabe que el continuismo de personas limita la flexibilidad de nuestras actividades sindicales. Evitar esta renovación ocasionaría el anquilosamiento de los ideales de sus dirigentes, de sus actividades y conceptos sindicales, pudiendo caer en la terrible falacia de creer en la infalibilidad de sus juicios; todo esto en detrimento del movimiento obrero mexicano.

La directriz de nuestra conducta sindical como Asociación está generada en la Asamblea, y los directivos son ejecutores de esa voluntad. Este elevado concepto democrático, debe de ser perfectamente comprendido por propios y extraños, como una realidad operante y fructífera en ASPA DE MEXICO.

DECALOGO DEL BUEN ASAMBLEISTA

1° RESPETATE A TI MISMO, RESPETANDO A LOS DEMAS.—Si queremos tener el derecho de ser tratados como ciudadanos respetables, también tenemos la obligación de nuestra atenta consideración hacia todos.

2° LLEVA CUANDO MENOS UN PEQUEÑO CARGAMENTO DE CONOCIMIENTOS.—El hecho que un grupo de ciudadanos se reúnan bajo una bandera de respeto mutuo, implica la obligación de todos y cada uno, de conocer cuando menos los principales reglamentos y leyes que puedan ser referidos en dicha reunión.

3° LA PALABRA ES PLATA PERO EL SILENCIO ES ORO, dice el conocido refran. Ten la absoluta seguridad de que después de haber oído las opiniones de los demás con atención, es posible que: o no emitas las palabras que pensabas externar, o que comprendas que tus conceptos estaban en alguna forma equivocados.

4° NO MENOSPRECIES EL ASPECTO FISICO DEL COMPAÑERO QUE SOLICITE EL USO DE LA PALABRA.—El valer de los hombres no se mide por metros ni el vestir sayal indica pobreza; es muy posible que de quien menos espera, surja la idea brillante y la elocuencia pura.

5° PREPARA DE ANTEMANO EL DESARROLLO DE TU DISCURSO.—El tiempo es precioso para todos; el previo ordenamiento de las ideas, las hace claras y comprensibles, acortando a la mitad el tiempo de su exposición.

6° AYUDA EN CIERTA FORMA A RESOLVER LOS PROBLEMAS QUE PRESENTAS A LA ASAMBLEA.—Todo problema bien planteado lleva en sí parte o su total resolución. Presenta a los asambleístas y a la Mesa Directiva posibles soluciones



línea de fe



7° QUE TUS PALABRAS TRATEN UN TEMA DE INTERES GENERAL.—Debemos anteponer al interés personal, el interés colectivo; a nuestras propias ambiciones las de grupo; ya que es este el ideal de realización de una organización como ASPA. Los asuntos personales deberán turnarse a la Secretaría que corresponda para su tramitación.

8° NO TE CONSTITUYAS EN UN SABOTEADOR DE LA ASAMBLEA.—A esto equivale tu indisciplina, tus malos modales, tu ignorancia en los asuntos a tratar, la errónea creencia de que pertenecer a ASPA puede suplir el cumplimiento de tus obligaciones Y finalmente, que vayas con el deliberado propósito de provocar desorientación entre basadas en leyes que las hagan factibles.
los concurrentes

9° MANTEN UN PORTE DE EDUCACION Y DE RESPETO cuando te dirijas a la H. Mesa Directiva o seas interpelado por ella. Tu condición de profesionista y de hombre digno y educado, te impone la obligación que de pie, entables el diálogo con ese pequeño grupo de hombres que lo arriesgaron todo sin esperar nada por darte el derecho de vivir dignamente.

10° PRESTA TODA TU ATENCION AL ORDEN EN QUE SE DESARROLLA LA ASAMBLEA para evitar demoras tratando un tema que esté fuera de la secuencia que se fijó en la convocatoria para el desarrollo de la junta. Recuerda que lo que se hable y discuta puede o no convertirse más tarde en leyes que demanden tu estricto cumplimiento de deberes y obligaciones. Además, si estás bien compenetrado de las diferentes ponencias sujetas a resolución, tu voto en pro o en contra, tendrá el sello real del verdadero sentir de la asamblea.

ELECCIONES EN ASPA DE MEXICO

El pasado 20 de julio, en las oficinas de ASPA DE MEXICO, avenida Morelos 20, primer piso, se llevó a cabo el escrutinio de la votación para la renovación de un tercio de la Mesa Directiva de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores.

Resultaron electos para ocupar los puestos de Secretario de Trabajo, el P.A., Héctor Abadie Santibáñez con 232 votos en substitución de capitán Ballina; Secretario de Prensa, el P.A. Alfonso González Pérez con 280 votos en substitución del capitán Franco; Secretario Tesorero, el P.A., Jaime Zenizo Rojas con 213 votos en substitución del capitán Zúñiga; Presidente de la Comisión de Vigilancia, el P.A. Andrés Acosta Ibarra con 236 votos en substitución del capitán Farell; Presidente Delegado AMSA, el P.A., Antonio Saavedra con 134 votos en substitución del capitán Mateos; Presidente de la Delegación GUEST el P.A., Javier Lozano Camarena con 32 votos en substitución del capitán Mújica; Secretario de la Comisión de Honor y Justicia, P.A., José Orozco García con 244 votos en substitución del capitán Abadie; Vocal de la Comisión de Hacienda P.A., Enrique Zapata Buttner con 346 votos en substitución del capitán Alcaraz.



LOS CAPITANES Jorge Farell y Rodolfo Fierro, Presidente y Secretario respectivamente de la Comisión de Vigilancia, supervisaron el recuento de votos para la renovación de parte del Comité Ejecutivo de ASPA.

Las Elecciones en ASPA

Concretando ¿cuales son las cualidades que deberá reunir un directivo sindicalista para sernos útil...? Según mi punto de vista las siguientes: Inteligencia. Audacia. Enjundia. Honradez. Modestia. Criterio progresista. Facilidad de expresión. Conocimientos elementales de la historia de ASPA, de la Ley Federal del Trabajo, de los principales problemas obreros patronales acaecidos en nuestro país. Conocimientos elementales sobre la sociología, la economía, la política y el sindicalismo que se practica en nuestra patria, etc.

Francisco Tarazona Torán.
(Rúbrica).

Elecciones en ASPA de México

Riquelme Castilla, Ramírez Altamirano, Alvarez Bacha, Castañeda Solís, Mora Salgado, Crespo Berriozabal, Tamayo Duncan, Luna Sotura, Alarcón Peña, Quijano Roca y Flores González, los Nuevos Directivos.

DE acuerdo con los estatutos de ASPA de México, se llevó a cabo el pasado día 20 de julio el escrutinio correspondiente a la votación efectuada del primero al diez de este mes para renovar una tercera parte de su Comité Ejecutivo.

El espíritu cívico que prevaleció durante los comicios hizo posible que en los saldos arrojados por dicho escrutinio, se pudiera constatar una de las más copiosas votaciones que en su vida sindical ha tenido la asociación. Indudablemente que esta madurez sindical alcanzada por todos los miembros de la A.S.P.A. de México, es el resultado de una labor constante y tesonera de ellos mismos, con el único fin de engrandecer la Asociación a la cual pertenecen, para solidarizar los principios, los anhelos y las metas que persiguen.

No. 81-Julio, 1966

La Juventud en las Elecciones de ASPA

El hombre sabio no debe abstenerse de participar en el gobierno del Estado, pues es un delito renunciar a ser útil a los necesitados y una cobardía ceder el paso a los indignos.— EPICTETO.

Por el Cap. ALFONSO GONZALEZ PEREZ

ESTA cercana la fecha en que debemos elegir, entre los candidatos registrados, aquellos llamados a ocupar los diferentes puestos de la Directiva, cuya tercera parte se renueva cada año.

Está próximo el momento en que deberemos otorgar nuestro voto a favor de los que habrán de representarnos en los próximos 3 años —después de enterarnos de sus propósitos de trabajo, si salen electos— cuando leemos por ahí que necesitamos "planear el futuro, lo que hace indispensable que nuevos elementos adquieran preparación y conocimientos de la lucha diaria dentro del seno de la Directiva"; el mismo vocero informativo expresa la preocupación de la Asociación por ser el "mismo grupo reducido el que año con año... retorna a la lucha electoral".*

No. 103 — Julio 1968

Toma de protesta



El 4 DE

agosto

en gráficas



Al aceptar Ustedes su postulación y al haber sido electos por el voto libre y democrático de los miembros de esta Asociación, nos hace estar seguros que valoraron la grave responsabilidad que hoy adquieren en máxima proporción.

Estamos ciertos, también, que la claudicación a nuestras legítimas aspiraciones, solamente les podrá ser arrancada por el imperio de la fuerza, mas no por decisiones propias de mala fe.

Si se llegaran a sentir ante esa disyuntiva, confiamos que sabrán responder a la confianza que hoy se deposita en Ustedes y no pignorarán ó comprometerán derechos futuros, y que por debilidad ó desgracia no puedan Ustedes defender, a pesar de que hubieren hecho su mejor esfuerzo.
La obligación que hoy adquieren les impone la tarea de dejar a salvo en estos casos el derecho que los trabajadores tienen, para que hombres que forzosamente les seguirán en la lucha, puedan con más energía ó con más capacidad que Ustedes exigir su respeto.

El desempeño de los cargos que hoy asumen, les traerá vigilias y vicisitudes, pero ASPA de México está segura que sabrán responder al destino que les ha señalado.

COMPAÑEROS: PROTESTAN USTEDES POSPONER CUALQUIER INTERES PERSONAL O DE GRUPO AL INTERES GENERAL DE LA ASOCIACION, CUMPLIR Y HACER CUMPLIR NUESTROS ESTATUTOS, LOS ACUERDOS Y DECISIONES QUE EMANEN DE LA ASAMBLEA GENERAL, ORGANO SUPREMO DE NUESTRA ORGANIZACION?

¡ ¡ PROTESTAMOS ! !

Si asi lo hicieren, que ASPA os lo premie, y si no, que los castigue.

Hacemos un llamado a través de estas líneas para que sean también elementos jóvenes los que participen en esta campaña; convocamos a aquellos que bien por temor o ignorancia de sus derechos no han participado activamente en la lucha diaria. Es este el momento de hacerlo. Son requisitos únicos para pertenecer a la Directiva de ASPA de México; el amor a la Asociación, el reconocimiento a los principios sindicales y el respeto a los compañeros.

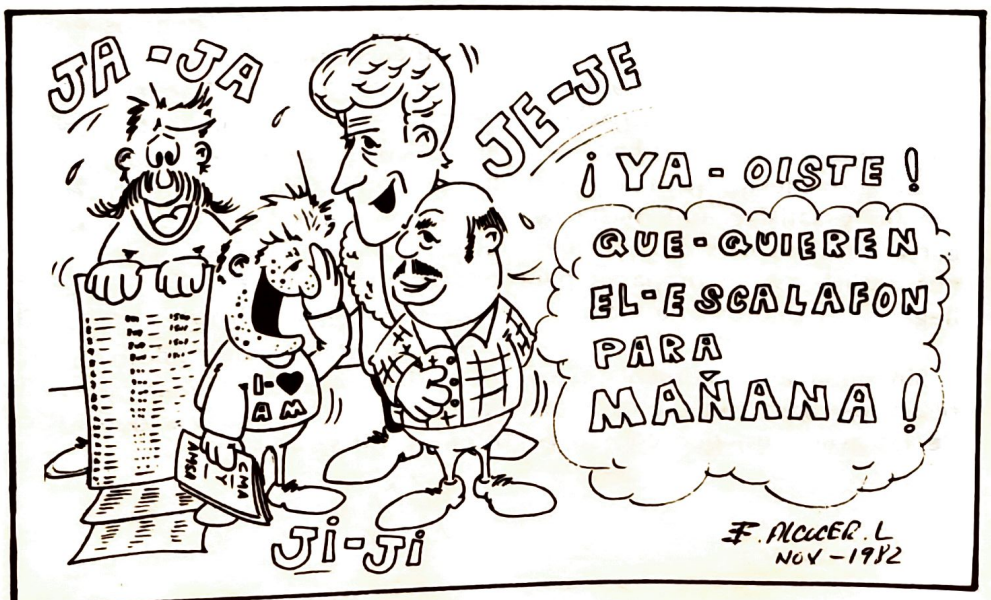
1.5 Escalafón General

ASPA CREA UN ESCALAFON GENERAL DE PILOTOS

LA Comisión Escalafonaria de ASPA, en cumplimiento del acuerdo emanado de la Asamblea General Extraordinaria del día 17 de noviembre de 1962, ha emitido su dictamen creando un escalafón general de pilotos para aplicar una fórmula justa que permita determinar el lugar escalafonario que le corresponde a cada piloto miembro de ASPA, para el caso de una fusión parcial o total de las empresas.

Antes de informar del desarrollo de los trabajos de la Comisión Escalafonaria que por encargo de la Asamblea General se avocó a la tarea de crear un escalafón general, retrocederemos cronológicamente para informar acerca de la creación de la Comisión Escalafonaria, sus integrantes y estatutos que la rigen.

Desde el 30 de agosto de 1962 se crearon los Estatutos que normaría los trabajos de la Comisión Escalafonaria, situándola como una comisión permamente dentro de los estatutos de ASPA en vigor en el capítulo: "Del Comité Ejecutivo, de las Comisiones y Delegaciones", con el número 4.26 "De la Comisión Escalafonaria".



1.6 Las Mujeres Piloto

LA PRESENCIA DE LA MUJER EN LA AVIACION



En el número anterior ya habíamos hablado sobre lo difícil que es para la mujer, el incursionar en un campo que tradicionalmente ha sido privativo del varón.

Sin embargo, la participación de la mujer en el campo aeronáutico no es de ahora ni de ayer; se remonta a la época en que la Aviación daba sus primeros pasos en México.

Va desde que Emma obtuvo la primera licencia de piloto aviador concedida a una mujer hace más de 40 años (hecho que la llenó de orgullo y satisfacción), hasta llegar a nuestros días en que jóvenes entusiastas se preparan para llegar a ser pilotos aviadores.

Sin duda alguna, mención especial merecen todas y cada una de las aviatrices, que con su esfuerzo han ido conformando la historia de la presencia femenina en esta actividad.

Como es el caso de Bertita, excepcional piloto e instructora de vuelo, que por su capacidad y experiencia es toda una institución dentro del medio aeronáutico.

También Concha y Elena, pilotos que prestan sus servicios en una línea comercial; Ma. Elena y Noemí, pilotos que trabajan en dependencias gubernamentales, y algunas otras compañeras que trabajan como pilotos ejecutivos. Así como todas las pilotos estudiantes que actualmente se están preparando para que sus aspiraciones se hagan realidad, y llegue el día en que la mujer piloto capacitada, tenga las mismas oportunidades y prerrogativas que el hombre piloto capaz.

Por: *P.A. Margarita Chávez Alcazar*

EN MINORIA

Desgraciadamente, a no ser que algo imprevisto ocurra, éstas mujeres pilotos parece ser se quedarán en una pequeña minoría. Desde que se prepararon para la obtención del carnet comercial las reglas se han hecho aún más restrictivas. Actualmente sólo puede conseguirse la clasificación anhelada tras cursar largo e intensivo entrenamiento en una de las cuatro escuelas de vuelo aprobadas por el Ministerio, y los honorarios son tan altos que pocas personas pueden satisfacerlos. Casi todos los estudiantes están subvencionados bien por su Gobierno o por las aerolíneas que esperan emplearlos más tarde. Aunque las aerolíneas nacionales no adoptan política oficial que excluya a las mujeres como pilotos, alegan que, hasta ahora, ninguna mujer con calificaciones satisfactorias lo ha solicitado, y añaden, francamente, que recelarían invertir suma tan grande en una solicitante de cuya futura permanencia no podrían sentirse lo bastante seguros para garantizar que no les dejaría cuando se casara o tuviera niños, antes de haber justificado el previo desembolso. También dicen que sería muy difícil ponerlas en las rutas de gran distancia debido a "sus especiales problemas físicos".

Es un viejo y muy discutido dilema, que no parece tener solución inmediata; pero nunca desanimaron a las mujeres del aire del pasado los insuperables obstáculos, y las chicas del aire que actualmente vuelan proporcionan suficiente evidencia de que su espíritu de aventura y destreza es aún mucho más activo. Con la señora Munro, como su paladín ¿quién sabe las posibilidades que pueden establecerse para las aviadoras del futuro?



1.7 Nacimiento de HELICE y Comentarios

10 Años de Labor Informativa

Por Luis Franco

ESTABA aún fresca en la memoria de los pilotos mexicanos el paro del 23 de enero de 1959. Se había regresado al trabajo después de la remisa de las empresas e iniciábamos la larga lucha por el reconocimiento de nuestros derechos.

Aun cuando nuestro movimiento tuvo muchas simpatías en algunos sectores de la vida nacional, nos encontrábamos en notoria desventaja para difundir a las autoridades y a la opinión pública la información veraz y oportuna del por qué de nuestra conducta colectiva.

El capitán Enrique Camacho inició la publicación de boletines cuya distribución entre los pilotos mantenía al conglomerado informado de los acontecimientos sobresalientes de nuestra lucha. Sin embargo, se llegó a la conclusión de que era imprescindible el organizar y publicar un órgano de difusión por medio del cual se informara a un sector más amplio de la sociedad mexicana, el problema laboral del piloto aviador de transporte y que mantuviera mejor informados a todos ellos de la marcha del conflicto.

Los estatutos preveían que el encargado de tal órgano de difusión fuera el Secretario de Prensa y Publicidad y fue así como adquirí la responsabilidad de iniciar una publicación con una periodicidad aceptable. De inmediato acudí al capitán Camacho, quien ya había demostrado cualidades para realizar este tipo de actividades. Después de mucho pensar respecto al nombre adecuado para la revista, estimamos que el propuesto por él era el mejor. Así nació el nombre de "HELICE".

Las primeras cuartillas fueron escritas con increíble esfuerzo. Puede decirse que palabra a palabra se gestó el primer número y así el 9 de marzo de 1959, de la antigua Imprenta Didot salieron 800 sencillos y modestos ejemplares de HELICE, iniciando así una nueva etapa de la Prensa Obrera.

Los conocimientos relacionados con redacción, formato, compaginación, etcétera, no eran fragmentarios, eran sencillamente nulos. Sin embargo, la decidida y amplia cooperación de Camacho, Sáenz de Sicilia y otros compañeros fueron creando un medio de comunicación entre los pilotos aviadores, entre su recién formada institución y el resto de la sociedad.

A medida que crecía la importancia de HELICE el trabajo se multiplicaba, haciéndose llegar a lugares lejanos de nuestro país y del extranjero. Se hacían entrevistas, se aceptaba generosas colaboraciones literarias y se estudiaba la manera de lograr un mejor formato; pero todo debía ser supervisado, corregido y aceptado antes de la impresión de cada número, por los directivos de la revista, en particular, por aquél que fungía como Editor. Por este importantísimo puesto han pasado dos personas a quienes nuestra sociedad les tiene una gran deuda: Enrique Camacho y Alfonso González Pérez.

Los hombres se han renovado. La responsabilidad de la edición de HELICE recayó en el capitán Angel García Lascuráin quien le dio nuevo impulso. Su empeño e iniciativa están ya indeleblemente escritos en la historia de ASPA de México.

Este mes cumplimos 10 años de publicación ininterrumpida. No podemos menos que sentir un callado orgullo y una sencilla satisfacción. Al calor de estos sentimientos reafirmamos nuestras convicciones para continuar laborando. El ejemplo de aquellos que han colaborado en la revista nos sirve de guía. A todos ellos nuestra gratitud y sincero afecto.

En el IX Aniversario de "Hélice"

Por el Cap. Alfonso González Pérez

EN el mes de marzo la revista HELICE cumple ocho años de vida difundiendo entre los lectores la información que siempre se trató de presentar en forma veraz y objetiva acerca del trabajo, ideas técnicas, sociales y de la vida sindical de los pilotos aviadores de líneas comerciales.

Se ha procurado presentar siempre el material periodístico más variado y ameno, que va desde lo técnico y laboral hasta lo literario y filosófico, con la colaboración de todos los elementos de nuestra Asociación, a los que les sirve como tribuna de una libre pero respetuosa expresión de ideas.

Los que en una u otra forma hemos formado parte de la edición, formato y distribución de **Hélice,** hemos encontrado desde sus inicios multitud de problemas que nos han hecho aguzar el ingenio y poner en nuestra dedicación y empeño un espíritu de sacrificio para poder llevar adelante la difícil tarea periodística sin los elementos suficientes. Los principales escollos han sido el monetario y el de colaboración; en un orden secundario, el de organización.

Actualmente la revista produce una tercera parte de su costo, obtenido de las inserciones pagadas; y podría pagarse por sí sola si se pusiera empeño en ello, es decir, tendría que invertirse dinero al principio para después obtener los anuncios.

La revista no dispone de fondos para pagar artículos a columnistas o escritores profesionales, nutriendo su contenido con las colaboraciones escritas de los mismos agremiados, que son pocas e inconstantes; y en menor número de otras personas relacionadas con los pilotos.

Aunque hemos dejado en segundo término el aspecto de la organización, es también muy importante. El personal que interviene en la elaboración de **Hélice** consta de un director que es a la vez Secretario de Prensa de la Asociación, y cuando es necesario tendrá que hacer las funciones de un editor, formador, tipógrafo, corrector de pruebas, etcétera, todo ello llevado a cabo durante los días que está de descanso en esta ciudad. Un formador y periodista profesional encargado de hacer el formato los días que preceden a la aparición de **Hélice;** una secretaria que lleva, además de su trabajo de elaboración de **Hélice** el de la Secretaría de Prensa y el Archivo, ayudando repetidas veces en otros aspectos del formato; finalmente un ayudante encargado de seleccionar y archivar material tipográfico, fotostático y

periodístico.

Es urgente reestructurar la Secretaría de Prensa como encargada de la elaboración de **Hélice;** debe proporcionársele más personal, mayor ayuda económica e impulsarla lo suficiente hasta lograr que no solamente se pague por sí sola, como ya se había dicho, sino también mejorar con el excedente su contenido y presentación.

De nada sirve que una Asociación progresista como la nuestra trate de superarse día a día y de ser un factor de progreso en la economía de la nación si no se tiene el medio de dar a conocer esa labor, si no existe el vehículo gráfico que lleve a todos nuestros lectores nacionales y extranjeros los pormenores de nuestra lucha y nuestro saludo cordial y amistoso. Es ésta una responsabilidad colectiva que no podemos ni debemos eludir. Hagamos un esfuerzo más decidido, completo y cabal para hacer de nuestra publicación lo mejor posible en su especie.

Carta al Editor

(Ultima hora)

México, D.F.,
a 8 de Noviembre de 1978.

Cap. P.A.
Carlos Tapia Ramírez,
Secretario de Prensa de
ASPA de México,
Presente.

Respetable y fino amigo:

El mes pasado fué suspendida la entrega de la Revista Hélice órgano de difusión de nuestra H. Asociación— recogiéndose inmediatamente los pocos ejemplares que habían sido entregados y distribuyéndose días despues otros con la misma portada, pero diferente contenido.*

Al comparar las dos ediciones me percaté con desagrado de que se habían omitido en la segunda algunos artículos publicados en la primera. Uno de ellos muy extenso escrito por el Cap. Luis González Navarro, en el que exponía en forma amena, además de algunas críticas y observaciones, puntos de vista "SUYOS" —mismos con los que estoy absolutamente de acuerdo— sobre la IX Asamblea General del PRI a la que tuvo oportunidad de asistir, y en mi muy particular criterio uno de los mejores artículos que he leído en nuestra revista.

Millones de palabras se utilizaron en el mundo para escribir artículos periodísticos sobre el conflicto por el que atravesó el extinto SERAM, Sindicato hermano. Diariamente hubo comentarios verbales a través de la radio y televisión. Fué tópico de actualidad durante varias semanas. No obstante lo anterior, "HELICE" — nuestro órgano de difusión (?) —, calló. No mencionó absolutamente nada. El único artículo que refería el suceso, también se omitió.

El motivo de dirigirme a usted, distinguido Cap. Tapia, es hacer constar mi inconformidad por la política que siguió nuestra Asociación al no aceptar a los Pilotos la publicación, en nuestra revista, de artículos que por su contenido pudiesen molestar a algún dirigente gubernamental; debemos entender que es el sentimiento muy particular del que escribe, no así el de algún otro socio, y mucho menos el de la Asociación en general.

Por otro lado, es de criticar el hecho de que estando usted ausente se haya cancelado una publicación ya impresa, que usted en toda su obligación y derecho editó. Si algún compañero no está de acuerdo con el proceder de usted en la Secretaría a su cargo, debe informarlo a la Asamblea General, que decidirá sobre su actuación.

Con el fin de hacer extensiva mi inconformidad, le ruego publique esta carta en "HELICE"

Cordialmente



CAP. RICARDO AVALOS MILAN

**Aunque no fuí de los poseedores momentáneos, tuve la oportunidad de conseguir una copia.*



TRIBUNA SINDICAL

ASPA VEINTICINCO

Para expresar la inquietud sindical profesional y humana

ENCUESTA HELICE

Seguimos pensando, ahora más que nunca, en la importancia extraordinaria de la comunicación como base de toda organización humana. Pensamos también, que la estatura de esta organización, ASPA de MEXICO, está dada precisamente por la calidad y la cantidad de información que en lo interno y en lo externo se logre.

HELICE cumple, o debe cumplir con una parte importante de ese vital cometido. En Prensa quisiéramos creer que no nos hemos quedado atrás; queremos avanzar al ritmo acelerado de ASPA de MEXICO. Más aún, queremo llegar a ser testimonio de este experimento de auténtico sindicalismo en México. Pero también queremos ser realistas.

HIPOTESIS

En principio, esta primera encuesta de "HELICE", obedece a una hipótesis, que, aunque no formalmente expresada, no dejaba de sentirse en el ambiente:

HELICE debe mejorar... y surgieron las interrogantes...

¿Por qué?... ¿Hasta qué punto?... ¿Qué debemos hacer?...

En fin, tratamos de darles forma, de organizarlas y las presentamos en forma de cuestionario.

En la actualidad disponemos de un sinnúmero de técnicas para la encuesta; de éstas, elegimos la encuesta directa, por cuestionario y consideramos un universo que suele llamarse cautivo. El hecho de contar con una comunicación directa por medio de los casilleros de cada uno de





los encuestados nos otorgaba una considerable ventaja.

No dejamos sin embargo, de conocer los riesgos que en términos de abstención esto significaba; pero ante la imposibilidad de realizar el trabajo por medio de entrevistas personales con cada uno de los pilotos; decidimos; por una parte, confiar en la bondad de un cuestionario sencillo y breve, y por otra, obtener otro resultado marginal pero definitivamente elocuente: A cuántos les interesa la marcha de HELICE, y a cuántos no.

El grado de error, en los resultados finales sería dado, por tanto, por aquellas abstenciones **INCONSCIENTES** que de alguna manera hubiesen estado incapacitados para hacernos saber su respuesta, y por los posibles errores en la elaboración del cuestionario.

Las abstenciones **CONSCIENTES,** es decir, todos aquellos que no quisieron o no pudieron por apatía, o por otra causa del mismo tenor, decirnos lo que piensan de SU Revista, son lógicamente computables y forman parte obligada de los resultados finales.

CONCLUSIONES

La hipótesis original, motivo de la encuesta, fue plenamente confirmada.

El hecho mismo de obtener solamente 467 respuestas de 955 encuestados (48.9%) ya nos expresa la relativa falta de interés de un sector determinante de nuestra población sindical. Sin embargo, necesitamos hacer notar, que la cifra resulta definitivamente alentadora, si nos ubicamos en nuestro medio y en nuestra circunstancia.

Por otra parte, la consistencia de las respuestas logradas, nos permite asegurar que esa mitad de nuestra gente está realmente interesada en su órgano de difusión; igualmente estimulantes resultan, pues, las críticas más álgidas o los comentarios más lisonjeros.

En general, podemos concluir que:

1o. HELICE se lee, aunque no todo lo que quisiéramos; el lector descarta casi la mitad del contenido.

2o. La cuarta parte de nuestros ejemplares es leída cuando menos por dos personas.

3o. Los artículos que suelen llamar la atención, se leen completos.

4o. Los artículos descartados pecan de poco interesantes.

5o. La amenidad y el "mensaje" de los artículos son importantes para lograr mayor lectoría.

6o. Podemos ubicar a HELICE entre regular y buena.

7o. Es interesante pero a un 10% le parece aburrida.

8o. De fácil lectura.

9o. Trascendente según opinión mayoritaria, sin embargo, para una cuarta parte es intrascendente.

10o. Moderna.

11o. Dificultad para definir si audaz o tímida.

12o. (Pregunta de control. Se comprobó fidelidad en las respuestas).

13o. La periodicidad de HELICE es adecuada a pesar de que a un 7% le parece muy espaciada.

14o. Interesan fundamentalmente los artículos informativos después de los culturales y cierta minoría los políticos.

15o. La mayoría lee el editorial porque toca temas interesantes, sin embargo un 24% no lo leen porque lo considera aburrido.

16o. La inclusión de publicidad tendría qué pensarse, aunque más de la mitad lo considera conveniente.

17o. Deben publicarse interlíneas, descuentos y avisos oportunos en ese orden de prioridad.

18o. Los temas técnico aeronáuticos son susamente solicitados sin descartar la crítica constructiva y el sindical.

19o. La restricción para con tratar escritores profe-

sionales es básicamente económica; la mayoría lo aprueba.

20o. El 20.7% está dispuesto a cooperar con HELICE.

* ★ *

Reproducimos a continuación fragmentos o textos completos, de algunos de los comentarios cuya significación nos permitirá conocer de manera escueta lo que en general piensan los pilotos de su órgano informativo; elegimos los que de alguna manera representan polos o extremos entre los cuales podríamos ubicar el resto:

* ★ *

- **—"Es una de las tantas cosas en que se tira el dinero de ASPA".**

- —"¡Magnífico, esto es comunicación, y buen trabajo, felicidades!"

- **—"Puede mejorar por medio de artículos más sinceros, más valientes, menos auto-censurados, más alejados de la "conveniente" política... no sugiero una revista de ataque, pero sí una revista sincera, con la ingenuidad del despolitizado inquieto; acorde con la realidad que vivimos, no con la que nos dicen que debemos vivir.**
  Sin "retraso sexenal" para criticar, pero tampoco parca para elogiar el esfuerzo que mejora la aviación.
  Medida en su tamaño, definida en su rumbo.
  El mexicano está intoxicado de palabras superfluas (seis años de hablar por hablar) ya no cree en lo que las "fuentes oficiales" dicen por eso es que sugiero esa sinceridad, ese valor para mostrar sin dudar, ese espíriu para construir".

- —"HELICE es actualmente el reflejo fiel de la mediocridad de los hombres pensantes de este país, no ve, no oye, no habla, solamente repite lo que ordenan sumos hacedores del partido.
  ¿Por qué no criticar a quienes con esquizofrenia desmedida arrastran al pueblo al caos y a la miseria?
  ¿Por qué no escribir sobre nuestros defectos?
  ¿Por qué no escribir sobre los defectos y abusos de nuestros gobernantes? ¡Miedo!
  Por todo ello es que la revista no interesa. A nadie le gusta la mediocridad, menos a quienes somos verdaderos hombres libres".

- **—"Qué bueno que se tome la opinión de la gente, al fin y al cabo, lectores y compañeros interesados".**

- —"Espero siga la revista su trayectoria como hasta ahora, buen formato, buena impresión, y artículos que a todos los pilotos interesan".

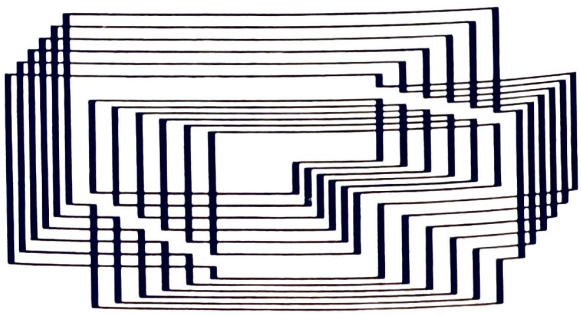
- **—"En mi particular forma de ver, me parece bueno en general, salvo los comentarios de Camposeco que a veces se sale de la línea (pierde la onda). Gracias."**

- —"Considero que se debiera tratar de extender su publicidad, para poder hacer de la misma, una revista a nivel internacional o mundial".

- **—"Creo conveniente una investigación más profunda acerca de los directivos de ASPA y sus relaciones ASPA-Empresa pues no es muy comprensible que se trabaje ardorosamente por uno y otro".**

- —"Les alabo el interés por tratar de mejorar nuestro medio de comunicación, sé que lo lograremos".

- **—"...pero por favor, no publiquen en nuestra revista las redacciones más es-**



túpidas y sin razón, escritas por un acomplejado poco grato en nuestro medio, que en sus reportajes refleja el odio hacia sus compañeros de trabajo..."

- —"Si fuera posible incluir más poemas relacionados con nuestra profesión".

- **—"Quiero felicitar a nuestro Secretario de Prensa y su equipo colaborador por el interés que prestan para darnos una mejor publicación de nuestro órgano sindical".**

- —"Considero una ineptitud del director el permitir que aparezcan artículos como el AeroMexicano, la ropa sucia se lava en casa".

- **—"Soy piloto de CMA y entre una gran cantidad de compañeros he escuchado en varias ocasiones que la revista 'HELICE' al recibirla la tiran o raramente la leen, les he preguntado la razón de su actitud y su respuesta es la siguiente: 'Es pura publicidad de AEROMEXICO'."**

- —"...En general pienso que ustedes que hacen la revista ponen lo mejor de su parte, y mucho de su tiempo, mientras que nosotros aquí, sólo nos dedicamos a criticar..."

- —"La revista no es sindical, es más bien social: incluye "burocráticamente" la información y actividades sociales de algunos de nuestros representantes (...) Estamos pagando un lujo sin resultados positivos, profesionales y sindicales; todo son alabanzas, en estos tiempos actuales, mucho menos; pero realidades positivas de la revista, pocas; por no decir ninguna; es la revista de lo de siempre, de los de siempre... y duele decirlo, y más callarse, o ponerse en la muralla del ¿Quién será? Suerte

- **—"...Considero que nuestro órgano de difusión no se ha utilizado en la capacidad que le corresponde como instrumento para crear conciencia de clase obrera y sindical entre los agremiados... (...) se está corriendo el riesgo de que ASPA, con el membrete de sindicato, funcione como un club, como un Banco de préstamos o como oficina de comunicaciones entre empresas y trabajadores pilotos..."**

- "Es poco constructivo y edificante que en aras de un proteccionismo político y por actitudes acomodaticio-políticas, no se incluyan **todas** las plumas activas e inactivas que creen corrientes de opinión.
Si está claro que el responsable es el escritor y nadie más, no veo por qué se tenga miedo a nada. Porque una tribuna con censura tal, más valía que no existiera...

- **—"...Por lo que me atrevo a sugerir que todos los artículos pasaran por una 'comisión de censura'."**

- —"...La gran mayoría de los pilotos no tenemos la habilidad para poder exponer nuestras ideas o nuestra protesta con respecto a tal o cual cosa dentro de una asamblea... (...) veo, que quizá a través de 'HELICE' el piloto común y corriente pudiera hacer llegar su sentir sin ser perturbado de tal o cual manera al grupo de compañeros lectores; con esto me refiero a que quizá le sea posible hasta llegar a exponer la actitud negativa de algún otro compañero que forme parte de la nueva directiva y que por este motivo y hasta la fecha son intocables de cualquier crítica del resto de los que componemos la humilde infantería...

- **—"Es sumamente necesario que la revista aparezca en casilleros de acuerdo con el mes a que corresponde. Gran parte del interés, queda nulificado debido a su aparición extemporánea y el costo de su producción es una coladera para los asociados, y no sólo económicamente nos daña este aspecto. Se me pide opinión franca y ahí está".**

Por último queremos agradecer desde estas líneas, la valiosa asesoría de una de las autoridades de Encuesta en México: el Licenciado Jesús Pavlo Tenorio.

Asimismo, a partir de la fecha ponemos a disposición de todos los miembros de ASPA de MEXICO las cifras completas de esta primera encuesta de HELICE que obran en poder de la Secretaría de Prensa.

1.8 Comité Directivo 1972



Secretario General:
MAURO GOMEZPERALTA DAMIRON.



Secretario del Interior:
HECTOR ABADIE SANTIBAÑEZ.



Secretario del Exterior:
FELIPE DE DIOS SIERRA.

Secretario de Trabajo y Conflictos:
NICOLAS VAZQUEZ QUIROZ.

Secretario Tesorero:
RAFAEL MORALES ARIAS



Secretario de Asuntos Técnicos:
ADOLFO ARGUDIN ALCARAZ.

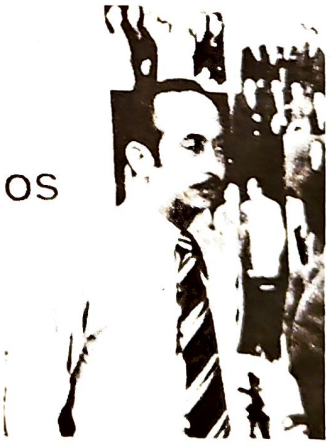
Secretario de Actas y Acuerdos:
RENAN RODRIGUEZ MENENDEZ.











OS

Secretario de Prensa y Publicidad:
RICARDO REBOLLO HERNANDEZ.

Secretario de Previsión Social:
RICARDO LABASTIDA GARZA.

Secretario de Relaciones Públicas:
HOMERO FLORES GONZALEZ.

Comisión de Honor y Justicia

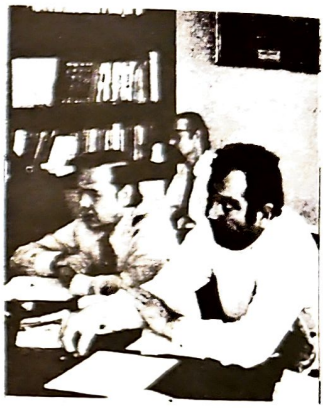
Presidente:
EDUARDO MARGAIN SAINZ

Comisión de Vigilancia

Presidente:
LUIS CARRANZA MEDINA.

Secretario:
ANTONIO GONZALEZ MARQUEZ.

Vocal:
XAVIER SALMERON MOCTEZUMA











Comisión de Honor y Justicia

Secretario:
CESAR I. MENDIBURU SANCHEZ.

Vocal:
AUGUSTO ESCALANTE CORONA.





Delegación S. A. E.

Presidente Interino:
JORGE A. SALGADO MENEZ.

Secretario:
JORGE GARAGARZA CORONA.







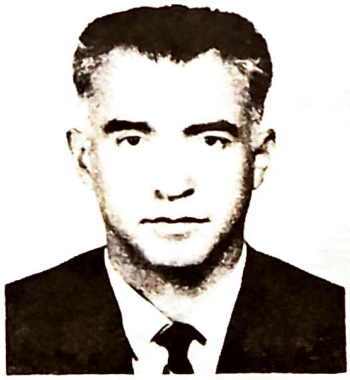
Comisión de Hacienda

Presidente:
ARTURO MORALES CASTRO.

Secretario:
ANTONIO VARGAS GALICIA

Vocal:
CELSO DOMINGUEZ GALVEZ.





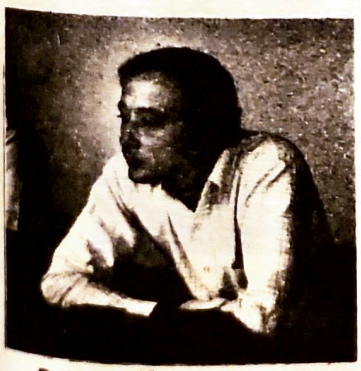
Delegación C.M.A.

Presidente:
ARMANDO QUIROZ RAMOS.

Secretario:
HUMBERTO MONJARAS CIGARROA.



Vocal:
CARLOS AUDIFRED ELIAS.





Delegación A. M. S. A.

Presidente:
JORDI CENTELLAS QUINTANILLA.

Secretario:
MIGUEL ALVAREZ ESCUDERO.



Vocal:
ALFONSO PONCE ALCOCER.



Caja de Jubilaciones y Retiros

Presidente:
FLORENCIO CABRERA BRIBIESCA.

Representantes de ASPA ante la Caja de Jubilaciones y Retiros:

Titular:
RICARDO AVALOS MILAN.

Auxiliar:
TEHODORE HARRY BRUNER R.

1.9 Pilotos Fumigadores



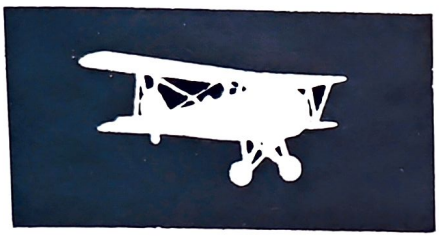
DEL 10 al 12 de enero próximo pasado se llevó a cabo la Convención de Pilotos Fumigadores de la República Mexicana.

La presencia de pilotos de las diferentes zonas en que se realizan trabajos de fumigación aérea permitió enfocar los diversos y agudos problemas a que se enfrentan los pilotos mexicanos dedicados a esa rama de la aviación. Según lo esbozado durante las reuniones, esos problemas van desde la presencia ilegal de pilotos extranjeros, hasta el desplome de cuotas-ingreso derivadas de la competencia ruinosa; pasando por la anárquica distribución de equipo, pilotos y trabajo; ya que habiendo zonas donde sobran aviones, faltan pilotos y viceversa, estando en las mismas condiciones la repartición del trabajo. Se enfocaron todos los problemas con valentía y claridad, llegando siempre a la conclusión de que sólo unidos, formando un todo, se puede llegar a consolidar una fuente de trabajo que siendo extensa y con miras a incrementarse, actualmente no rinde el potencial de que es capaz.



"...decidieron que sólo estando unidos con sus compañeros de provincia a los demás pilotos de México..."

LA SEGUNDA CONVENCION DE PILOTOS FUMIGADORES





Presiden la 2a. Convención de Pilotos Fumigadores los compañeros Armando Quiroz Ramos, Carlos Alvarez Bacha, Armando Victoria G., y Manuel Farías R.

EL pasado 29 de enero se inició la II Convención de Pilotos Agrícolas convocada con toda oportunidad por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

A esta Convención asistieron más de cien pilotos representando a cerca de 400 pilotos agrícolas que laboran en La Paz, Mexicali, Hermosillo, Ciudad Obregón, Los Mochis, Culiacán, Tapachula, Apatzingán, Torreón, Matamoros y Reynosa.

La ceremonia de inauguración fue presidida por el Capt. Armando Victoria G., Secretario General, a quien acompañaron en el presidium los capitanes Carlos Alvarez Bacha, Secretario del Interior, Manuel Farías, Secretario de Actas y Acuerdos y Armando Quiroz Ramos, Adjunto a la Secretaría del Interior.



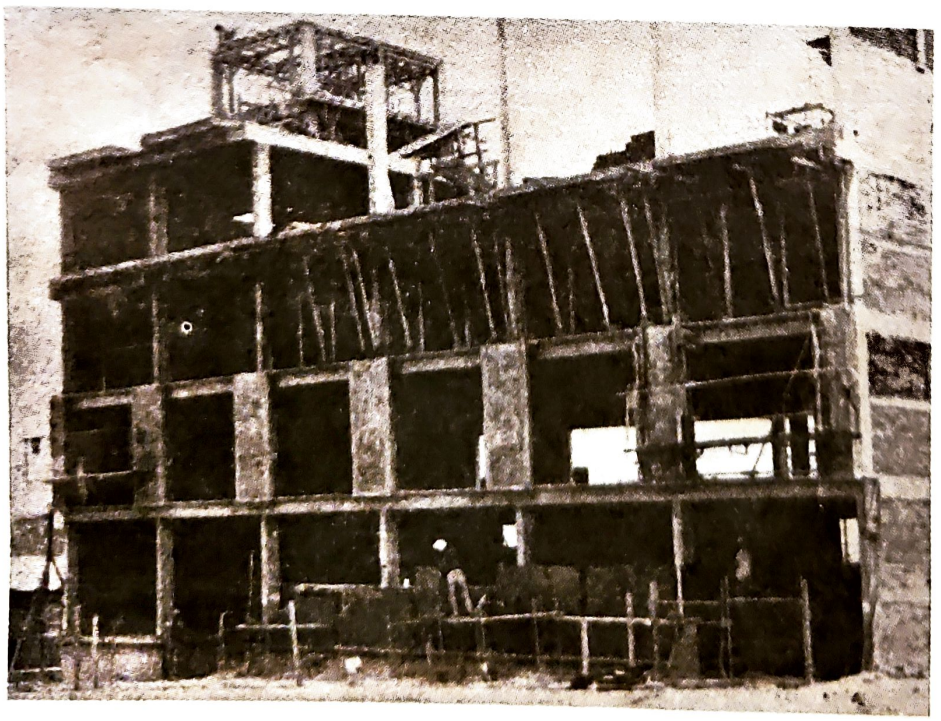
Al dirigirse a los convencionistas el compañero Armando Victoria expresó que ASPA de México tiene profunda preocupación por las condiciones de trabajo de todos los pilotos de México que laboran bajo salario y que se ha impuesto la tarea de luchar por mejorar las condiciones económicas, sociales y técnicas del piloto trabajador mexicano.

Esta Convención —continuó Victoria— viene a canalizar los deseos de muchos pilotos agrícolas, de que sea precisamente ASPA de México la institución dentro de la cual el piloto agrícola se unifique y organice, considerando que solamente nuestra Asociación puede darles la suficiente fuerza a esos pilotos para obtener la estabilidad del trabajo de esta importante especialización aérea tan necesaria para la economía agrícola del país.

PROGRESO DEL EDIFICIO DE ASPA DE MEXICO

Hace tres meses apenas se inició la obra





Estado actual de la construcción

1.11 Las Jubilaciones

EL CAPITAN CHAVEZ GUIZAR OPINA

Los mexicanos somos muy afectos a "copiar" modelos ajenos y esto no es malo, si lo que se imita es bueno. Sólo que no respetamos el modelo original y lo acomodamos a nuestro estilo y entonces resulta un producto criollo. Esta reflexión nace porque nuestro sistema de pensiones no es un producto original y único, y a tantos años de distancia que lo fundamos se plantean varias interrogantes:

¿Son buenas nuestras pensiones de retiro?, ¿son suficientes en el ramo de incapacidades?, ¿estamos preparados los pilotos para la jubilación? . . . Estas y muchas otras preguntas están por contestarse. Los directivos tienen una opinión, los pilotos activos tenemos la nuestra, evidentemente los pilotos "nuevos" tienen la suya, pero ¿qué piensan los pensionados?, ¿cómo viven?, ¿cuáles son sus aspiraciones, sus beneficios y sus carencias? . . . Creo que ellos nos pueden reportar un caudal de información para forjar nuestros propios modelos. Es posible que descubramos que tenemos el mejor sistema. Puede ser que necesitemos urgentes reformas. Pero lo que sí es evidente es que no todos conocemos sus puntos de vista.

Esta es la segunda de una serie de entrevistas que serán publicadas en Hélice para dar a conocer qué es lo que pasa con nuestros compañeros pensionados y así, por lo menos, ayudar a conocernos mejor y a que la nueva generación se entere de quiénes son y quiénes fueron los que recorrieron el camino que nosotros estamos andando.

Capitán Nicolás Vázquez Quiroz

Si los pilotos quieren seguir trabajando y están en óptimas condiciones físicas y mentales, deben hacerlo —opina sobre la jubilación a los 60 años el capitán Antonio Chávez Guízar—. El se jubiló el 29 de enero pasado —día de su cumpleaños—, pero piensa seguir volando tres o cuatro años más.

La carrera de Chávez Guízar, iniciada en 1945, luego de haberse graduado con 45 horas de vuelo en la Escuela de Aviación Civil "5 de Mayo", de Puebla, se vio marcada por un hecho insólito:

En 1969, se preparaba a volar un 727 en la ruta MEX-MID-CZM-MID cuando se presentó un empleado del área de operaciones y le pidió que dejara subir a cuatro pasajeros de última hora. Chávez Guízar dio la autorización de mala gana, pues ya había visto en la estación a los individuos y no le habían agradado. Poco después, mientras sobrevolaba la costa de la península de Yucatán, entraron a la cabina tres hombres armados con pistolas y una mujer con una navaja y un frasco que contenía nitroglicerina: eran los cuatro pasajeros de última hora. "Nos ordenaron que los lleváramos a la Habana —cuenta el capitán Chávez—, se mostraban muy nerviosos y amartillaban y desamartillaban constantemente las pistolas". La mujer, inclusive, llegó a hacer varias heridas con la navaja al capitán Morales Arias, quien volaba como segundo oficial en el pánel. Todo era tensión y expectativa hasta que llegaron a la Habana y unos milicianos abordaron el



El capitán Chávez Guízar en un DC-6.



De izq. a der., el soldado desconocido y los capitanes Chávez Guízar, y Domínguez, en su época de cadetes.

avión por la puerta trasera, sorprendieron a los secuestradores y los obligaron a entregarse.

Fue así como terminó el incidente que permitió al capitán Chávez Guízar pasar a una de las páginas más dramáticas de la historia de la aviación.

Fuera de esto, la actividad profesional del capitán Chávez ha sido normal: Paro de un motor en un DC-3, de dos motores simultáneamente en un DC-4 y conducción de un DC-3 rumbo a MEX cuando se aproximaba el ciclón Janet. En esa ocasión Chávez se encontraba en MID cuando el jefe de pilotos le ordenó, primero, amarrar el avión pues se aproximaba el ciclón Janet, y luego de hecho esto, desamarrarlo y llevarlo a MEX.

Tuvo que luchar contra un viento de 80 nudos al despegar y resolver problemas con los motores debido a la ingestión de agua durante el trayecto; era tanta la turbulencia que por momentos estaban a 15,000 pies con el tren abajo y los motores desacelerados, y después a 500 con toda la potencia. Pero, al fin, cumplieron órdenes llegando sin novedad a MEX.

Antonio Chávez Guízar nació en la ciudad de México en 1921 y 40 días después su familia se fue a vivir a Chihuahua, para no regresar sino diez años más tarde. Luego de estudiar la preparatoria, el capitán Chávez cursó cinco años de medicina en la escuela San Borja, expropiada por el general Lázaro Cárdenas y cuyos estudios no fueron reconocidos por la UNAM. Desilusionado, Chávez decidió cambiar la carrera. Sólo había cursado dos años en la Escuela Libre de Derecho, cuando decidió invertir sus ahorros en la compra de un avioncito con el que hizo sus pininos en la aviación efectuando varios vuelos a Acapulco. Ahí terminaron los estudios de derecho y se iniciaron los de aviación, que marcarían, por fin, su verdadera línea profesional.

Fue el primer piloto con licencia privada que, por medio de un permiso especial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entró a trabajar en CMA como si tuviera licencia comercial. Voló como copiloto el C-39, el DC-2 y el DC-3. En 1949, fue ascendido a capitán de DC-3, volando la sección de carga y realizando jornadas de diez a 11 horas de vuelo diarias y, en alguna ocasión, hasta 36 horas de vuelo en dos días. También voló como capitán los DC-3, DC-4, DC-6 y B-727, y fue asesor instructor en todos los equipos y jefe de equipo en el DC-6.



*El capitán **Chávez abraza a su hija Martha Elena.** Atrás, muy sonriente, Patricia, otra de sus hijas.*

Chávez Guízar está casado con la señora Graciela González de Chávez, con quien tiene nueve hijos que les han dado 12 nietos.

En su juventud, fue campeón nacional de ciclismo durante la Milla Lanzada que se corrió en Chapultepec. También practicó motociclismo, que dejó desde que un camión materialista se le hechó encima a propósito y casi lo atropella: Chávez le dio alcance, puso como campeón al chofer y, después, vendió su moto. Fue subcampeón nacional de tiro y en la actualidad práctica caminata, colecciona relojes y armas de fuego, y compra carros: los maneja un tiempo, los arregla y después los vende.

En CMA, ha mantenido buena amistad con todos sus compañeros y no sólo fue socio fundador de ASPA, sino que tiene excelentes recuerdos de aquella época: —A pesar de las dificultades —dice— todos trabajamos con muchas ganas y cooperamos con el sindicato, al que tanto queremos pues con él se acabaron las arbitrariedades.

Chávez Guízar rechazó el festejo de ASPA porque piensa que el 90 por ciento de los pilotos asisten a esta clase de eventos más por obligación que por gusto; así que decidió festejar su último vuelo en el Tecolote de CMA, a bordo del cual la tripulación le organizó una fiesta, con pastel y toda la cosa.

"Mi mensaje a los pilotos —termina el capitán Chávez Guízar—, es que hagan cosas con gusto, sientan el vuelo y no sólo persigan el dinero y las comodidades, sino la mayor entrega a la profesión, que es muy bonita".



Familiares y amigos reciben al capitán Chávez Guizar (cuarto de izq. a der.) al haber regresado a salvo del secuestro del que fue víctima. Su hija Mónica, a su derecha, lo toma del brazo.





JUBILACION DEL CAPITAN HUMBERTO WALKER

Cabe exponer aquí algunos conceptos de reciente realización en relación con el Cap. Humberto Walker, a quien cariñosamente llamamos Tito, y a quien hoy jubilosamente festejamos en un ambiente pleno de alegría y safisfacción profunda, por estar celebrando su aniversario sesenta en que se cumple, sin prórroga posible, la fecha de su retiro profesional al servicio de una prestigiada empresa de transporte aéreo público, Aeroméxico.

Quiero referirme brevemente a que hace una semana justamente, tuvimos el privilegio de ser testigos de los honores muy merecidos de que fue objeto el Cap. Walker por parte del Colegio de Pilotos Aviadores de México con motivo de su aniversario 35 en que, como es costumbre, se entregó presea al mérito profesional y la de más alto rango, la de los honores máximos, la que compendia toda una vida de entrega sin pausa, sin tregua, al ejercicio de la profesión, le fue conferida al Cap. Walker por haber cumplido hace algún tiempo nada menos que 25,000 horas de vuelo acumuladas una a una en aviones de todo tipo hasta el máximo y mejor en la actualidad, en rutas empíricas o técnicamente desarrolladas y a través de diversas latitudes y continentes, 25,000 hrs. de vuelo que equivalen a 3 años de permanecer ininterrumpidamente en el aire, 3 años de claridad o de negra noche, de calma o de tempestad, o en el silencio de espacios infinitos en los que van cayendo, como piedra en el agua, los quebrantos y las angustias y a veces también los anhelos y esperanzas del ser humano al que sólo sostiene en la línea de equilibrio el sentido de responsabilidad, la autodisciplina y el recuerdo siempre lejano de los seres amados que esperan angustiados y anhelantes.

Más de 44 años de estar conduciendo, bajo la presión de la más elevada responsabilidad, aviones de transporte público y siempre con el más acendrado espíritu profesional. Siempre con el pensamiento en el cumplimiento del deber, en la decencia, el respeto a los símbolos, en cordialidad, en amistad y en la unión entre los hombres. Larga, muy larga pero también muy fecunda trayectoria profesional la del Cap. Walker, pues empezó cuando era casi un niño, niño precoz para el vuelo. Proviene de una estirpe de precursores de la aviación civil comercial, señera raza constructora y responsable en sus primeros vaivenes, en sus tiernos y cálidos vientos tempraneros de esta pujante y vigorosa aviación a la que tanto ha dado y contribuido positivamente el Cap. Walker y que hoy gallarda y dignamente dice adiós.

1.12 La mística

PILOTO DE LINEA

Por Cap. Jorge Miguel Z.



A tí, joven piloto, que habéis elegido esta hermosa e incomparable profesión, es a tí a quien me dirijo para que analices la responsabilidad que de ahora en adelante llevarás a cuestas en el largo trayecto que hacia una vida llena de ilusiones y satisfacciones de problemas y sinsabores te habéis encaminado. El sendero no es fácil, como mucha gente lo piensa, no, es duro y a veces es la juventud, es el ánimo, es el esfuerzo, lo que te saca adelante y poco a poco ir eliminando problemas y ataduras con firmeza y decisión.

Encontrarás problemas de épocas y costumbres (no siempre épocas pasadas fueron mejores) pero no desesperes, ten calma, disciplinate, es parte de tu adiestramiento.

Encontrarás personas que pretenden hacer de la aviación un mito, una leyenda, como algo muy complicado siendo que es todo lo contrario, es libertad, es tranquilidad.

Encontrarás apatía, rebeldía, envidía, pero no te doblegues ante ellas ni claudiques jamás ante tus metas, mantente firme y decidido.

Aporta lo mejor de tu esfuerzo para el beneficio de tu trabajo y de tus compañeros, no permitas jamás la indolencia ni la arbitrariedad, denuncia con valor las irregularidades que detectes, para que estas sean subsanadas.

Cumple con tu trabajo con un alto grado de eficiencia y profesionalismo, ejerce tu autoridad en los momentos adecuados y no permitas nunca relajamiento de la disciplina, que tanto afecta nuestra categoría y personalidad.

Coopera con tu asociación (ASPA) pues después de todo es tu patrono tu protección, tu futuro, no la descuides, al contrario estimulala ya sea con tu presencia o con tu apoyo. Pugna por la unidad de toda la aviación nacional para evitar que nuestros cielos sigan siendo impunemente profanados ante la mirada indiferente y complaciente de quienes, parece no entienden la potencialidad de nuestra aviación, y prefieren actuar tibiamente malbaratando así nuestro patrimonio, y pensar que esas gentes se dicen patriotas, pero ya será la historia encargada de juzgarlas y condenarlas.

Nunca te aventures a violar cláusula alguna de tu contrato, pues recuerda que es la "Biblia" para tí, y debes respetarla pues si alguna vez caes en la trampa, nunca esperes reconocimiento alguno de quien te obligó a hacerlo, al contrario pudiera en algún momento utilizarlo en tu contra. A donde quiera que tus vuelos te lleven, comportate a la altura de tu rango y categoría para evitar comentarios negativos que tanto han deformado la opinión hacia nosotros los pilotos.

Respeta los reglamentos y disposiciones tanto de tu país como de los países a los que viajes, nunca caigas en "ahi se va" tan común en nuestro país y recuerda que es más fácil hacer las cosas bien, que mal.

Si con el paso del tiempo haz cumplido no sólo con los postulados enunciados antes, sino con mucho mas, podrás orgullosamente afirmar sin temor a equivocarte "realmente soy piloto".

1.13 Emblema de ASPA





ASI NACIO EL EMBLEMA DE ASPA DE MEXICO

por el Cap.
Jorge Miguel Zuñiga

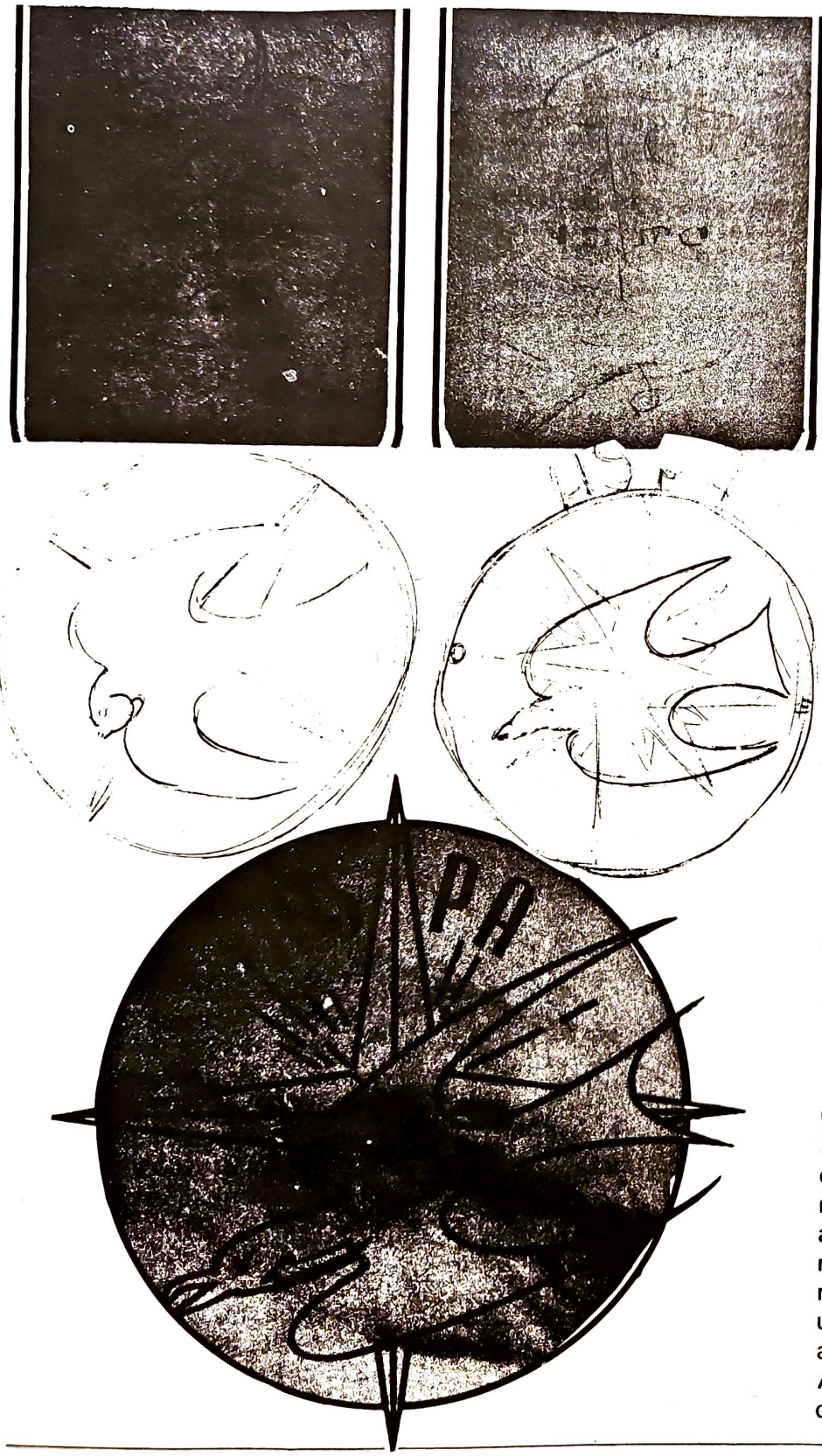


Amigos anónimos de ASPA de México

LA CREACION DE ASPA DE MEXICO fue un ejemplo de unidad y fraternidad, de constancia y lucha. Todos los que en ella participaron, directa o indirectamente, pueden sentirse orgullosos de que sus esfuerzos no fueron en vano, nombres como Fabre, Tarazona, Farell, Ballina, Cota, Victoria y tantos más. La colaboración apasionada de estos Pilotos fue decisiva para lograr el triunfo final, pero existen también personas que quizás sus nombres no nos sean tan familiares del todo, personas que con su apoyo decidido, con su simpatia hacia el movimiento que se iniciaba hizo al mismo un poco más llevadero, personas que no perseguían con esto fines lucrativos ni intereses bastardos, sino simplemente los impulsaba el deseo de colaborar con una causa que ellos consideraban justa, su modestia le han mantenido en el anonimato.

CARLOS TARAZONA TORAN, profesor de Dibujo y Decorador de profesión, vivió las inquietudes y los desvelos de ese movimiento incipiente que se generaba en la Aviación Mexicana, hermano de uno de los pilares de ese movimiento, el Capitán Francisco Tarazona Torán, se interesó muchísimo en los problemas que afrontaban aquel puñado de hombres que luchaban por sus convicciones y que por las calles de Bolívar, y Lucerna después, tenían sus primeras reuniones. El tenía su despacho en la Avenida Juárez, mismo que ofreció a los PIlotos y donde se reunieron en algunas ocasiones para cambiar impresiones de aquello que cada día cobraba mayor fuerza y conciencia, y fue precisamente allí en su despacho, donde por solicitud de su hermano Paco dibujó los primeros bocetos, a lápiz, de lo que posteriormente se convertiría en el emblema oficial de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México. A una pregunta específica el señor Tarazona nos platica lo siguiente:

"Por aquéllos días se iniciaba la operación del Douglas DC–4, los cuales con su vuelo suntuoso admiraba yo constantemente y pude, echando a volar la imaginación, comparar su vuelo con el de la golondrina, con ese vuelo libre, preciso, rasante y que además es uno de los pocos animales que no sobreviven al cautiverio. De



ahí me nació la idea de poner una ave de éstas en uno de mis dibujos, después recibí ideas y opiniones de mi hermano y de sus compañeros y así incluí la Estrella Polar con sus 4 puntos cardinales reflejada en el fondo azul que significa el cielo y la golondrina con su vuelo gracioso y elegante por encima"

"Supervisé la elaboración del primer grabado del emblema, ya en forma, que fue construido en la Casa del Arco que se encontraba por las calles de López, y que afortunadamente quedó bastante bien hecho. Por cierto fue el primer emblema de una organización sindical, en el ramo de la Aviación, que se elaboró en México. Pues traté, antes de empezar a dibujar, de darme una idea viendo algún otro, y me encontré con que no había ni un sólo escudo o emblema representativo de una organización sindical".

"Al crearse ASPA, se mudaron a las calles de Morelos, donde fuí comisionado para acondicionar y decorar el local, moví canceles, puse divisiones, quité paredes, en fin que les dejé aquello más o menos presentable".

Nota del autor

Creo sinceramente que ASPA de MEXICO debe mucho a personas que como el señor Tarazona y muchos más dieron, aportaron algo de sí mismos para la culminación de esta realidad que ahora nosotros disfrutamos. Vaya pues un voto de gratitud para estos amigos, anónimos algunos, que ASPA siempre recordará con mucho cariño.

1.14 Inauguración de estacionamiento



INAUGURO ASPA el estacionamiento para sus pilotos

Aspecto general del edificio que fue construido con el patrimonio de la Asociación y que viene a resolver un serio problema de las tripulaciones.

Fue develada una placa por el Secretario General de la Asociación, Cap. Armando Victoria Galván. En la foto, de izq. a der., el Cap. Mario Steiner, Vicepresidente de la Caja de Jubilaciones y Retiros de ASPA de México; el periodista don Jaime Durán, Presidente de la Asociación Mexicana de Redactores de Aviación y piloto honorario de ASPA; el Cap. Francisco Ballina T., Secretario de Trabajo de nuestra Asociación; el Ing. Raymundo Cano P., Director General de Aeroméxico. A la izq. del Cap. Armando Victoria, el Cap. Enrique Zapata B., Gerente de Operaciones de A.S.A.; el Cap. Torre Laphan, Presidente del Consejo de Administración de la Caja de Jubilaciones y Retiros de ASPA aplaude satisfecho la inauguración de uno de los proyectos más importantes de su gestión.



PALABRAS DEL CAPITAN F. BALLINA TABARES

El capitán Francisco Ballina Tavares, Secretario de Trabajo y Conflictos saliente, hizo uso de la palabra en los siguientes términos: "Podemos decir que estos cuatro años de luchas, nos han enseñado a valorarnos mutuamente y a entendernos mejor. La Asociación, con su base de equidad y de justicia, no puede menos que pugnar, como lo ha hecho en el pasado, por la seguridad, por la igualdad y la justicia.

A nombre de los dirigentes entrantes, el capitán Héctor Abadie Secretario de Trabajo y Conflictos, dirigió un conceptuoso discurso. Entre otras cosas, dijo, que nada ha sido más atacado en el movimiento obrero nacional que los sindicatos gremiales. Se nos tilda como organizaciones egoístas, pendientes solamente de su propio y exclusivo beneficio, apartadas de las más urgentes necesidades del proletariado, pero los hechos demuestran que estos sindicatos han respondido cabalmente a los ideales de la asociación profesional y, en nuestro caso, a la unidad de los pilotos aviadores. Actuamos y hemos actuado bajo normas de justicia porque tenemos fe en ellas. Los juristas romanos, sentenciaron hace siglos: seamos siervos de la ley para poder ser libres, y seremos como siempre lo ha sido ASPA, para gozar de libertad interna, para reclamar nuestros derechos, para ser respetados; siervos, en fin, de la magnífica herencia de la Revolución Mexicana y de los postulados y doctrina social que de ella emanan.



EL SECRETARIO de Trabajo saliente, capitán Ballina, hizo uso de la palabra.



"NADA HA SIDO más atacado en el movimiento obrero nacional que los sindicatos gremiales", dijo el capitán Héctor Abadie, nuevo Secretario de Trabajo.

Las autoridades deben respetar el derecho, pero ningún ciudadano, ninguna organización, puede reclamar de la autoridad el respeto a la justicia, cuando ellos la infringen, cuando niegan normas de solidaridad humana.

Ninguna relación cordial, enfatizó Abadíe, sincera entre el poder público y las organizaciones sindicales podrá existir, mientras no sea presidida por el derecho del cual todos debemos ser siervos. El respeto a la justicia, es la base firme de la paz y nuestra paz, está plasmada en nuestros contratos colectivos, en el goce de los derechos que de ellos emana y en la independencia de nuestra organización que nació libre y sigue siendo impóluta.

Estamos ligados, finalizó diciendo, sólo con el ideario de ASPA, que en lo interno representan la norma constitucional con el movimiento obrero mexicano y con la continuación de la obra de aquellos que nos han precedido.

LA PRESEA GRAL. MUGICA

El Secretario General, capitán Armando Victoria informó a continuación que como inigualable conmemoración al cuarto aniversario de su fundación, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, instituía la medalla "Rosa de los Vientos, General Francisco J. Múgica", presea que los pilotos acordaron otorgar a quien se haya distinguido por sus esfuerzos en bien de la aviación comercial de México.

Esa primera medalla, que entregó el secretario del Trabajo fue para el capitán Hugo Múgica piloto del Banco de México e hijo del ameritado General Francisco J. Múgica.

1.16 Sistema de Trabajo 15 x 15

El 15 x 15

Cap. Jaime L. González Navarro

Para el año 2000, es decir en poco más de 20 años, México tendrá —según las cifras menos pesimistas— 107 millones de habitantes, poco menos que el doble de la población actual. Obviamente estas estimaciones no son nuevas, sí lo es en cambio lo que parece ser el regreso triunfal del fantasma de Malthus que retorna a confirmar el cumplimiento de sus sentencias.

Siempre hemos sabido representar el crecimiento demográfico por una progresión geométrica, y el crecimiento de la producción alimenticia por ejemplo, con una progresión aritmética; lo relativamente novedoso es que de hecho asistimos ya a las consecuencias candentes de lo que antes trataban de decir con su frialdad las cifras.

Entendámonos: de 13 millones de habitantes en 1900, pasaron 50 años para llegar a 25 millones en 1950; pero sólo necesitamos 20 años más para encontrar en 1970 el doble, concretamente 50,694,600 almas. Nueve años más, es decir ahora, andamos por los 67 millones... ¡Nada más nueve años para meter al tango a 17 millones de cristianos!

La política de población implementada por el gobierno federal ha establecido metas de crecimiento demográfico de 2.5% anual para 1982, y para fines de siglo del 1%, que de lograrse (cosa casi segura porque ya hemos visto que el gobierno cuando quiere, puede; y en este asunto no es cosa de andarse por las ramas) nos llevará de todos modos a entre 100 y 109 millones a finales de siglo.

El drama del Valle de México se cuece, por supuesto, aparte: somos, entre provincianos, capitalinos, generales y jotos, 14 millones... de momento (y a como va la cosa las encuestas poblacionales habrán de actualizarse por meses o semanas), sin contar la llamada población flotante que desde luego también abulta. Si consideramos un conservador 5% de incremento anual, en menos de 10 años habremos rebasado tranquilamente los 20 millones, y si en este momento hemos hecho una apología de la "cola" como nuestra forma de convivencia cotidiana (cola para el cine cola para comer, cola para cobrar, cola para pagar, cola, cola, cola), ya podemos imaginar lo que será una ida al aeropuerto para esas fechas.

Ante esta perspectiva, todo ensayo, todo experimento contractual que contemple la posibilidad de escapar de este hacinamiento galopante en que hemos convertido la ciudad resulta vivificador y fortificante; no estamos acabados todavía, la fuerte controversia que suscitó el planteamiento del 15 × 15 y su triunfo final es el aire fresco que pese a todo sigue corriendo entre estas muchedumbres de papeles gente y smog que por la fuerza de la costumbre y el marasmo muchas veces miope de los intereses creados o el temor natural a lo desconocido hacían ver como soportable.

En todo caso, la aprobación de este nuevo plan de trabajo aunque sea a título experimental representa un triunfo de ASPA, tanto más cuanto que aparte de las enormes posibilidades que se pueden abrir a partir de este paso inicial, se evidencia una capacidad, no muy común en los sindicatos mexicanos, de apertura a los aires nuevos de los nuevos tiempos y una disposición al cambio ante el imperativo actual de ver más allá de las propias narices.

1.17 Cláusula de Protección de ASPA



En la gráfica vemos el momento en que la familia del Cap. Fernández de Lara recibe el importe de la "Protección A.S.P.A.".



Son verdaderamente muy contados aquellos pilotos de ASPA que no hayan advertido la atención cordial de María Elena Quintero, quien pese a la enorme responsabilidad que representa el manejar fondos de la Asociación y hacerse cargo de infinidad de documentos de la Tesorería, cuyo manejo es sumamente delicado, mantiene un inquebrantable espíritu positivo. María Elena cumplió en 1979 muchos años de esfuerzo y lealtad a la Asociación.



No pocas veces habremos escuchado por el sistema de sonido de ASPA de México, el nombre del señor Pedro Valeriano, quien se encuentra al servicio de la Asociación desde el 10 de octubre de 1966 desempeñando una labor múltiple sin cuyo empeño y entusiasmo pocos resultados prácticos podría obtener la Directiva de ASPA. Nos permitimos agradecerle la lealtad y dedicación del señor Valeriano.

Después de un año de esfuerzos la HORA AMABLE

COMIDA ANUAL



El día 14 de diciembre se llevó a cabo la tradicional cena ofrecida por ASPA a sus empleados para hacerles patente su agradecimiento por los servicios y cooperación prestados a lo largo del año que finaliza.

Durante el ágape se brindó por el año que comienza y que muchos esperamos supere en todos aspectos al año que termina, tanto para la Asociación, como en lo personal para cada uno de los que integramos ASPA de MEXICO.

El secretario de Relaciones, capitán Román Tellez Fuentes, organizador de esta comida, informó a los presentes que se contaba con una serie de obsequios que serían rifados a continuación entre los asistentes. Los afortunados ganadores del primer premio fueron: *Carlos Sanabria*, quien obtuvo un pase ofrecido por la empresa *AeroMéxico* para dos personas, dentro de la red nacional, proporcionado a través de su jefe del Departamento de Prensa y Relaciones Públicas, *Licenciado Fernando Martínez Cortés*.

A continuación la suerte favoreció a la señorita *Beatriz Morales*, quien obtuvo un pase para dos personas, otorgado también por *AeroMéxico* y que fue autorizado por el licenciado Fernando Martínez Cortés.

Miguel García David obtuvo, en un golpe de suerte, un pase para dos personas, ofrecido por la Compañía *Mexicana de Aviación* dentro de la red nacional, que fue proporcionado por el capitán *Amadeo Castro Almanza*, jefe de Pilotos de la empresa.

2.1 Primer y Cuarto Aniversario

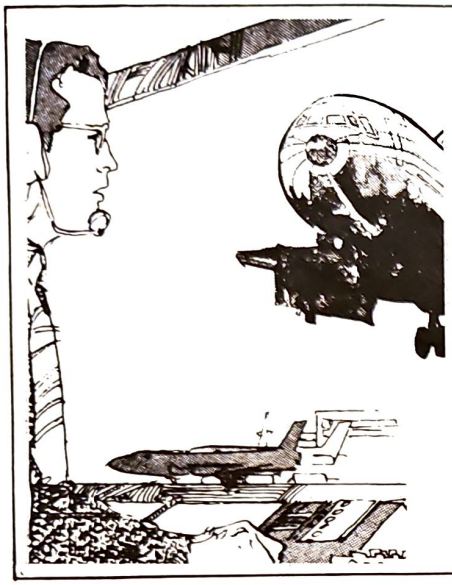
EDITORIAL

AL CONMEMORAR el primer aniversario de la constitución de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, es nuestro deber meditar serenamente sobre el estado actual del conflicto que confrontamos. Una mirada retrospectiva al pasado y un análisis del presente nos marcarán la pauta del futuro.

La razón siempre ha sido nuestra. Antes de saberlo, lo intuimos. Antes de luchar por ella estudiamos cuidadosamente los derechos humanos y legales que la sociedad otorga a sus servidores; sin embargo, estábamos impotentes; nos faltaba la fuerza. La tradicional fábula infantil de los juncos, fácilmente destruibles uno a uno, pero irrompibles en su hacinamiento, adquiere caracteres de verdad en la madurez de nuestra vida, ya que la hemos experimentado en el ser. Por muchos años fuimos destruídos individualmente, oprimidos en nuestro aislamiento fuimos pasto fácil de las empresas; rebeldes, pero impotentes, el conocimiento de la razón hizo más amarga la humillación de nuestra dignidad; en la íntima soledad de nuestra hombría sufrimos en silencio la afrenta de sabernos justos, pero encadenados. En esa deformación parecimos serviles cuando quisimos ser útiles, obligando a nuestra voz a murmurar cuando mente y corazón estallaban en un grito de rebeldía y, a los ojos, ventanas del ser, a esquivar miradas que hubiéramos querido fulminar con la mano de la justicia.

La UNIDAD cambió la marea. Unidos, conseguimos la fuerza, complemento dinámico de la razón que nos ha liberado y que nos llevará al triunfo. No podemos permitirnos olvidar que la unidad inquebrantable de todos nosotros ha sido y, será siempre, nuestra única fuerza. Los pilotos mexicanos no peleamos con la razón de la fuerza sino con la razón de la justicia y la orgullosa fuerza de nuestra unidad. Lucha clara, abierta, varonil, que desconociendo el subterfugio sutil del engaño no se escuda en la cobardía del anonimato.

¿El futuro? Todos nosotros somos responsables de llevar nuestra decisión al final del camino: el reconocimiento de ASPA. Y así como antaño sufrimos en silencio la afrenta de nuestra impotencia, en silencio escuchemos solamente nuestra propia voz y haremos maravillas.



Carta del Editor

ASPA de México, por conducto de "Hélice", ha iniciado una campaña para lograr que el mayor número de mexicanos utilice aeronaves nacionales en sus vuelos al extranjero y viceversa.

Puede apreciarse, al leer el directorio del presente número de "Hélice", la ausencia en él de los nombres del editor y del encargado de la circulación. Enviamos nuevamente una atenta invitación a los compañeros pilotos que deseen ocupar los puestos mencionados, además de los de redactor, reportero o articulista se pongan en comunicación con el Secretario de Prensa de ASPA.

¡IV ANIVERSARIO DE ASPA!

¡CUARTO año de vida sindical de ASPA de México! Un año más de esfuerzos, de trabajo, de dedicación, de fortalecer la unidad entre los pilotos comerciales mexicanos, de incrementar su interés por los problemas propios de la asociación y en especial los de nuestra patria.

No. 34-Agosto, 1962



2.2 Día de la Aviación.

DIA DE LA AVIACION



VAZQUEZ, De Artola, Amieva, San Juan, Solórzano, Yannelli, Baigts, Tremari y Elizalde, son algunos de los pilotos aviadores que recibieron honrosa distinción con la presea "Emilio Carranza" por sus diez y quince mil horas de vuelo.

UN extenso programa de realizaciones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aviación; la revisión del Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo entre México y Estados Unidos; la posibilidad de celebrar un convenio similar con Brasil; un homenaje de reconocimiento a veintinueve pilotos mexicanos que habiendo alcanzado determinado número de horas de vuelo se les impuso la medalla "Emilio Carranza", así como a la memoria del ingeniero Juan Guillermo Villasana, pionero e impulsor de la aviación mexicana, se sintetiza lo más sobresaliente de lo acontecido el pasado 8 de enero, dentro de las ceremonias organizadas para celebrar el Día de la Aviación Nacional.

Altos funcionarios oficiales, se dieron cita en el Aeropuerto Central, para presidir en compañía de representantes de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, de dirigentes de compañías de aviación, de la secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la fecha conmemorativa del Día de la Aviación.

El ingeniero Juan Manual Ramírez Caraza, subsecretario de Comunicaciones, asistió en representación del titular de dicha dependencia y develó un busto del ingeniero Juan Guillermo Villasana.

2.3 Combatientes del Escuadrón 201, Miembros de ASPA.

XX Aniversario de la Salida del "Escuadrón 201" al Frente del Pacífico

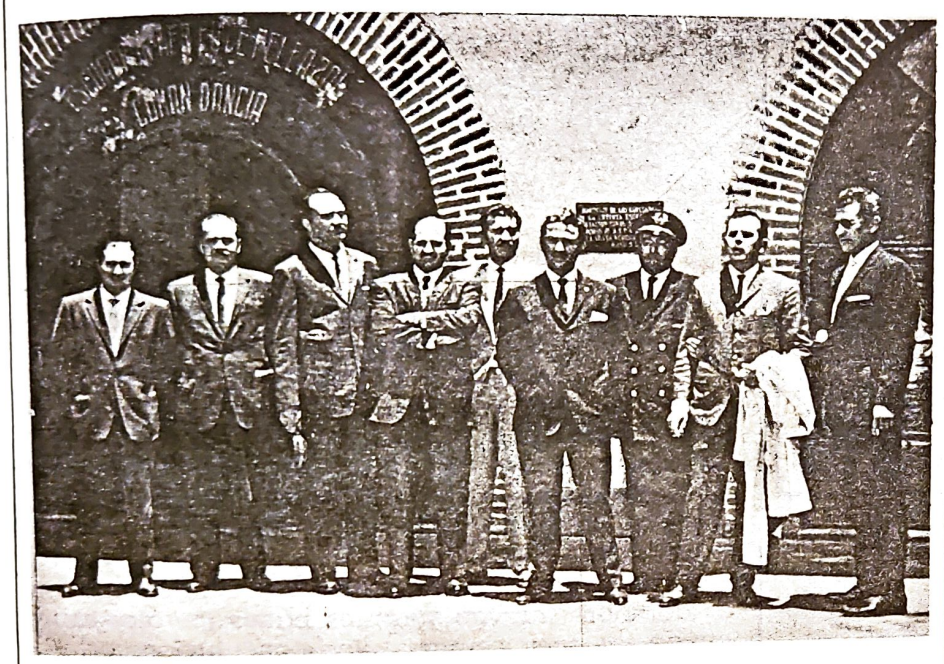
Ceremonias en el Panteón de Dolores y en la Base Aérea de Santa Lucía. ASPA Presente



DOS EX-COMBATIENTES del Escuadrón 201 y miembros de ASPA, capitanes Amadeo Castro Almanza y Miguel Uriarte.

ASPA VEINTICINCO

2.4 Placa conmemorativa de la "EScuela Cinco de Mayo".



2.5 La fiesta del VI Aniversario de ASPA.

COMO culminación de los diversos actos con que el pasado 4 de agosto se celebró el sexto aniversario de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, se llevó al cabo la noche de ese día una concurrida y animada recepción.

Igual que en años anteriores, los pilotos agrupados en torno de la A.S.P.A., festejaron animadamente la fundación de su asociación.

Pilotos tanto civiles como militares, dirigentes sindicales, representantes oficiales, así como de los círculos aeronáuticos de nuestro país, en cordial camaradería compartieron el pan y la sal en. dicha recepción que se efectuó en el salón Piamonte.

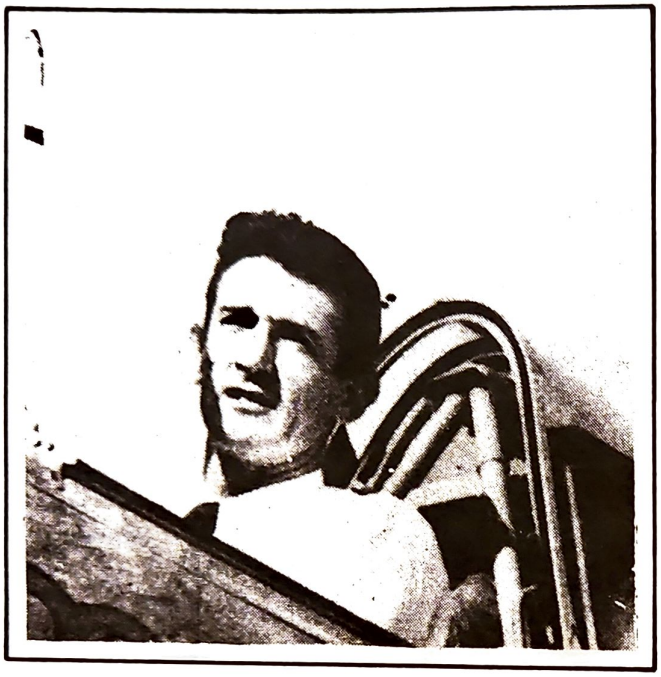
Se calcula que cerca de mil personas se dieron cita en la fiesta que habiendo principiado a las 21 horas, se prolongó hasta la madrugada.

Esa recepción fue presidida por el capitán Florencio Reyes Bugarín, Secretario General entrante de ASPA, así como por los miembros del Comité Ejecutivo.



EL CAPITAN Armando Victoria Galván, el general Raúl Terrez Prieto, el capitán Héctor Abadíe Santibáñez y el licenciado Víctor Pérez Villanueva. durante la recepción con que nuestra asociación celebró el sexto aniversario de su fundación, el pasado 4 de agosto.

2.6 Reconocimiento al Piloto Aviador Carlos León G



EN los círculos aeronáuticos se ha recibido con profunda satisfacción la noticia de la designación de una calle con el nombre del desaparecido piloto Carlos León Gebers, por parte de las autoridades correspondientes.

Como recordarán nuestros lectores, HELICE publicó la biografía del capitán León en su número 59 de septiembre de 1964, y ya desde entonces, amigos y compañeros del desaparecido hicieron gestiones que culminaron con la designación del tramo del boulevard aeropuerto que está comprendido entre la entrada de la zona federal hasta la zona fiscal y que posteriormente se extenderá hasta los talleres de la Bristol, con el nombre de "Avenida Piloto Aviador Carlos León G."

2.7 "Emancipación del Piloto Aviador"

... Y LOS PILOTOS SE IRGUIERON

Por el capitán Baldomero H. Astudillo

UNA mañana clásica invernal de la región más transparente del aire, los pilotos aviadores civiles de México se pusieron de pie erguidos en actitud desafiante y viril reclamando se hiciera justicia a sus legítimas aspiraciones. En los ojos de todos ellos se veía la chispa encendida de la decisión, de la entrega total a una lucha sin tregua ni pausa para derrumbar el muro de la incomprensión y de la injusticia.

Tras largos años de pausa la lucha se había iniciado sobre nuevas y firmes bases morales e invocando los mismos preceptos constitucionales.

Como siempre las empresas desoyeron las razones de los pilotos y recurrieron (Compañía Mexicana de Aviación, S.A.) a sus mismas argumentaciones de coacción y de presión y una vez más se dio el caso de que a quien encabezaba la acción y representaba la voluntad e intereses de los pilotos (Cap. Andrés Fabre) se le enviara un atento memorial en el que se le comunicaba que por dedicarse a actividades sindicales en el seno de la empresa se le rescindía su contrato individual de trabajo, soslayando, desde luego, la responsabilidad conforme a derecho.

Esta fue la gota que derramó el vaso y colmó la paciencia de los pilotos. Una vez más y sin razón se les agredía brutalmente en la parte vulnerable de su oficio, la estabilidad en el puesto, que al romperse arrastraba funestas e irreparables consecuencias. Con firme y plena conciencia de la razón que les asistía y de la legitimidad de sus reclamaciones los pilotos fraguaron aquella viril e inolvidable jornada de la mañana del 23 de enero de 1959 que ha de pasar a la historia de nuestras contiendas cívicas como un pundonoroso ejemplo de unidad y de fuerza inspiradas en una posición correcta de aspiraciones lícitas tanto moral como legalmente.

2.8 Las preseas de ASPA.



EL NUEVO secretario general de ASPA capitán Victoria Galván impone al secretario saliente capitán Ballina Tavares, la condecoración Al Mérito Sindical.

Por el capitán A. RAMIREZ A.

Medalla "Al Mérito Profesional A.S.P.A."

Capitán **Arturo Jiménez Nieto,** 4 de Agosto de 1959; capitán **David Torre Lapham,** 28 de Septiembre de 1959; capitán **Héctor Tamborrel Baca,** 28 de Septiembre de 1959; capitán **Celso Domínguez Bermea,** 23 de Enero de 1961; capitán **Sergio Correa Urreta,** 23 de enero de 1961; capitán **Juan Salazar López,** 24 de Mayo de 1967; capitán **Alvaro Basail de la Vía,** 29 de Junio de 1967; capitán **Federico Barrera Boyer,** 29 de Junio de 1967; capitán **Rogelio Amador Franco,** 29 de Junio de 1967.

Medalla al "Mérito Sindical A.S.P.A."

Capitán **Andrés Fabre Tirán,** 4 de Agosto de 1961; capitán **Armando Victoria Galván,** 4 de agosto de 1964.

Medalla "Rosa de los Vientos"' o "Francisco J. Mújica"

Al General de División Francisco J. Mújica (Post Mortem) entregada a su hijo el capitán Hugo Mújica el 4 de agosto de 1962.

Al licenciado **Adolfo López Mateos** por su indudable beneficio en favor de la Aviación Nacional, al dictar como Presidente de la República Mexicana, reformas al Capítulo XV bis de la Ley Federal del Trabajo por la cual las tripulaciones aeronáuticas fueron consideradas como trabajadores, dando lugar con ello al reconocimiento oficial de ASPA., como sindicato gremial. Dicha condecoración fue otorgada el 4 de agosto de 1964

2.9 Aniversario del vuelo de Sarabia

EL 24 de mayo hizo 28 años que el piloto mexicano Francisco Sarabia batió el récord mundial de velocidad que entonces existía en la ruta aérea México-Nueva York, al recorrer la distancia del campo militar de Balbuena al campo FLOY BENNET de Nueva York en 10 horas 47 minutos 5 segundos. El 24 de mayo de 1939 el pionero de la aviación mexicana se cubrió de gloria, pero encontró la muerte en las riberas del río Potomac, en Washington, durante su viaje de regreso a bordo de su avión CONQUISTADOR DEL CIELO. Su muerte, como la de muchos otros, no fue en vano y sus experiencias hicieron posible el desarrollo de uno de los más necesarios medios de comunicación de nuestra época.



2.10 Medalla "Capitán Jorge Villarreal" otorgada al Capitán Basail.

EN emotiva ceremonia Alvaro Basail de la Vía recibió la medalla "Jorge Villarreal" a iniciativa de un numeroso grupo de pilotos exalumnos del conocido y ameritado instructor de vuelo capitán Jorge Villarreal.

En el Club Aéreo de la Ciudad de México fueron condecorados el capitán Alvaro Basail de la Vía y el capitán José María de los Reyes. El capitán Basail fue alumno de Jorge Villarreal en el año de 1948, y la condecoración obedece a su ya conocida hazaña del 30 de octubre 1966, al aterrizar en el aeropuerto de la ciudad de México un Comet 4C en difíciles condiciones de emergencia. La entrega de la medalla la hizo el general Roberto Fierro, y durante la ceremonia ambos condecorados relataron sus experiencias. Posteriormente ellos mismos procedieron a entregar las alas simbólicas a los nuevos alumnos del capitán Villarreal.

La Celebración del IX Aniversario de ASPA



PRESENTE TAMBIEN en el Noveno Aniversario de ASPA el General Piloto Aviador Roberto Fierro Villalobos, acompañado del capitán Victoria.

2.11 IX Aniversario de ASPA.

CON motivo de la conmemoración del noveno aniversario de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, ASPA, el pasado 4 de agosto se recibieron innumerables felicitaciones de autoridades oficiales, sector patronal, sector obrero, amigos y miembros de la asociación.

Agradecemos por medio de estas líneas a las personas que nos distinguieron con sus atenciones en esta fecha memorable, entre las que contamos: ingeniero José Antonio Padilla Segura, secretario de Comunicaciones y Transportes; ingeniero Jorge Pérez y Bourás, director general de Aeronaves de México; doctor Rafael Moreno Valle secretario de Salubridad y Asistencia; licenciado Miguel Alemán Velasco; licenciado Roberto Guzmán Bracho, secretario particular de Patrimonio Nacional; profesor Melchor Sánchez Jiménez, secretario particular de Gobernación; arquitecto Jorge L. Medellín, subsecretario de Bienes Inmuebles y Urbanismo de Patrimonio Nacional; señor Julián González Zozaya, administrador del Aeropuerto Internacional; licenciado Roberto Ríos Elizondo, oficial mayor de la secretaría de Obras Públicas; ingeniero Sergio Alvear López, gerente de operaciones de AMSA; coronel Luis Gutiérrez Oropeza, jefe del Estado Mayor Presidencial; licenciado Rubén Ruiz Alcántara, director de Relaciones Públicas del Consejo Nacional de Turismo; coronel Pedro A. Chapa, presidente del Consejo de Administración de la CMA; Club de Aviadores Ejecutivos, A. C.; licenciado Antonio Bernal, secretario general de la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado; señor Arturo Jáuregui Hurtado, secretario general de la O.R.I.T.; señor Luis Aguilar Palomino, secretario general del Sindicato Mexicano de Electricistas; senador Napoleón Gómez S., secretario general del Sindicato Industrial de Mineros; señor Fermín Nieto, secretario general de la Federación Nacional del Ramo Textil; señor Salvador Flores Llamas, secretario del interior del Sindicato Nacional de Redactores de la Prensa; señor Cecilio Salas G., secretario general de la Confederación General de Trabajadores; señor Vicente Andrade, secretario general de la Federación Nacional de Cañeros; señores Rafael Ortega Cruz, Manuel Guzmán S. de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos; señor Luis Gómez Z., secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros; señor Carlos Gómez Barrera, secretario general de la Sociedad de Autores y Compositores de Música; señores Rafael Camacho Guzmán, Ricardo Valenzuela, del Sindicato de Trabajadores de la Industria de Radiodifusión, Televisión y Similares; señor Mario Forastieri G., presidente ejecutivo en funciones de secretario general de la Confederación Revolucionaria de Trabajadores; se-

2.12 DIEZ AÑOS DE LA REVISTA "HELICE"

ñor Angel Olivo Solís, secretario general de la Federación Obrera Revolucionaria; doctor Ignacio Guzmán Garduño, secretario general del Sindicato Nacional de Trabajadores del Seguro Social; señor Jaime Fernández, secretario general de la Asociación Nacional de Actores; señor Jesús Arizmendi Ortiz, secretario general de la Federación Revolucionaria de Obreros Textiles; capitán Jorge Gómez Arias, de S.A.D.A.S.A.; señor Carlos Diez Urízar, subdirector comercial de Aeronaves de México; C. P. Servando Soto Ruiz de Chávez; señor Nicholas Yoyes, de Empresarios de Restaurantes, S. A.; doctor Rodolfo Ríos Zertuche; licenciado Rodolfo Echeverría Alvarez; señor Miguel Bengochea; señor Alfonso Becerra Martínez; ingeniero Crescencio Ballesteros; señor Gilberto Vallecillo; licenciado Alberto Cabrera; señor Luis G. Cuevas Medina; señor Rodrigo Valle Orozco; doctor José Zúñiga; señor Mario Suárez del Real; señor José Sabre Marroquín; señor González Mendoza; capitán Carlos Cervantes Pérez; capitán Gabriel Malda Grandison; capitán Agustín Jurado Amilpa; capitán Carlos Fernández de Lara; capitán Carlos Martínez Aguila; capitán José Luis Posada; señor Carlos Gómez B., y de incontables personas más.



Cap. Luis Franco, fundador de la revista "HELICE".



Cap. Saénz de Sicilia, fundador de "HELICE", expresando un emotivo mensaje a los colaboradores de nuestra revista.

DESDE MI BARRERA

... Y Diez Años Después



Por el capitán
AUGUSTO RAMIREZ ALTAMIRANO

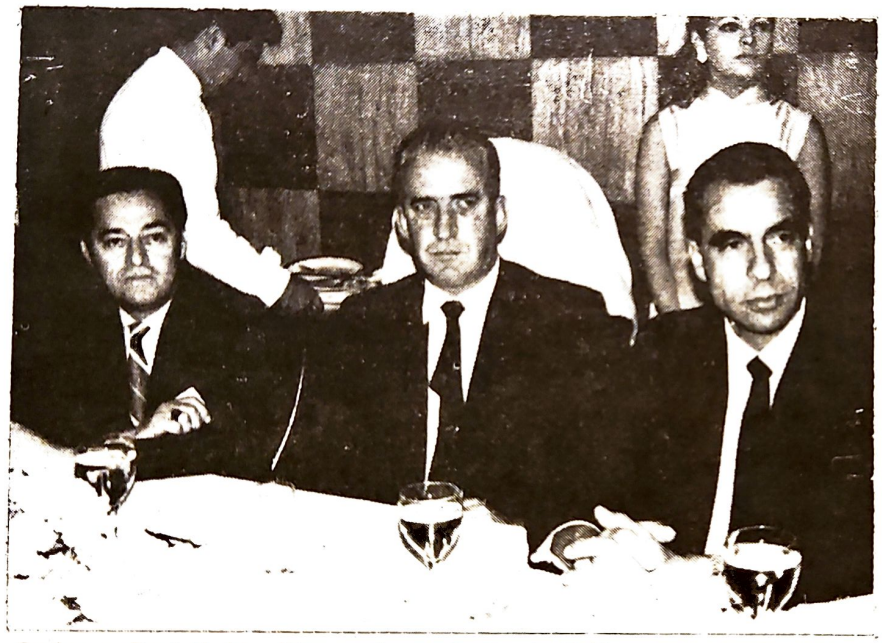
HELICE, nuestra revista sindical, sigue en circulación. Nació en Marzo de 1959. Nació con el inicio de la primavera cuando la semilla germina en el surco, cuando las plantas se cubren de flores luciendo sus mejores galas, cuando la savia del árbol y la miel de la colmena sabe más dulce, cuando el amor se asoma en los corazones... En esa época del año nació la revista y su savia fue fuerte y con ello, su recto tallo se ha ido endureciendo, y ramificando con el transcurso de los años, brindándonos hoy su amable sombra y ofreciendo su tronco recio para grabar perenemente los nombres de quienes lo han abonado, regado y hecho fructificar: Franco, González, Lascuráin, Camacho, Rebollo, nombres en ASPA, de los sembradores de la cultura y de las letras quienes con su trabajo arduo y constante han logrado que desde su inicio y durante esta década, las raíces se mantengan limpias y fuertemente afianzadas a la tierra, que es la tierra misma sobre la que se encuentra asentada la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, con sus mismas raíces limpias y fuertes, con su mismo tronco recio y recto con su misma base medular: DIGNIDAD, INTEGRIDAD, UNION.

¡Diez años son pocos!, es apenas, en el origen de la vida de los hombres, la niñez; pero en la vida de una revista como HELICE, significan la adultez, porque el Sindicato y sus hombres han llegado a la edad adulta y saben lo que quieren. La labor de los dirigentes es cada vez más ardua, pero la fe en sus propósitos y la cooperación estrecha de los asociados para la posible realización de dichos propósitos, debe ser la meta por alcanzar.

1969

2.13 Reseña del XI Aniversario de ASPA

Reseña Gráfica de la Celebración del Undécimo Aniversario de ASPA



Capitanes René Suárez Pérez y Fernando García Velázquez acompañaron en la mesa de honor al ingeniero Raymundo Cano, Subdirector Técnico de AMSA.



Pilotos disfrutando la cena y el espectáculo en un ambiente amable y cordial.

2.14 XV Aniversario de ASPA de México

relevo de representantes.

* En la compañía Mexicana de Aviación había una planta de 210 pilotos y en la actualidad tenemos 253 pilotos, habiéndose etectuado un gran número de promociones.

Secretario General saliente, Capitán Mauro Gómezperalta Damirón, quien en datos concretos resumió su brillante y eficaz período representativo del cual se resalta la proyección a gran nivel nacional e internacional de la figura de ASPA de México, a través de su actuación durante la cual ocupó la Presidencia del Congreso del Trabajo representando a un total de tres millones 500 mil trabajadores de México

Entre otras realizaciones contamos con sus gestiones para auxiliar y consolidar la industria aeronáutica, el buscar adecuadamente la protección de los derechos de los pilotos, así como enfrentar la crisis del problema de secuestros aéreos.



trámite que se inició ante el Secretario General de las Naciones Unidas y que terminara con un paro nacional, el segundo que ha hecho nuestra Asociación

El Cap. Victoria Galván ofreció al tomar posesión de su cargo que tratará de aumentar la lucha por garantizar la seguridad de los vuelos, así como obtener mayores relaciones con la Federación Intenarcional de Trabajadores (ITF), la cual agrupa a 70 millones de trabajadores de todo el mundo, y mejorar las relaciones con la Federación Internacional de Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (I.F. A.L.P.A.)

Agregó que se incrementarán las relaciones con el sector obrero nacional y se estrecharán con los medios de difusión, incrementando asímismo las relaciones con el gobierno de México a base de respeto mutuo, teniendo proyectado también entrevistas con el sector empresarial sin enajenar el respeto de ASPA de México ante ningún patrón.

* Dentro de los resultados obtenidos, debo mencionar el aumento considerable de plazas pactadas, pues mientras en 1970 teniamos contratados 287 pilotos en AMSA, en la actualidad tenemos a través de los convenios celebrados, 447 plazas, teniendo actualmente ya en Aeroméxico 354 pilotos.

* En S.A.E. teníamos 34 pilotos y en la actualidad tenemos 111. Podemos informar a ustedes que ha habido un total de 722 adiestramientos de promoción.



2.15 Conmemoración de la Emancipación del Piloto Mexicano.

La Asamblea

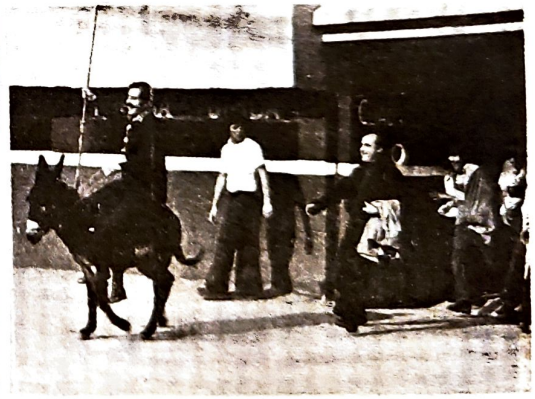


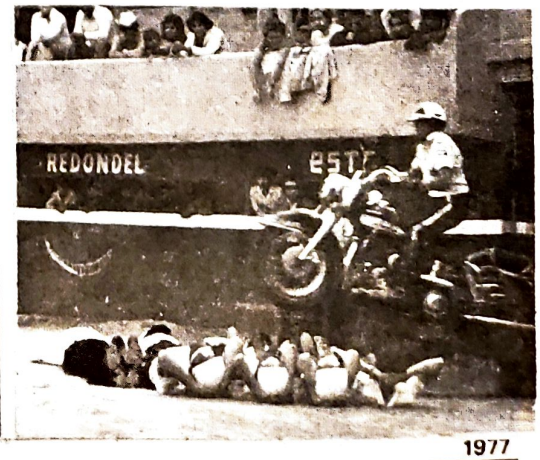
El magnífico equipo acrobático "México"
y los mejores "muleteros" de ASPA



El Festival







2.16 Remembranzas del XX Aniversario de ASPA.



2.17 XXIV Aniversario - Cambio de Directiva

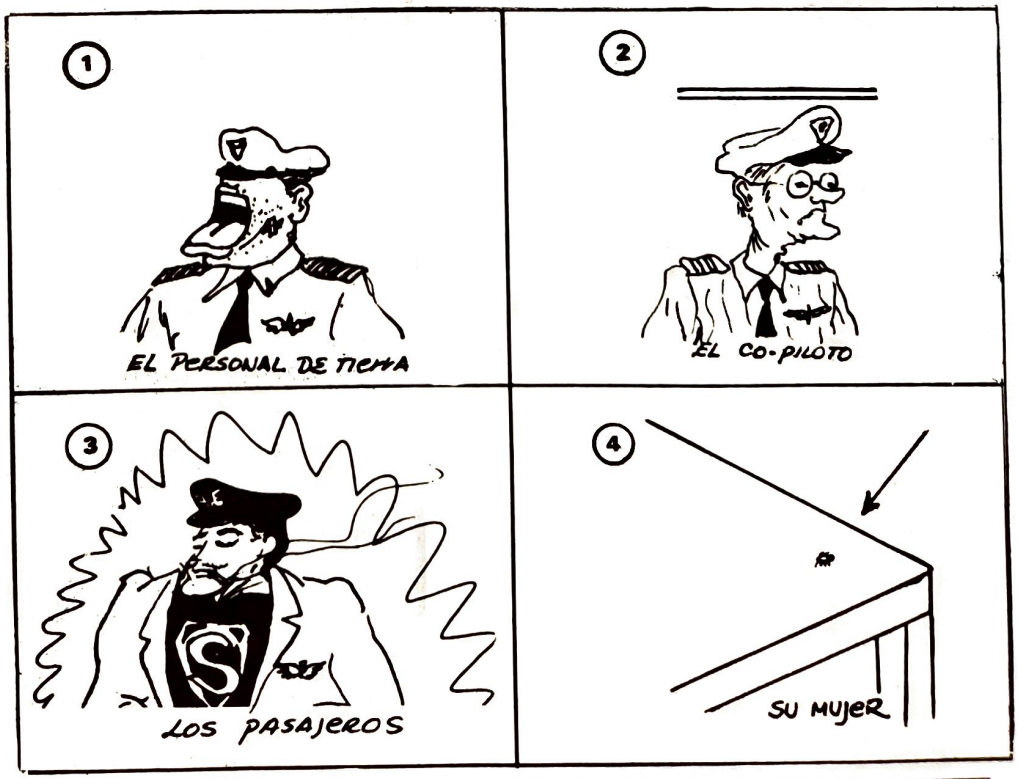
En esta fecha 4 de Agosto de 1982, estamos dando cumplimiento a un precepto fundamental en la vida sindical, implantado éste en nuestros Estatutos, documento que nació hace 25 años, producto del esfuerzo y la capacidad de una noble generación de pilotos que, dirigidos por un grupo de visionarios, culminara en la fundación de ASPA de México, Asociación Sindical que ha dejado ya impresa su huella en el Movimiento Obrero Mexicano, así como también en forma clara y digna, en la industria aérea de nuestro país. Los hechos presentes dicen más que las palabras.

Compañeros: el momento que actualmente vive nuestro país, reclama de todos los mexicanos bien nacidos y conocedores de su historia y unidad en torno a nuestra Asociación e Instituciones, de trabajo y entrega total a nuestros deberes. Le debemos todo al pueblo de México; entreguémosle los resultados de su bondad y de su paciencia; somos y seremos siempre los trabajadores pilotos portadores de seguridad y de confianza; nuestro profesionalismo y colaboración siempre será de él; nunca, nunca defraudaremos a ese pueblo.



Capitán Homero Flores González, Secretario General de ASPA de México recibiendo del Capitán Mauro Gómez-peralta Damirón, Secretario General saliente, el Escudo de la Asociación.

EL CAPITAN VISTO POR:



3.1 Luis Spota apoya a ASPA

Por LUIS SPOTA

Me han preguntado por qué estoy con ASPA. Mi respuesta es ésta. Porque me gusta la lucha que los pilotos están librando. Una lucha más importante que el mero reconocimiento, por parte de las empresas, de su carácter de Asociación Sindical: El reconocimiento a su personalidad humana; a lo que son como hombres-factores de un progreso. Estoy con ASPA porque creo que no es una sigla, sino una fuerza y esa fuerza es necesaria para México.

Antes del conflicto no conocía a ningún piloto. Ahora me honro de ser amigo de casi todos. Recuerdo cómo me ligué con ASPA. Fue una simple reacción de simpatía hacia el movimiento de estos hombres que peleaban, sin más apoyo que la razón, por la más noble y justa de las causas: su mejoría como ciudadanos, como trabajadores, como servidores de nosotros, el público.

Nadie me pidió que los defendiera. Los pilotos no han pedido que nadie los defienda. Ahora que los conozco, lo sé. Ellos han recibido un fuerte, eficaz y desinteresado apoyo de la prensa mexicana, porque su meta, su ideal, es bueno, es puro, es limpio. Leí sus tribulaciones y sentí que era mi deber de periodista sin compromisos, de periodista que ha defendido siempre aquello que ha considerado honesto, apoyarlos en su batalla con lo único que podía ofrecerles: mi amistad y mi periódico.

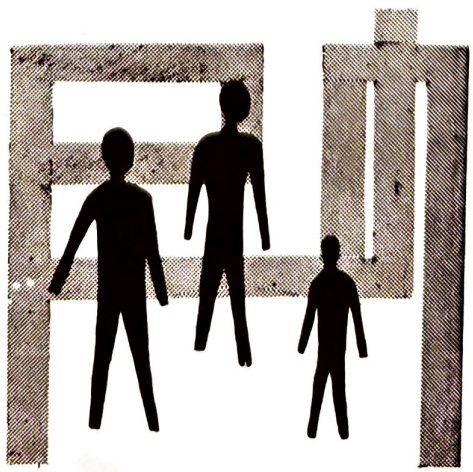
Algún amigo, jefe de prensa de una de las grandes empresas de aviación, me dijo: "¿Para qué gastas tu tiempo defendiendo a gentes que tienen perdida la batalla?" Le respondí que defender a un trabajador, cualesquiera que sea su gremio, no es perder el tiempo. Dije eso porque yo soy trabajador y porque comprendo qué duro es pelear, con todo en contra y sin amigos, contra un patrón soberbio y poderoso. Saber que los pilotos, aparentemente, tenían "perdida la batalla", me estimulaba más para apoyarlos, para ayudarlos. Sé bien que los magnates compran a la prensa, y que en este caso con su dinero tratarían de bloquear, de frustrar todos los esfuerzos de ASPA para que el público, el pueblo, conociera la verdadera razón de su lucha, supiera qué ideal los animaba en su pelea. Por eso, desde el principio, estuve con ASPA; por eso seguiré hasta que triunfen, con esos tipos admirables que la integran.

El movimiento de ASPA ha sido ejemplar dentro del sindicalismo mexicano. Ejemplar en método, en procedimiento. Ha sido un movimiento inteligente y digno. Como no podía ser de otro modo, estando empeñados en él hombres serenos a quienes la adversidad no asusta; hombres, mexicanos, acostumbrados a vencer con energía, los problemas del vuelo, que no son peores que los de la política.

Pero lo que más me ha conmovido en esta lucha formidable de ASPA es ver la unión de sus miembros. El triunfo de ASPA radica, no sólo en el talento, en la ecuanimidad y en la rectitud de sus dirigentes, sino en la sólida unión de sus miembros.

Lección admirable ha sido, para las otras agrupaciones sindicales, esa unión maciza, inquebrantable de ASPA —de ASPA que, repito citando palabras de Andrés Fabre, no es una sigla sobre un papel sino una fuerza positiva de México.

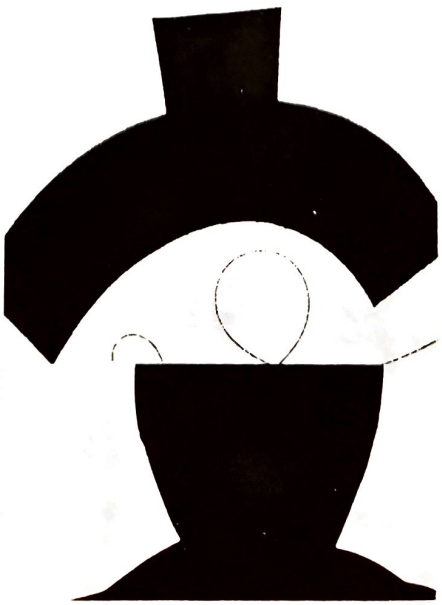
Podría escribir un artículo de 20 cuartillas exponiendo otras razones por las cuales estoy con ASPA. Las que he apuntado, escritas a vuelamáquina, son suficientes. Si no fuera amigo de las gentes de ASPA, me llenaría de orgullo serlo.



3.2 Opinión en "SIEMPRE" de Vicente Lombardo Toledano

LO que se debate, desde el punto de vista jurídico, en el conflicto actual entre los pilotos de la aviación comercial y las empresas respectivas, es la cuestión de saber si los pilotos pueden asociarse y formar un sindicato para defender sus intereses profesionales. La Secretaría del Trabajo negó el registro del sindicato, basándose en el argumento de que los pilotos son representantes de los patrones, a pesar de que éstos sólo pueden considerarse como tales cuando ejercen funciones de dirección o administración y de que es obvio que los pilotos no se hallan en este caso, como tampoco los maquinistas de los ferrocarriles y los choferes de los camiones de pasajeros. Como el problema interesa no sólo a los pilotos, sino a toda la clase trabajadora de México, es útil esclarecerlo en sus diversos aspectos.

La legislación sobre el trabajo en nuestro país ha pasado por dos etapas. La primera abarca el período de 1917 a 1929 desde la promulgación de la Carta Magna hasta la reforma del Artículo 123, que facultó al Congreso de la Unión para legislar en materia de trabajo de manera exclusiva, derecho que compartía antes con las Legislaturas de los Estados. La segunda corresponde a la etapa que comienza con la publicación de la Ley Federal del Trabajo, el 18 de agosto de 1931, las Leyes Reglamentarias del Artículo 123 aprobadas por las Legislaturas locales, no establecieron condiciones ni límites para la formación de los sindicatos, apoyándose en el principio de que el solo hecho de la coalición de los trabajadores para defenderse en común, era un acto jurídico, que las autoridades estaban obligadas a reconocer y respetar. El registro de los sindicatos por las autoridades municipales o por los Gobernadores de los Estados, era una formalidad para los efectos de la estadística y de la comprobación de la existencia de las agrupaciones; pero no para el fin de otorgarles personalidad legal, que era congénita a su formación. La Ley Reglamentaria del Artículo 123 aprobada por la Cámara de Diputados para el Distrito Federal y los Territorios, el 18 de diciembre de 1928, por ejemplo, no empleaba la palabra **registro,** para evitar equívocos. Disponía que una vez constituido el sindicato, su directiva debía denunciarlo ante el gobierno. La Ley Federal de Trabajo recogió ese mismo principio, de tal manera que en nuestro país no existe la autorización previa para que un sindicato pueda entrar en relación inmediata con el empresario al que sirven sus miembros. El patrón no puede negarse a tratar con el organismo de sus asalariados alegando que no está registrado. Sólo terceros, personas ajenas al empleador y a sus empleados, por ignorar la existencia de una agrupación sindical, necesitan que la autoridad que la registra les informe de su existencia para tener con ella relaciones válidas.



En cuanto a las personas que podían crear un sindicato, las leyes de los Estados no establecieron excepciones: todo individuo que sirve a un patrón y trabaja bajo su dirección, era un sujeto del Derecho Obrero. Esta norma pasó, como otras muchas, a la Ley Federal del Trabajo, cuyo Artículo 237 declara, como excepción y para los efectos del contrato colectivo, que no pueden admitirse en los sindicatos los representantes del patrón, definiendo a estos —Artículos 4° del mismo Ordenamiento— como aquellos que "ejerzan funciones de dirección o de administración". Lo cual equivale a decir que un sindicato sólo puede integrarse con asalariados o con empresarios; pero no con las dos categorías al mismo tiempo y dentro de una misma agrupación, regla perfectamente lógica. Pero todos los trabajadores tienen el derecho de formar sindicatos, lo mismo los manuales que los técnicos, los obreros de base y los empleados de confianza, pues de otra manera el derecho de asociación que la Constitución de la República reconoce a todos los que viven de su esfuerzo quedaría nulificado, en la práctica, para importantes sectores sociales.

3.3 A. Betancourt es condecorado por 25 años de servicio

A. Betancourt, el Sobrecargo Más Antiguo del Mundo, ¡Es Mexicano!

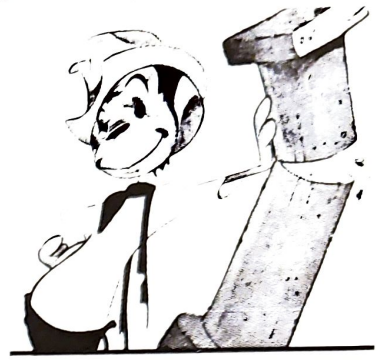


ALEJANDRO BETANCOURT, el Sobrecargo más antiguo no sólo de México, sino del mundo, luciendo el uniforme de la compañía a la que ha servido durante 25 años. Esta foto, data de hace veintiséis años.



EL POPULAR "abuelo" sonríe feliz, cuando fue condecorado por sus veinticinco años de servicios. Cerca de veintinueve mil horas de vuelo, es el record del popular y querido sobrecargo mexicano.

3.4 Mario Moreno "Cantinflas" participa en ASPA



DISCURSO DEL SR. MARIO MORENO "CANTINFLAS"

* Para mí es muy satisfactorio ver a este grupo de grandes mexicanos que a los 15 años han hecho lo que han hecho y esto lógicamente gracias a su Agrupación, a su fraternidad y espero que siempre estén así y que siempre vayan más adelante, más adelante y más arriba. Me da mucho gusto estar con ustedes en este momento y quiero agradecerles su atención de haberme invitado y como dije antes, como mexicano me siento orgulloso de esta Agrupación y espero que ustedes tengan lo mejor de lo mejor y si hay algo mejor todavía, pues mejor.



3.5 Reconocimiento a Luis Franco Espinosa de los Monteros

Carta del Editor



Capitán Luis Franco Espinosa de los Monteros.



DURANTE los aciagos momentos del sepelio del amigo Luis Franco, el querido director de HELICE, discerní cabalmente la inmensa valía de éste hombre, dedicado en sus más fructíferos años a una labor intensa de trabajo sindical en bien de sus compañeros pilotos.

Quizá sea paradójico que el reconocimiento a la labor humana tenga que venir primero de fuera, de gentes que pueden valorizar más profundamente y con más desinterés el resultado de un trabajo tenaz y eficiente en bien de la humanidad, puesto que todo el trabajo en bien propio o de su grupo contribuye al progreso de la humanidad.

Multitud de amigos de Luis; famosos columnistas, reporteros, redactores, acompañaron en sus últimos momentos al piloto que, concretando su personalidad, supo proyectarse hacia otros medios en busca de horizontes más amplios sin descuidar su desempeño profesional, aún sacrificando su comodidad y períodos de descanso y, sobre todo, la satisfacción de pasar más tiempo con su familia y en la atención de asuntos personales. Allí estaban muchos estimados periodistas, reconocidos nacionalmente por su profesionalismo, su seriedad, su objetividad en grandes reportajes de los principales diarios de la República.

La labor iniciada por Franco desde las duras etapas de la formación de ASPA de MEXICO, hace once años, ha rendido a la Asociación magníficos frutos; ha facilitado la comprensión de los problemas, necesidades e inquietudes de los pilotos por el público en general, gracias a la amplia difusión obtenida en la prensa nacional, tanto de los boletines de prensa como en artículos relativos y favorables a la lucha de los pilotos aviadores por su progreso y su emancipación.

La semilla de la amistad y la comprensión sembrada por el piloto, periodista, dirigente sindical, habrá de seguir produciendo fructíferos resultados. Las directivas por él trazadas en materia de prensa y publicidad, servirán de normas permanentes para el desempeño de esta difícil tarea sindical. Su ejemplo de laboriosidad, rectitud y firmeza servirán de guía a las presentes y futuras generaciones de pilotos.

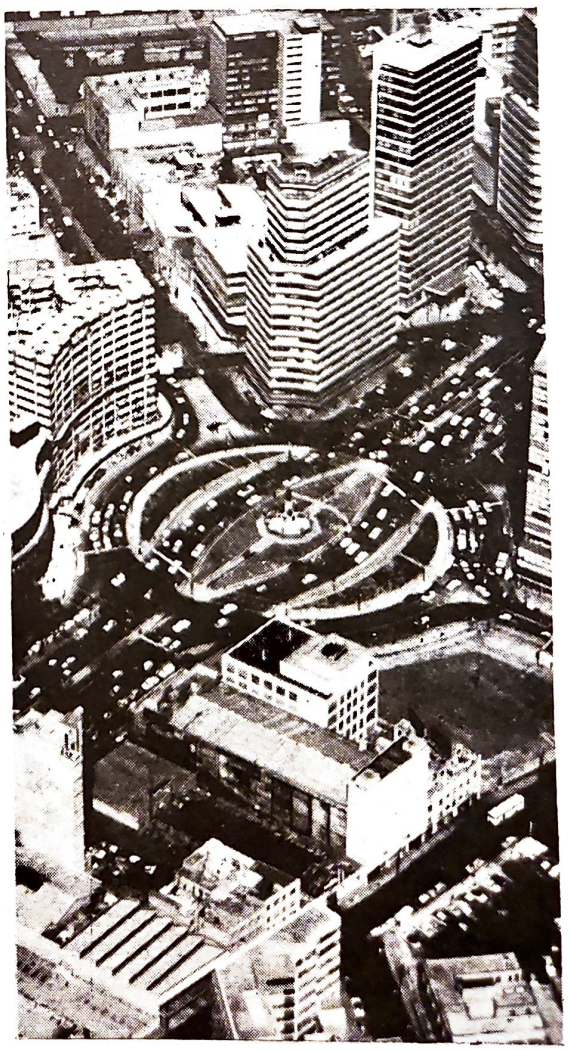
3.6 Política de compañerismo y nacionalista

CONOZCA Ud. MEXICO

Admire desde un plano elevado las bellezas naturales de nuestra Patria y el enorme desenvolvimiento urbanístico, de la agricultura, de las comunicaciones, y de muchos otros adelantos logrados en los últimos años, prefiriendo el avión como medio de transporte.



LA SEÑORITA Luisa Delgado compañera de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación, en la escalerilla de la aeronave en la que habrá de realizar su cometido como parte de la tripulación.



3.7 Carlos Rosas G. resalta la profesión de Técnico de Aviación

Por: Carlos Rosas González, Departamento de Mantenimiento de Aeroméxico

Es bien conocida la imagen de los "Caballeros del Aire", los Pilotos, ya que con sus bien alineados uniformes y galardones simbolizan quizás lo más bello de la Aviación. No cabe duda que ellos constituyen un grupo de profesionales completamente identificados entre sí, que inspiran al resto de quienes se han dedicado a ésta rama, pues son exponentes, en el aspecto técnico, del máximo peldaño de la Aviación. Casi estoy seguro que no hay hombre en algún instante en su vida que no haya soñado en lograr volar un avión. Indudablemente para llegar a ser Piloto profesional, se requiere, además de la técnica, un carácter muy especial, difícil cuando menos para mí de explicar, con excepción de algunos de sus ingredientes, como son un buen temperamento, un control de sí mismos durante condiciones adversas, una mente alerta y, en general, un grupo de personas de buena cuña, además de contar con un don de gentes que los distingue de cualquier otro grupo de profesionales.

Pienso, sin embargo, que ya se ha escrito bastante acerca de los Pilotos, como dije antes, con sobrada razón. En ésta ocasión, deseo hablar de otro grupo de profesionales, los Mecánicos de Aviación. Este grupo de personas también se identifican entre sí y aunque de todo el romanticismo que genera la Aviación, a ellos les toca una pequeñísima parte, también constituyen un grupo de personas para quienes no creo exista sensación semejante a la de observar una nave volar, después de haber intervenido en alguna reparación a la misma. Ellos poseen ése algo que los impulsa a corregir algún problema técnico para que un avión salga a cumplir con su misión y, sin querer o poderlo explicar, se sienten en su interior regocijados por haber sido parte de la operación y ver que la nave despega suavemente de la pista, iniciando su maravilloso vuelo.

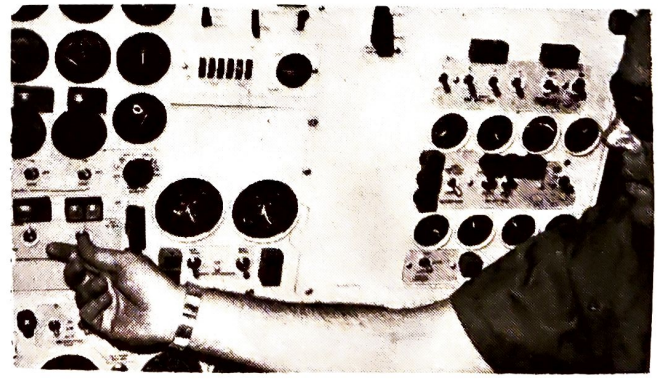
Phoenix, Arizona, 27 de julio de 1973.

3.8 Meritoria Labor de un técnico mexicano, Joaquín Angulo Márquez

Como ya se ha expresado repetidas veces, el adiestramiento de personal de vuelo es uno de los factores de mayor importancia para una operación aeronáutica segura. El adiestramiento impartido a bordo de un avión en vuelo real, sobre todo cuando ello se lleva a cabo, digamos, en un jet DC-8, resulta demasiado costoso. Además, en tales circunstancias no pueden simularse todas las fallas y emergencias que pueden ocurrir durante el vuelo.

En el caso de una compañía aérea mexicana que no cuenta con un simulador para el avión DC-8, los pilotos conocían el funcionamiento de los diferentes instrumentos basándose en gráficas y fotografías, pero el señor Joaquín Angulo, técnico en electrónica, se dio a la tarea de construir un simulador con partes de avión fuera de servicio y dibujos y pintura del señor Hugo Alvarado.

La primera parte planeada y construida por el técnico mexicano, fue el panel del operador de sistemas, el cual reproduce fielmente todas las indicaciones de las turbinas, sistema eléctrico, de incendio, hidráulico, etc., durante el arranque, operación y fallas en un vuelo simulado. Ha empleado hasta ahora 2,000 metros de alambre, 80 instrumentos inservibles con las carátulas reacondicionadas, 22 relevadores, 30 puentes de Wheastone, y cientos de interruptores, rotores, focos, resistencias, condensadores, etc.



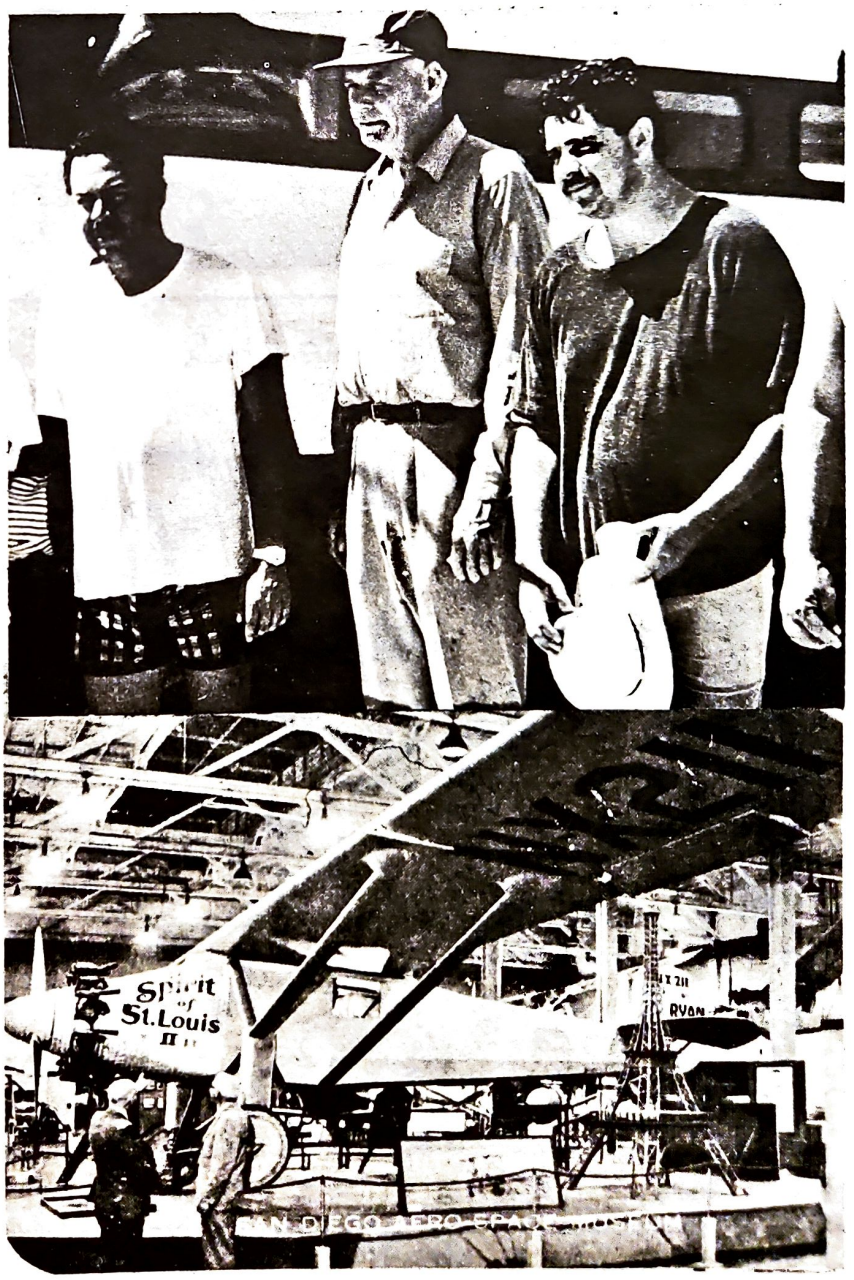
En la presente fotografía vemos al señor Joaquín Angulo explicando cómo se simula una falla de generadores, en un panel asombrosamente parecido al original y construido totalmente en nuestro país.

3.9 Compañeros de ASPA con Charles Lindberg

NOS encontrábamos mi compadre, el Cap. López Coria y yo, disfrutando de un día de pesca en la Isla Partida, frente al puerto de La Paz, B, C., isla que tietne una belleza natural inigualable, belleza que por cierto, casi siempre desde el aire disfrutamos los que tenemos la fortuna de volar sobre aquella región.

Permanecimos luego en silencio mientras los pasajeros del hidroavión descendían hasta nosotros. Nuestra apariencia no era muy buena, aún para ser pescadores creo que andábamos en fachas; mientras llegaban hasta nosotros, escuchamos a la única dama que venía con los recién llegados, preguntarse con desconfianza de nuestro origen, seguramente no parecíamos ni siquiera pescadores; en fín que entendimos lo que decía la dama americana y nos anticipamos a explicarle que no se preocupara, que eramos pilotos y que andábamos de pesca. "Ah pilotos —contestó la señora— entonces deben conocer a un señor que viaja con nosotros" "A quién —preguntamos—" ¡A Charles Lindbergh! —nos dijo señalándolo—. Perturbados de momento por encontrarnos ante un hombre particularmente admirado por nosotros los pilotos, nos adelantamos a saludarlo emocionados. La sencillez de este señor y la de sus acompañantes allanó de inmediato el nerviosismo causado por aquella sorpresa tan agrable como inesperada y a tal grado surgió la camaradería entre todos, que las visitas decidieron quedarse a pescar con nosotros.

Nos despedimos con camaradería y subieron al avión. Al estrechar la mano de Mr Lindbergh nos dijo "Ojalá que nos volvamos a ver y ojalá que se conserven estas playas tan maravillosas y bellas. Felicidades y muchos "happy landings" e iniciaron su despegue y nosotros aún sorprendidos y sin todavía aquilatar la significancia de nuestros encuentro pensamos, mientras el avión se elevaba, en la importancia que tiene "la grandeza de la sencillez".



3.10 Eduardo Garagarza Magallanes



ADIOS PICORETE

Ni sé para quién es esta amargura
oh, sol, llévala tú que estás muriendo y cuelga, como un cristo ensangrentado, mi bohemio dolor sobre su pecho.
El valle es de oro amargo;
y el viaje es triste, es largo.

3.11 Margarita Badillo se Jubila



Licenciado Jorge Gallegos, director de Administración de Aeroméxico, la sobrecargo Margarita Badillo Ruiz, y el licenciado René Torres Esquivel, representante del Sindicato de Sobrecargos de Aviación.

JUBILACION

La señorita Margarita Badillo Ruiz, quien durante 23 años prestó servicios de sobrecargo en Aeroméxico, alcanza el derecho de jubilarse, convirtiéndose en la tercera sobrecargo que lo logra en México y la octava en el mundo. Antes que ella, otra sobrecargo de Aeroméxico y una de Mexicana de Aviación, habían logrado tal mérito.

Es de significar que la señorita Badillo ha sido objeto de algunas condecoraciones, entre las que destacan la medalla por servicios distinguidos, un diploma otorgado por el gobierno de la ciudad de Nueva York y la Medalla al Mérito "Gloria Sánchez Herrejón".

3.12 Generaciones de Pilotos

Carta a mi hermano

Por el Cap. J. C. Cruz Albert
Copiloto de DC-10

¡Hola viejo!, espero que estés bien. Acabo de enterarme que terminaste tu adiestramiento y estoy muy orgulloso de tí; creo que nuestro viejo también lo está aunque no lo demuestre.

No sabes cuanto tiempo estuve esperando este momento para platicarte lo que en una ocasión me sucedió regresando de un vuelo. Me encontraba de copiloto en el Twin Otter y llegué muy molesto por lo que consideraba absurdo e indebido: lo hecho por el capitán, pensaba que yo tenía mejor criterio y forma de pedir las cosas. Al comentarlo con mi padre, él me miró y después de un rato me dijo: "Hijo acuérdate que en la vida hay que sufrir para merecer y aprender a obedecer para después saber mandar; y recuerda siempre que tan digno de respeto puede ser un copiloto como lo es el capitán".

Al paso del tiempo he ido comprendiendo éstas tres frases que quisiera también tú las meditaras como lo hice yo. Ahora mismo recuerdo lo que te dije un día si te iba mal en un examen o en alguna maniobra era porque no te habías preparado o quemado las pestañas lo suficiente , y también recuerdo que te dije que esta carrera tiene muchas satisfacciones pero tenías que ganártelas, que lo que tú le brindes a ella, te lo gratificará en igual medida.

Sobre la segunda recuerda que el responsable del vuelo y su seguridad es el Capitán, él espera que tú lo apoyes porque tú eres su mano derecha, que confía en tí como su primera espada", que sus decisiones pueden no ser tan buenas como las tuyas" pero procura "tomar nota" de lo que se debe y no se debe hacer porque algún día tú también estarás del lado izquierdo.

Por último, hace algunos días leía en un artículo de nuestra revista unas cuartillas, que si eran en broma eran de muy mal gusto. Hablaban del copiloto.

Hermano, no porque estés ya sentado del lado del Primer Oficial esperes que confíen y te respeten, no viejo, el respeto y la confianza se ganan y es tu deber hacer que tu lugar sea digno y respetado. Recuerdo cuando era niño y todos en casa se retiraban a dormir, bajaba las escaleras y sobre la mesa veía a mi padre preparando la ruta del día siguiente, me acercaba para ver eso que yo no entendía pero que al paso del tiempo he comprendido, lo que él hacía era tratar en uno de tantos modos de hacer digno su lugar de copiloto.

Al tiempo él enfermó del corazón, sé que sufrió mucho porque tenía que dejar su amada profesión y ya no compartir con sus compañeros esas lunas, cielos, mares y el bullicio de una cabina, pero... así es la vida.

Yo te invito hermano a compartir la estafeta y hacer del lugar que ocupes, hoy el derecho y mañana el izquierdo, un lugar digno y de respeto.



UNA Y OTRA GENERACIÓN

Comandante Raúl Real Silva (padre) y Primer Oficial Raúl Real González (hijo), reunidos por primera vez como compañeros de trabajo en la cabina de un avión de AeroMéxico, durante su recorrido México-Manzanillo-Guadalajara-Monterrey, cubriendo el vuelo comercial 120/232 realizado el 10 de mayo de este año.

3.13 El Comandante Rego visita ASPA



Invitado especialmente por ASPA de MEXICO, uno de los ya muy escasos hombres que han dedicado su vida para ayudar a construir un mundo mejor, se presentó en el auditorio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes acaso como lo hiciera por primera vez, sencilla y casi tímidamente en un estrado internacional, no obstante ser figura reconocida en el mundo entero y estar en posesión de una impresionante colección de títulos.

El Comandante Indalecio Rego Fernández tomó la palabra para abordar el tema: "La Autoridad del Comandante de Aeronave", una vez más con el mismo decidido esfuerzo que ha venido desarrollando en la gran mayoría de los países para activar el interés de los gobiernos, sobre la necesidad de enmarcar jurídicamente y con un carácter internacional, al hombre responsable de la vida y el equipo de vuelo: al Comandante del avión.



4.1 Donativos para las investigaciones de talleres

La Cláusula ASPA en Marcha

La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores —ASPA—, por conducto de su Comité Ejecutivo, ofreció hoy al Secretario de Educación Pública, don Jaime Torres Bodet, un donativo por la cantidad de $ 250,000.00 para que se destinen a la instalación de talleres en las escuelas secundarias del Distrito Federal, que se consideran indispensables para la aplicación de los nuevos programas de enseñanza en los referidos centros educativos, que llevan la finalidad de lograr una preparación más funcional y que acaban de ser puestos en vigor por las autoridades educativas.

"Comprendemos el problema educativo, y sabemos que el Estado por sí solo no podrá resolverlo; por eso es menester de la ayuda de todos los mexicanos y particularmente de las organizaciones sindicales", dijo textualmente el señor Fabre.

No. 22-Julio, 1961

4.2 Obsequio de dos pasajes

CMA OBSEQUIO DOS VUELOS A NIÑOS DE LA ESCUELA "ESCUADRON 201"

Veteranos de Aquel Glorioso Escuadrón, hoy Pilotos de Mexicana, Fueron los Promotores

1962





4.3 Regalos en el Centro Escolar Número 1

REGALO DE ASPA PARA EL "CENTRO ESCOLAR ASPA No. 1"

En el Municipio de San José Chicoloapan, Texcoco, Estado de México se encuentra el Centro Escolar ASPA Número 1. Cuatro de las aulas, dotadas de bancos, mesas y pizarrones, fueron totalmente costeadas por nuestra Asociación en un esfuerzo para colaborar con la acción del régimen del Presidente López Mateos en lo tocante a construcción de escuelas. Esas modernas aulas, fueron formalmente inauguradas el 3 de agosto del año pasado. HELICE, informó ampliamente al respecto en su edición número 34, correspondiente al ya mencionado mes de agosto.

Los pilotos aviadores miembros de la A.S.P.A., no han olvidado a sus pequeños amigos, los niños de San José Chicoloapan que realizan sus estudios primarios en dicha escuela, y una comisión se trasladó hasta esa población, para obsequiarlos con dulces con motivo del Día del Niño.



MAS DE trescientos niños se aglomeraron alrededor de los representantes de la A. S. P. A., que los obsequiaron con dulces. En la foto, el capitán Andrés Acosta Ibarra Presidente de la Comisión de Vigilancia y la señora Eliane P. de Guillot durante el reparto. Obsérvese la cara de felicidad del pequeño de la extrema derecha que cruza una significativa mirada con el capitán Ibarra, mientras la niña del centro se pone seria y pensativa.

No. 43-Mayo, 1963

4.4 Aportación al Dispensario



Labor Social de ASPA de México

INCUBADORA PARA LOS NIÑOS

UNA vez más la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México ha logrado desplazar sus esfuerzos para adquirir una incubadora para niños, marca Armstrong Universal modelo 188 y ya se encuentra instalada en el dispensario médico número uno de ASPA, en Chicoloapan, Estado de México.

Su costo total fue de 13,500.00 pesos.

La adquisición de esta incubadora viene a resolver los diferentes problemas que se presentan en los nacimientos prematuros, sirviendo también a otras aplicaciones médicas.

ASPA de México ha sostenido sus pretensiones desde la inauguración del dispensario médico número uno, de fortalecerlo moral y materialmente, prueba de ello es la dedicación que han tenido los dirigentes de la Asociación por modernizarlo y ampliar su campo de acción. Este mes también fueron compradas medicinas con un costo de 3,000.00 pesos para abastecerlo de una dotación suficiente que le permita lograr su cometido.

4.5 Participación en la construcción de la escuela "Francisco J. Múgica"

ASPA DONA 150 MIL PESOS

PARA UNA ESCUELA

EL viernes 17 de noviembre el capitán Armando Victoria, Secretario General de ASPA de México, acompañado del capitán Manuel Tirado Campini, Presidente de la Comisión de Vigilancia, del capitán José Martínez Núñez Secretario de la misma Comisión, Capitán Ramón Castañeda, Secretario de Relaciones y del capitán Angel García Lascuráin, Secretario de Prensa y Publicidad, hizo entrega de un cheque por la cantidad de $ 150,000.00 a funcionarios del Comité Administrativo del Programa Federal de Construcción de Escuelas, suma que será aplicada a la construcción de la escuela "Francisco J. Múgica", ubicada en la unidad habitacional Adolfo López Mateos del Estado de México. Cumple de este modo la Asociación, con la ayuda establecida a través de la Cláusula ASPA, con el fin de participar activamente en la campaña emprendida por nuestro gobierno en pro de la construcción de escuelas y la alfabetización.

Por otra parte, la asociación de colonos de la mencionada unidad hizo entrega al mismo tiempo de un cheque por la cantidad de $ 19,000.00, producto de sus recaudaciones.



4.6 Se inaugura una escuela rural el 27 de julio1979

ASPA ENTREGA OTRA ESCUELA RURAL

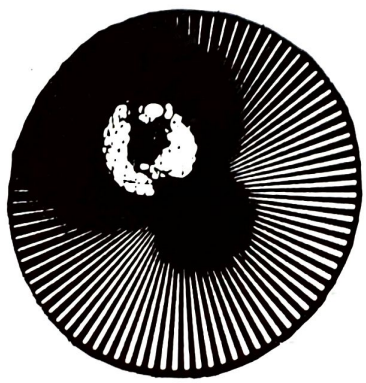
Los capitanes Enrique Rojas Hernández, Secretario de Previsión Social y Oscar Alarcón Peña, Secretario del Interior de ASPA, coordinaron la solicitud del capitán Porfirio Morales Cuesta quien en el poblado de Plan de Lima, Guerrero, había desarrollado el proyecto de dotarlo de escuela primaria, en virtud de la precaria situación económica de sus habitantes.

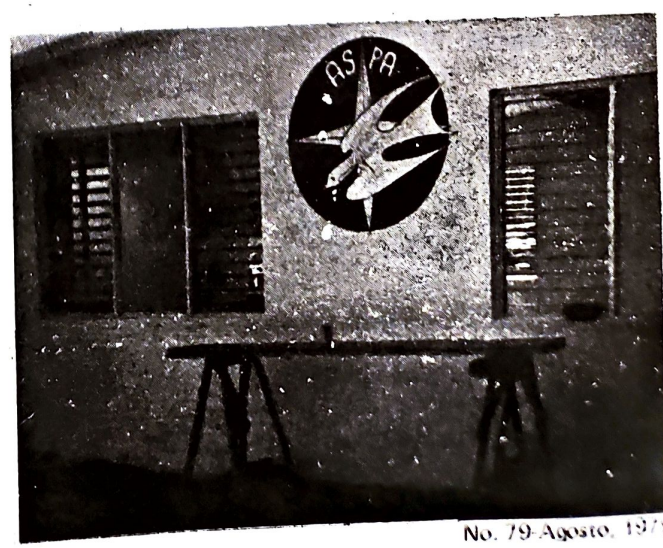
Dicha entidad se encuentra localizada a seis y medio kilómetros al sur de Tierra Colorada, Guerrero, y en ella conviven aproximadamente 45 familias, lo que representa un promedio de 45 niños entre 6 y 11 años que requieren atención de éstas y de la escuela primaria; no así los mayorcitos que asisten a la escuela de Tierra Colorada a pesar de encontrarse a más de una hora de distancia a pie bajo un sol inclemente, ya que no es posible que puedan pagar un transporte que importa alrededor de cuatro pesos por niño.

Esta obra fue inaugurada y entregada el 27 de julio de 1979 con la asistencia de nuestro Srio. General, miembros del Comité Ejecutivo de la Asociación y Autoridades locales y federales.









4.7 Reconocimiento a ASPA en la Prensa

ESCUELA RURAL

CARRUSEL

Por JOSE DAVILA

Plan de Lima, pueblo guerrerense en donde la tierra hierve y la ignorancia se hereda.

Silencio de sierra desnuda y vacía. Cerros grises de hondas cicatrices. Túmulos de rocas que se calcinan al sol y troncos que murieron de sed.

Miserables chozas de palapa. Viejas hamacas solitarias que se mecen con el cálido viento que desciende de la inhóspita cañada. Rescoldos humeantes de pequeños fuegos que calentaron la tortilla.

Habitantes doblados por el tiempo. Fantasmas que deambulan cerca del manantial. Niños que enmudecen y miran sin entender.

Ahí, en Plan de Lima, vivieron sus antepasados llevados por la esperanza. Si, el anhelo, la falsa ilusión, es la herencia. Y a ella se aferran . . .

Sin embargo, hoy el olvido ha sufrido una violenta sacudida.

El poblado que se encuentra a una larga y distante hora de camino de Tierra Colorada, resurge del letargo. El milagro que confirma la existencia, de la cual ya dudaban, se ha realizado.

¡En Plan de Lima se ha construido una escuela . . . !

Los niños que sólo comen maíz y frijol, ahora se empezarán a nutrir de la enseñanza.

Los cansados campesinos que unas veces si y otras no, encuentran trabajo de peón, al fin sonríen. También ellos quieren aprender, ¡qué caray!

Es una humilde escuela rural. No tiene relucientes mesabancos, ni pizarrón que huela a nuevo. Tampoco barnizado escritorio para el educador y puerta de silencioso cerrar. Pero tiene maestro y ventanas por donde siempre entrará la luz.

¿Cómo . . .? ¿Baños y regaderas? ¿Acaso están de burla? ¿Es qué ya no tenemos que ir al río o hacer en el hoyo? ¡Cielos, qué lujos tiene nuestra escuela!

"Sabe, señor, se ha levantado la casa del saber sin recursos del Estado, ni mucho menos de la secretaría de Educación Pública. ¿Qué quien diablos la ha construido? Los que andan en el aire... Si, señor, nuestros pilotos, los que a diario vuelan en los pájaros de plata".

En efecto, la escuela rural de Plan de Lima ha sido concebida por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, como parte de la intensa labor social que se han trazado.

Callada misión que lleva la mano amiga a los rincones más olvidados del país. En el campo, la sierra o el desierto, hacen llegar su ayuda. Es la solidaridad humana de mexicanos responsables.

Silenciosa y ejemplar tarea que debía ser imitada por líderes que se llenan la boca de demagogia y medran con la pobreza e ignorancia del pueblo.

ASPA, sin duda un ejemplo a seguir . . .

Agradecemos los conceptos vertidos por este destacado periodista y amigo — ASPA de México.

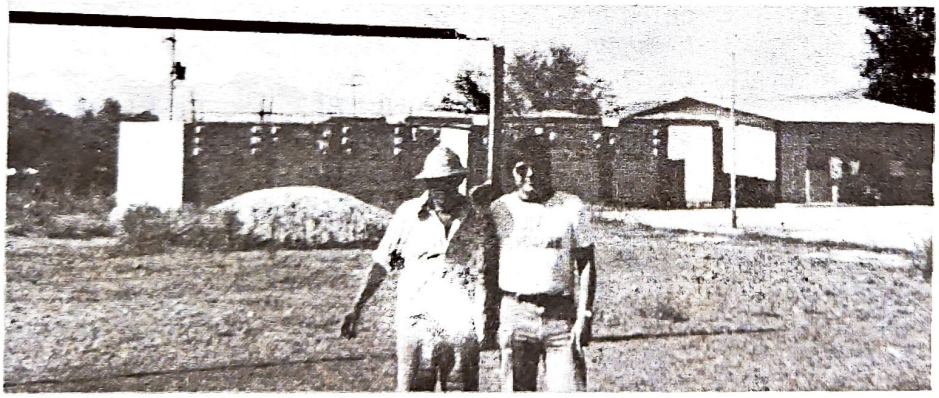


4.8 Escuela rural en el Valle del Mezquital





La escuela primaria de Boxthó, la más reciente de las construidas por ASPA en sus programas de ayuda social rural (ASR).









El proyecto Boxthó, iniciativa del secretario de Asuntos Técnicos de ASPA, capitán Luis Méndez Bracamontes.

1980

DONATIVO DE ASPA AL PUEBLO DE SAN MIGUEL OMETUSCO

Por el Capitán José Luis Basterra Caldelas



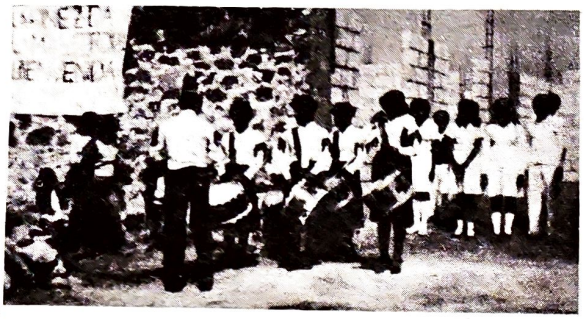






El 15 de enero fue rara y limpia mañana de intenso invierno que hemos venido padeciendo los capitalinos, además del smog y los detritus que paulatina, pero inexorablemente, nos vienen asesinando a pausas.

Una mañana, en fin, propicia para llevar a cabo sin demagogía ni ostentación un acto de solidaridad humana, pues en ella la mayor parte de los integrantes del Comité Ejecutivo de nuestra organización, que en representación de todos sus miembros, y haciéndose solidarios de su desprendimiento, se trasladaron al pueblo de San Miguel Ometusco, Municipio de



Axapusco, Estado de México, a fin de entregar la suma de $201,250.17, en varilla, concreto y diversos materiales para la construcción de una escuela, que cuando se encuentre terminada proporcione a la niñez de esa región un lugar adecuado en el que puedan recibir instrucción primaria. Dicha aportación procede del Fondo Cláusula ASPA que para estos fines ha integrado nuestra Asociación.

La escuela de referencia contará con 4 aulas, 2 pequeños baños y una biblioteca, así como su dirección, etcétera, y servirá para que aproximadamente 150 niños se instruyan. Hacen falta los techos, equipar los baños y otras obras menores para su terminación total.

Ojalá que el ciudadano Licenciado Jesús Reyes Heroles, recientemente designado Secretario de Educación Pública por el señor Presidente de México, intervenga a fin de fomentar por todos los medios a su alcance la educación primaria de la niñez en todas las regiones rurales, generalmente abandonadas a su suerte.

CLAUSULA ASPA

POR EL CAP. ADAN GALLARDO OROPEZA

Con motivo de haber donado nuestra Asociación unos audífonos a la niña Ernestina Pérez Rojas, acabamos de recibir una conmovedora muestra de gratitud que se refleja en el dibujo que nos envía, después de haber vencido graves impedimentos gracias a la utilización de los audífonos proporcionados en razón de la "Cláusula ASPA". (Cuarta de Forros de la Revista).

Hace algunos años dicha Cláusula nos permitió hacer el primer donativo de 250 mil pesos a la SEP para la construcción de talleres en las escuelas secundarias oficiales, con el propósito de que los jóvenes recibieran instrucción con práctica adicional, conforme al programa trazado por la Secretaría de Educación.

Otra de las construcciones fue el Centro Escolar Uno en el Municipio de San José Chicoloapan, Estado de México. Cuatro aulas, un dispensario y un desayunador aportó ASPA, y en esta ocasión se distribuyeron obsequios a los escolares con motivo de la inauguración de la escuela el 3 de agosto de 1960.

La Cláusula permitió asímismo proporcionar desayunos escolares durante la campaña que dirigiera la señora Eva Sámano de López Mateos, a través del Instituto Nacional de Protección a la Infancia.

La Secundaria Técnica 40 fue dotada de 7 talleres, habiendo cooperado así nuestra Asociación con los sistemas educacionales que comenzaban a impartir aprendizaje teórico-práctico.

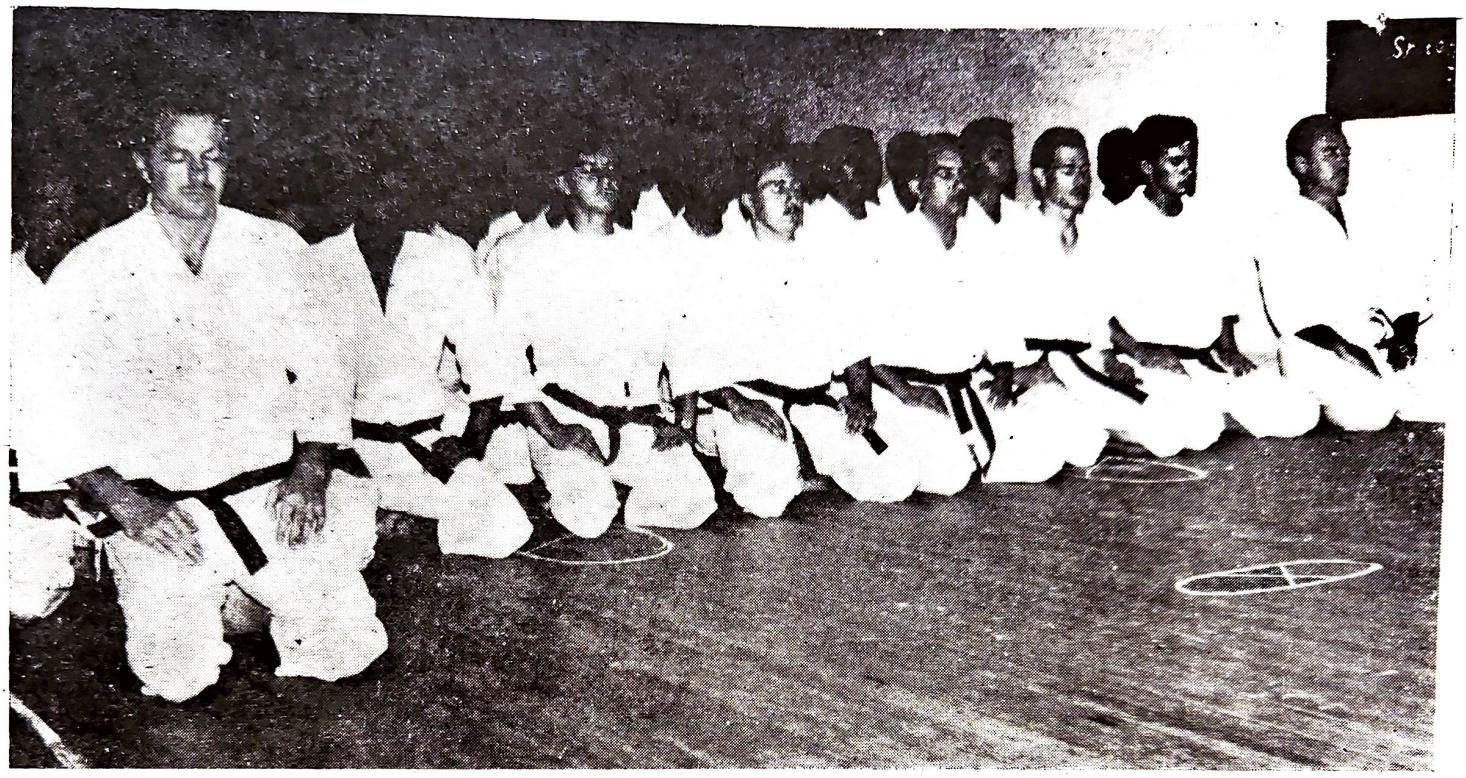
El Centro de Rehabilitación Dr. Francisco de P. Miranda, recibió una mesa de operaciones y un televisor como obsequio para niños y jóvenes recluidos en ese centro de salud.

Niños integrantes de por lo menos 45 familias en el campo hacían recorridos de seis y medio kilómetros desde su localidad de Tierra Colorada, Guerrero para recibir instrucción escolar primaria. Después de la construcción del Aula en Plan de Lima, Guerrero, ASPA puede estar segura de haber logrado muy grandes beneficios en favor de la población rural de la comarca.

Un paso definitivo en el progreso de la región fue la construcción de la Escuela Primaria en Boxthó, Municipio de Alfayucan, Estado de Hidalgo.

A todo lo anterior cabe agregar la ayuda escolar que recibe el Poblado de San Miguel Ometusco, Municipio de Axapusco, Estado de México, para el levantamiento de planos y cálculos de estructura de la Escuela Primaria Federal Josefa Ortiz de Domínguez.

5.1 Equipo de Karate Do



LAS CLASES de Karate-Do, invariablemente comienzan y terminan con breves períodos de concentración, para despejar la mente de cualquier otra idea que no fuese el de la práctica del Karate-Do. En la foto, un numeroso grupo de adeptos realizando dicha concentración.

5.2 Equipo de Tiro

SE FORMO EL EQUIPO DE TIRO DE ASPA

HA quedado ya formalmente establecido el Equipo de Tiro de ASPA de México.

El primer conjunto de los 60 tiradores que forman el equipo inició el 19 de noviembre pasado sus prácticas, que están a cargo del capitán Carlos de Iturbide Magallón.

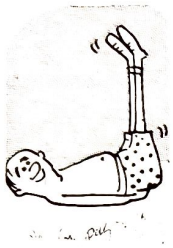
Fue el capitán Armando Victoria Galván, quién hizo el primer disparo simbólico, durante una ceremonia que se efectuó el domingo 17 de noviembre en el Polígono de Tiro de la Confederación Deportiva Mexicana, y en la que el capitán de Iturbide Magallón se refirió brevemente a la importancia que para ASPA tiene la constitución formal de su primer equipo deportivo que será sin duda alguna, la base para la formación de otros conjuntos en los que los pilotos aviadores sus familiares encontrarán otro medio de acercamiento, a la vez que tendrán la oportunidad de practicar su deporte favorito, no ya en forma individual, sino dentro de los equipos que de cualquier deporte se formen en la Asociación.

EQUIPO DE TIRO
ASPA
MEXICO

5.3 Condición física

Mejore su condición física

Cap. A. Terán



El ejercicio corporal es básico para la salud porque mejora la condición física del individuo, todo mundo lo sabemos pero no hacemos caso de ello, un alto porcentaje de nosotros no hacemos cuando menos "algo" de ejercicio. Después de un vuelo, no hay nada tan estimulante como hacer un poco de ejercicio, ayudando a relajarnos de las tensiones propias de nuestra profesión mejorando al mismo tiempo nuestro aspecto físico.

Y Nació el Equipo

Deseosos de formar un equipo que representara al Club de Pilotos, en el mes de Febrero algunos compañeros iniciaron entrenamientos para jugar Futbol. Posteriormente tuvieron la oportunidad de integrarse y llevar la representación de ASPA, gracias a la dirección técnica de los Capitanes Luis Limón Rovira, Humberto Monjarraz C. y Humberto del Aguila.

Los pilotos Francisco Nicolau y Rafael Puebla expresaron para HELICE:

5.4 Equipo de Foot Ball

El equipo de todos: ASPA



El equipo de ASPA solo ha perdido un juego.

"Posteriormente observamos que algunos compañeros no estaban de acuerdo con la formación de un equipo en forma, porque temían a las "lesiones" y la pérdida de licencia para ejercer la profesión. Escuchamos sus críticas, las entendimos, y de común acuerdo con el entrenador, se llegó a la conclusión de que para no tener problemas por compañeros lastimados: jugador que no entrene "no juega", lo que disminuyó en un 99% los accidentes, creando además mayor interés para el desenvolvimiento del equipo."

Actualmente el equipo "A S P A" está formado por pilotos de Aero-México, Mexicana, hijos de pilotos y pilotos inactivos, con el objeto de **convivir y no ser amigos desconocidos** entre nosotros mismos.

"Como puedes ver, manifestaron nuestros compañeros Nicolau y Puebla, estos resultados son de llamar la atención, los cuales crearán mayor interés en la Secretaría del Interior a cargo del Capitán Nicolás Vázquez Quiroz, quien con su apoyo y "empuje" nos ha hecho sentir realizados cuando practicamos nuestro deporte favorito."

"Deseamos convivir con todo el personal tanto de tierra como de vuelo, así como sus parientes, creando un gran espíritu del deporte!"

Compañero: Tú eres el jugador número 12, convive y apoya cada sábado a tu Equipo. ¡El Equipo de Todos!

Para informes y contrataciones acude a la Secretaría del Interior.



En Julio de 1977 terminaron: ASPA 3 Guadalajara 2 y el Cap. Francisco Nicolau se lleva el Trofeo de su equipo

5.5 Equipo de Tennis

LOS PILOTOS BARRIERON JUGANDO TENIS



Resultó muy animado el Torneo de Tenis entre Pilotos Aviadores: representativos de ASPA y Sobrecargos, que representaron a la ASSA.

Este simpático torneo se efectuó en las canchas de los pilotos, allá por donde está canal 13.

De los diez partidos de singles jugados, los Pilotos ganaron 8 y perdieron 2. Se jugaron además dos partidos de dobles que también se los llevaron los de la escuadra ASPA.

El equipo de sobrecargos está integrado por J. Guerra, A. Ruiz, A. Guerra, A. Davis, E. Rodríguez, C. Leñero, A. Islas, J. Flores, A. Santoyo y Smith. El equipo de los pilotos fue así: D. Reyes Spíndola, E. Valverde, J. Ruiz C. Garagarza, S. Lezama, J. Santana Armando Trejo, J. Woodrich, R. Perdigón, V. Villafan, V. Torres, Luis Franco Larios y Armando Trejo.

El Capitán Shields, de la Srîa. de Relaciones de ASPA, hizo entrega de los trofeos a los ganadores.

Todo terminó dentro de un ambiente plenamente cordial y se brindó por el éxito de otros torneos entre representaciones de ambos organismos sindicales.



Por Cañitas

5.6 Corramos

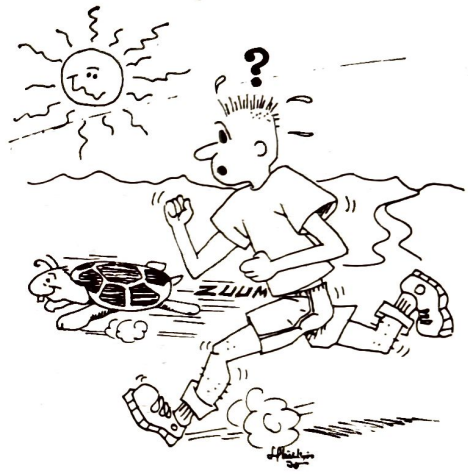


Sección Deportiva

Mente Sana en Cuerpo Sano

A cargo del capitán
Eduardo Vaudrecourt Perales

Corramos



CON el fin de dar una información lo más completa posible sobre la gimnasia de oxigenación "AEROBICS", a través de estos artículos se irá dando una explicación de cada una de las diferentes formas para lograr una buena condición física. En el número anterior se incluyó el primero de estos ejercicios: "CAMINAR". Ahora se presenta el segundo:

¿Cuál es su meta?

Poder correr 2.4 kilómetros en 12 minutos.

Condición ideal: correr 1.6 kilómetros mínimo en 8 minutos, 6 veces por semana. Este ejercicio debía ser el primero, porque es el medio más eficaz de lograr una buena condición física. Es la forma más rápida de aumentar nuestras pulsaciones de lo normal a 150 por minuto y mantenerlas durante el resto de los 12 minutos (o de los 8 a 12 minutos de acuerdo con la prueba que usted efectúe).

¿Cómo nos prepararemos para lograrlo?

Corriendo 5 veces por semana.

Si de acuerdo con nuestra capacidad física estamos en alguna de las siguientes categorías: MUY POBRE, POBRE O MEDIANA, deberemos hacer un trabajo de preparación durante: 16, 12 ó 10 semanas, respectivamente.

Si ya estamos en las categorías de BUENA o MUY BUENA debemos dar gracias de haber conservado una buena condición física. Ahora, a conservarla de acuerdo con la tabla y hacer cualquiera de sus formas, seis veces por semana; pero a quienes estén en esta categoría les recomiendo que no se conformen, que sigan practicando su deporte favorito y agreguen esa tabla. Un buen deportista, ya no digamos atleta, acumula un promedio de 70 puntos por semana.

Volvamos a las categorías 1, 2 y 3.

Categoría	Duración	Distancia	Tiempo 1a. semana	Tiempo Ultima semana
1.—Muy pobre	1a. a 10a. semana	1.6 Km.	13 minutos	9 minutos
	11a. a 16a. semana	2.4 Km.	16 minutos	12 minutos
1.—Pobre	1a. a 8a. semana	1.6 Km.	13 minutos	9 minutos
	8a. a 12a. semana	2.4 Km.	16 minutos	12 minutos
3.—Mediana	1a. a 6a. semana	1.6 Km.	12 minutos	8 minutos
	7a. a 10a. semana	2.4 Km.	15 minutos	12 minutos

5.7 Arquería

El Piloto y el Deporte

ARQUERIA



Nuestro campeón nacional de Arquería Alfonso Jones Kleinert, a la derecha, en plena práctica con otro competidor destacado, Francisco Almanzor.

DESDE hace 5 años en que empezó a practicar este deporte ha sido campeón nacional de arquería, según nos informó nuestro compañero el Capitán Alfonso Jones Kleinert. Actualmente ostenta el título nacional en campo y tiro olímpico en la categoría AA que es la más alta. En el campeonato mundial que se efectuará en York, Inglaterra, del 26 al 31 de julio, tratará de conquistar para México un mejor lugar, siendo el tercero la máxima calificación que ha obtenido hasta la fecha en estas importantes competencias en donde participan los mejores tiradores de todo el mundo.

5.8 Cine Club

CINE CLUB
EN ASPA DE MEXICO

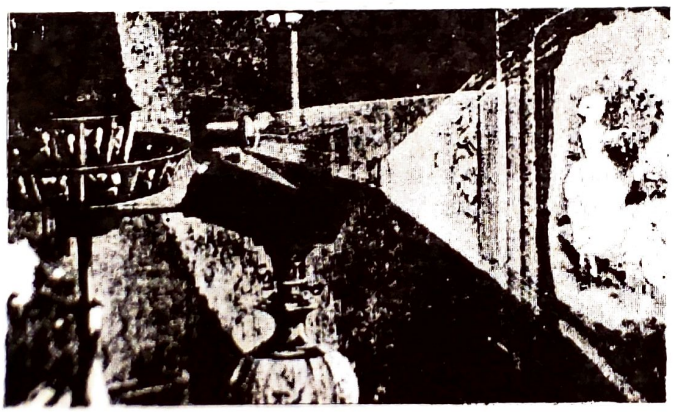


Una idea más de la Secretaría de Relaciones de nuestro Sindicato, que refleja el entusiasmo que existe en la misma por cumplir con su labor.

Se puede considerar que fue un éxito la primera función, la película proyectada fue "Adiós Hermano Cruel" que tiene una fotografía excelente y un tema fuerte poco común tratado con habilidad. Una película que recomendaríamos.

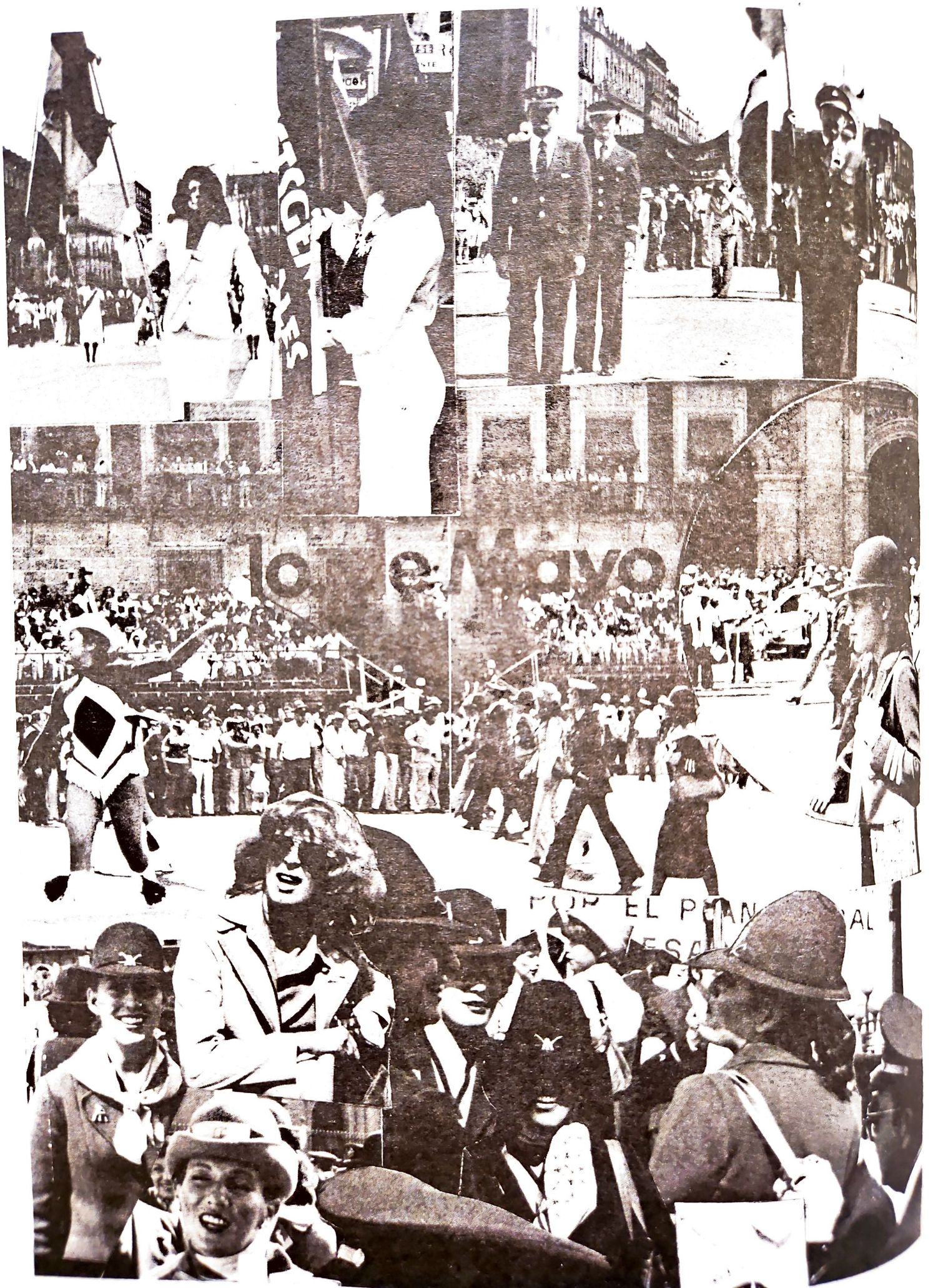
En esta ocasión no se cobró por asistir a la función, en las próximas proyecciones sí se hará, para ayudar a los gastos de la misma, desde luego, serán películas de reciente producción y en el caso de la película que se piensa proyectar enseguida, aún no se estrena en México; es la película "Magdalena" de un director polaco de vanguardia. Se proyectaron unos avances en la función del día 30 del mes próximo pasado.





ASPA VEINTICINCO


1o. de Mayo
ASPA
ASPA
ASPA


1o de Mayo

TERCERA PARTE: RESUMEN GENERAL CONCLUSIONES Y PROYECCION FUTURA. SECCION PRIMERA.– POLITICO FILOSOFICA

Capítulo I Filosofía

ASPA nació con conciencia de clase y con proyección universal. Los líderes iniciales tuvieron que trabajar mucho para convencer a la mayoría de que no era un "club" y que formar parte de un sindicato no era deshonroso; ya que el sindicato se identificaba con los "pobres" y ellos se sentían identificados con la "gente decente". El ideario político filosófico de los primeros cuatro años, desde 1958 hasta 1961, enfatizó los valores esenciales del hombre: inteligencia reflexiva y liberación: "el hombre que no piensa es un esclavo" y el que pensando no actúa en consecuencia con este conocimiento se niega como ser humano.

La unidad se logró como respuesta al trato injusto, las imposiciones y la discriminación ejercida muchas veces por los mismos pilotos: asesores y directivos sobre los propios compañeros. Contando con la fuerza moral, la decisión y el empuje de algunos, la unión se logró al principio, sobreponiéndose al miedo por solidaridad con ellos. Ante esta realidad el mecanismo concientizador que se impuso fue la discusión constante de las condiciones de trabajo del gremio enmarcadas en el movimiento obrero internacional y en la realidad nacional, a partir del análisis de nuestras condiciones particulares de existencia. Los temas eran –y siguen siendo–: Los convenios bilaterales, el malinchismo y la aviación comercial mexicana, la falta de visión para operar nuevas rutas, el cielo de México no es pignorable, cielos abiertos–funcionarios cerrados, y los derechos de los pilotos contra las arbitrariedades y la explotación de las empresas.

A partir del reconocimiento en 1959 comenzó la lucha –que no ha cesado– por mantenernos como sindicato democrático siempre a la **defensiva de la mediatización** de las empresas y los aparatos del Estado, **contra la traición anónima y el "aburguesamiento"** de un gremio que ha ido conquistando cada día mejores sueldos y prestaciones y en el que la mayoría pertenecemos a la pasiva y sufrida clase media y un número no despreciable de nosotros tiene como aspiración llegar a ser y a vivir como los norteamericanos o como la burocracia política que gobierna el país sin analizar lo que hay detrás de ese modo de vida fincado en el derroche y la explotación de los recursos ajenos. Así es que, **internamente,** siempre ha habido conflictos. A **nivel individual,** entre las tendencias posesivas y consumistas de nuestra extracción de clase y los anhelos de un desarrollo personal y humano más auténtico. Y, a **nivel de agrupamiento,** entre las tendencias economicistas de reivindicaciones de grupo laboral privilegiado y las tendencias de solidaridad y compromiso social y profesional.

A medida que hemos ido teniendo logros materiales: edificio, estacionamiento, tienda sindical, aumentos salariales y prestaciones: hemos empezado a gozar y a congratularnos por ello, lo cual es justo y lógico, sin embargo, con el tiempo parece haberse ido diluyendo el espíritu de los primeros días y de los primeros años. Esto ha sido motivo de desilusión para los más radicales y progresistas que con su esfuerzo contribuyeron a formar al sindicato y el ambiente eufórico de compromiso y participación masiva de la primera época. Ante el cómodo acomodamiento a nuestra nueva situación hemos perdido a algunos de los más combativos, pero su ejemplo y su bandera han sido recogidos por otros más jóvenes, ahora ya "maduros" que individualmente o en pequeños grupos han continuado con una actitud vigilante alertándonos infatigablemente para que no entreguemos **la vida del sindicato** "por un plato de lentejas".

ASPA es hoy, una institución fuerte y reconocida, que ha sabido acrecentar sus recursos materiales y los recursos técnicos y profesionales de sus agremiados. A veces el paternalismo nos hace actuar protegiéndonos en nuestro sindicato y exigiéndole beneficios personales sin memoria y sin conciencia de lo que somos como organización de lucha que tiene obligaciones

con el país, con otras organizaciones sindicales nacionales y extranjeras y con los pueblos del mundo. El que las gentes más concientes no desfallezcan y logren implementar programas y acciones concientizadoras y revitalizantes es muy importante, sobre todo para los jóvenes que están viviendo una ASPA "rica", "paternalista" y "poderosa" pero que podría llegar a ser una institución anquilosada y sin espíritu que empezaría a formar a sus miembros "a su imagen y semejanza". El llamado a una participación mayor y de mejor calidad también debe hacerse a los más jóvenes ya que en ellos está la "sangre nueva", la conciencia crítica a lo establecido y las iniciativas que están haciendo falta para mantener siempre joven a nuestro sindicato.

Capítulo II Política Aérea

La política aérea está orientada por el Estado que la ha dividido en tres componentes: Económico, Político y Social.

Con relación al aspecto económico, la política aérea tiene como finalidad la defensa del capital procurando apoyar la competencia entre las empresas y la imagen de que en este país se dá oportunidades a la iniciativa privada dentro de un régimen de "economía mixta".

En el aspecto político, el Gobierno ha procurado controlar a los trabajadores negándoles el derecho de interesarse por los destinos del país y de actuar en consecuencia con esa responsabilidad. Para lograrlo ha incorporado a los sindicatos de la industria aeronáutica a los organismos político–laborales controlados por el partido oficial sustentándose a la vez en la fuerza y el poder de la base laboral para apoyar sus determinaciones como rector de la sociedad mexicana.

En el aspecto social, la aviación continúa siendo un servicio de lujo que se maneja como actividad económica aislada para beneficio de los capitalistas –nacionales y extranjeros– de la industria y el turismo, y que está al alcance sólo de las clases que tienen recursos económicos para comprar el servicio.

Ante la competencia del capital extranjero el Gobierno ha tomado algunas medidas de apoyo al capital nacional y a la defensa de si mismo. Por ejemplo, a través de la compra de AMSA en 1959, el gobierno intentó frenar el dominio del capital extranjero en actividades económicas básicas para el desarrollo del país. Y los convenios bilaterales, sin ser equitativos han permitido que la industria nacional se desarrolle poniendo algunos frenos ya que el potencial económico contra el que competimos es enorme. Dentro del Gobierno hay diferentes tendencias, Turismo piensa que la apertura total para obtener divisas es indispensable aunque hemos tenido experiencias recientes –en el periodo de Echeverría– en las que pudimos constatar que las compañías extranjeras se retiraron por falta de **pasajeros mexicanos,** con lo cual se demostró que estas compañías no traían divisas sino que más bien se las llevaban. Quedó en evidencia que la burguesía mexicana apoyó el boicot en contra de México.

No podemos depender ni siquiera en el turismo de factores externos porque en un momento dado lo usan para presionar al Gobierno de México para conseguir sus propios beneficios.

Las empresas nacionales se oponen a la competencia extranjera pero sobre todo se oponen los trabajadores, principalmente se han opuesto los pilotos y algunas gentes del gobierno que han tenido más visión y conciencia.

Ei Gobierno quiere reducir a ASPA al ámbito laboral porque hay instituciones, como el Colegio de Pilotos, a las que por ley se otorga la representación técnica–profesional y está la administración de las empresas, a las que se confiere los derechos y obligaciones para planear el crecimiento y desarrollo de las mismas, y está el Estado con sus organismos, para promover una política aérea que cuide los intereses de la Nación. Sin embargo esta división de atribuciones y esta fragmentación de enfoques que atomiza el problema impidiéndolo ver como una TOTALIDAD es falsa, y es **políticamente** falsa porque ASPA tiene los recursos materiales y humanos para actuar de una manera responsable y comprometida con los intereses de la sociedad y no sólo de su gremio.

Contamos con el Centro de Estudios en el que se empieza a preparar a la gente con un enfoque

totalizador de los problemas y se está tomando cada día más conciencia de la problemática que nos envuelve y que estamos obligados a ayudar a resolver. La función de ASPA es hacerlo notar, hacer ver que si se requiere una aviación fuerte se necesita un país fuerte en el que todos tengan oportunidad de educarse y trabajar para salir del subdesarrollo humano y social.

Capítulo III Política Externa

La política de ASPA con el Poder Ejecutivo, las Secretarías de Estado y los organismos responsables de implementar los recursos de la industria aeronáutica en el país, ha estado orientada por el crecimiento y desarrollo de la misma.

Con el Presidente López Mateos se dieron las condiciones para formalizar e institucionalizar nuestra industria con una orientación nacionalista que requería el apoyo del movimiento laboral para sustentarla y por ello, después de los forcejeos que vivimos y enfrentamos se logró el registro oficial de ASPA.

Díaz Ordaz, prosiguiendo el fortalecimiento de la comunicación aérea, se da a la tarea de construir la mayoría de los aeropuertos con que contamos hoy.

De López Mateos a Díaz Ordaz se desarrolla AMSA como empresa paraestatal. Con Luis Echeverría se respalda a Mexicana de Aviación y se establecen los puntos de ayuda a la navegación.

López Portillo continúa el programa de Echeverría haciendo la obra fina de los señalamientos de aerovías a través de las radiofacilidades, principalmente de aproximación, y la compra de aviones que casi doblan la capacidad de transportación. Durante su sexenio se procura mejorar la organización y coordinación de los servicios.

En general, las relaciones con el Poder Ejecutivo, las Secretarías de Estado y los organismos responsables de la aeronáutica civil han sido buenas, no porque no haya habido problemas y conflictos sino porque los hemos logrado resolver la mayoría de las veces— con dignidad, habilidad y conocimiento. Sin embargo, aún estamos lejos de haber contribuido a resolver los problemas de infraestructura y funcionamiento y menos aún los de la planeación del crecimiento y desarrollo de nuestra industria. Se siguen tomando decisiones con criterio "político" más que técnico y, en ocasiones, no se nos escucha.

Cada día contamos con pilotos mejor capacitados técnicamente y con más conocimientos de los problemas de seguridad aérea, planeación de la industria, etc., porque somos los "operadores vivenciales" de los bienes y servicios de la infraestructura aeronáutica. Es evidente que tendrá que irse construyendo una comprensión más profunda entre el criterio del diseñador del servicio y el criterio del usuario; por ello, estamos seguros de que cada día seremos escuchados con más atención y tomados más en cuenta nuestros puntos de vista para la solución de los problemas que competen no sólo a las dependencias que los tienen que resolver sino a nosotros y al público en general que somos los directamente afectados.

Nuestra política con los trabajadores

Nuestras relaciones con el movimiento obrero nacional e internacional cayeron desde el inicio en el estilo y el control de los organismos políticos manejados por el Estado. A partir del apoyo presidencial de López Mateos, la alianza era obligada y se convertía casi en un yugo. Entre el ritual de seguir las formas convencionales de actuación como: el asistir a los desfiles del 1o. de Mayo; hacer visitas a nuestros presidentes en Los Pinos; asistir a las ceremonias con los Secretarios de Comunicaciones y del Trabajo; afiliarse al BUO, al CT y a la OIT,etc., y la "esencia" de convertirnos en levadura que contribuyera a impulsar el desarrollo político, económico y social del país, existe contradicción y se debe a que nos ha faltado cumplir con una función vital para la vida de todo sindicato: la **formación sindical,** como intentamos hace 25 años; ya que **sólo ubicados** podemos contribuir responsablemente a dar nuestro apoyo sabiendo lo que hacemos, en vez de sumarnos a la corriente mecidos por los vaivenes lo que es producto de más de nuestra ignorancia y desconcierto que de falta de valor o debilidad, porque como gremio, hemos seguido siendo honestos y ser honesto es el requisito que hemos exigido siempre a nuestros líderes sindicales.

Las relaciones que mantenemos con los compañeros de trabajo se han visto con frecuencia entorpecidas por rivalidades y antagonismos producto de las condiciones de trabajo que ASPA ha sabido lograr para sus afiliados y que son calificadas como injustas y elitistas por la mayoría de los trabajadores de otros gremios. Con toda seguridad a crear esos antagonismos también han contribuido ciertas actitudes "narcicistas" de algunos compañeros que actúan como si fuéramos superiores o seres de otro planeta. Sería conveniente que pusiéramos más atención en cómo nos comportamos con los demás para mejorar nuestras relaciones ya que el trabajo de todos es igualmente importante y nos debemos respeto y reconocimiento recíprocos. El cambio en las relaciones redundaría en tranquilidad emocional ya que al aumentar la solidaridad entre todos los trabajadores aumentaría la responsabilidad en el trabajo disminuyendo los riesgos de accidentes y muerte.

NUESTRA POLITICA CON ORGANISMOS INTERNACIONALES Y NACIONALES.

En nuestras relaciones con organismos internacionales y nacionales del mundo de la aviación como IFALPA, la OIP, el Colegio de Pilotos, el Club de Pilotos y AMRA podríamos considerar que ha habido una línea ascendente en cuanto al número de organizaciones con las que estamos vinculados. Hemos sido concientes de la importancia de las relaciones externas a nuestro sindicato y no pocas veces los logros de ASPA: nuestra manera de funcionar en las Asambleas o de establecer negociaciones contractuales, la tienda sindical, la caja de jubilaciones y retiro, etc., han sido tomadas de ejemplo por otras instituciones. Al parecer no sólo hemos recibido experiencias, información y en ocasiones apoyo sino que también lo hemos dado. Nuestra posición es buena, incluso pensamos que hemos dado más de lo que hemos recibido, desde el lugar en el que nos hemos colocado podemos seguir avanzando al aprovechar nuestros contactos para **crecer en recursos culturales** obteniendo: becas para estudiar materias complementarias a la formación profesional del piloto, becas para cursar la carrera de piloto, utilización de centros de información y documentación, revistas, asistencia a congresos, seminarios y reuniones. Sería conveniente aumentar el número de contactos y la calidad de los mismos y esto se puede lograr con la participación de un número mayor de pilotos en los eventos nacionales e internacionales que realizan las demás instituciones.

SECCION SEGUNDA ECONOMICO LABORAL

Capítulo I La Administración de las Empresas

En el lapso de nuestros 25 años de vida sindical hemos visto desaparecer muchas empresas, y en la actualidad ASPA agrupa principalmente a los pilotos que trabajan en grandes empresas aéreas: La Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico, así como Aerofoto, y la Escuela de Aviación México.

La CMA nació en 1924, para realizar los pagos de los obreros petroleros, con la ruta Tampico—Tuxpan que después amplió hasta la Ciudad de México; AMSA nació en 1934 con la ruta México—Acapulco. Ambas eran empresas privadas hasta que el Gobierno Federal compró AMSA en 1959.

Mexicana se va expandiendo con un criterio económico muy claro y va logrando hacerse de rutas rentables. El mismo criterio orienta la compra de equipo y todas sus inversiones, ya se traten de construir edificios, pagar publicidad o invertir en la capacitación del personal.

A partir de la estatización de AMSA, el criterio que orienta las decisiones de la administración de la empresa ha sido el político a la mexicana que no es lo mismo que hablar de "beneficio social".

Aeroméxico es producto de la incorporación de empresas particulares "quebradas" a las que no les convino pagar sus deudas y por ello el gobierno las absorbió junto con sus trabajadores. AeroMéxico comienza volando rutas que las empresas de capital privado dejaron por incosteables y luego expande sus rutas sin pasar por México, descentralizando la aviación y dando un impulso económico a ciertas

regiones; algunas de estas rutas aún hoy continúan siendo poco productivas, otras han empezado a ser costeables, pero todas son necesarias para la economía del lugar.

En AeroMéxico se ha tenido tal diversidad de equipos que el alto costo de mantenimiento y de capacitación del personal de vuelo ha tenido que ser considerado algo secundario. Sin embargo, este hecho le ha dado versatilidad, los pilotos han tenido que estar en adiestramiento constante y se han visto obligados a tener variantes en tanto que en Mexicana, al durar tantos años con el mismo equipo los pilotos e instructores han tenido que resolver situaciones más estables y rutinarias.

En el sentido ortodoxo del término, Mexicana es la empresa que ha tenido una administración más estable, contando con el apoyo de los accionistas y esto la ha hecho fuerte; su planeación y programación ha estado orientada por el éxito económico y sus inversiones han sido en el sentido de mejorar las instalaciones, el equipo de vuelo y capacitación; simuladores, manuales, y todo aquello que mejore técnicamente a la empresa y que a la vez contribuya a mejorar su imagen, porque la imagen se vende y produce mayores dividendos.

La administración de AeroMéxico ha sido "sexenal" y a veces menos que eso, sus administraciones han sido inestables y débiles porque las decisiones que toman están orientadas por situaciones coyunturales de la política nacional. La planeación que intenta establecer el que llega es anulada por el que lo sustituye y, esto ha dado por resultado que el personal técnico ha resuelto problemas con una relativa autonomía produciéndose dos tipos de gente: aquellos que asumen su responsabilidad y se desarrollan como profesionales aumentando su preparación y su iniciativa y, aquellos que se sienten impotentes porque no hay quien les diga qué hacer y cómo hacer las cosas de una manera estable, rutinaria y sistemática, dando por resultado trabajadores irresponsables, incompetentes y desorientados.

Las metas y el potencial económico determinan el equipo a utilizar; sería ideal tener un equipo que cubriese todos los factores, sin embargo no sucede así, además de que compramos aviones hechos para las necesidades de un país que no es el nuestro, somos compradores cautivos de esa tecnología y esto repercute en costos aumentados porque no se puede utilizar a su máxima capacidad. No tenemos el número de equipos requeridos para operar todos los destinos que pudiéramos tener en los Convenios Bilaterales. Estas dificultades pudieran atenuarse si fuera una sola empresa nacional que diera diversificación a todos sus aviones en lugar de competir entre ellas, podríamos aumentar los sitios en un porcentaje muy grande y sería un ahorro enorme para la nación pero esto no se hace debido a la política aérea que mencionamos y que tiene como objetivo esencial la defensa del capital, y el debilitamiento de los trabajadores en caso de huelga.

Capítulo II Contratos Colectivos

El Contrato Colectivo es el instrumento que expresa el valor convencional de nuestro trabajo para la sociedad. Como tal, es el resultado de la negociación entre los factores de la producción: trabajo y capital, con la participación del Estado como mediador que la avala y reconoce.

Cuando a través del sindicato los profesionales aislados se reúnen y acuerdan cuáles son sus aspiraciones comunes para la satisfacción de sus necesidades individuales y de grupo, escogen el camino de la autoadministración de la recompensa al trabajo comprometiéndose a servir con honradez y eficiencia a la sociedad a cambio de un sueldo justo, prestaciones sociales y un fondo de solidaridad común que se utiliza para implementar el crecimiento y desarrollo continuado del sindicato como institución.

La empresa representa los intereses del capital como fuerza económica y política y a través de los Contratos Colectivos se logra controlar y negociar la lucha entre trabajo y capital, reconociendo los derechos y obligaciones de las partes en conflicto dentro de nuestra sociedad.

Cuando menos en teoría hay una diferencia entre empresa paraestatal y empresa privada. Una empresa del Estado no es lucrativa y esto implica **implícitamente** que una empresa privada **sí** lo es, teniendo como finalidad el producir ganancias para los accionistas. Sin embargo,

la práctica, el trato laboral hacia los trabajadores de una empresa paraestatal es el mismo y aquí es donde se reconoce la esencia capitalista del Estado patrón, que reproduce las mismas relaciones de explotación, así es que el sueldo "justo" no lo es en ninguno de los dos casos ya que el trabajador "de facto" se debe a la empresa que actúa como "representante" de los intereses de la sociedad.

En la historia de ASPA, cuando el gobierno requisó las empresas en conflicto y nombró interventores obligó, con esta medida, a que continuaran las operaciones y las negociaciones. Si bien es cierto que la requisa se utiliza para mediatizar a los trabajadores; en esta ocasión, la unidad de los pilotos no permitió que esto se diera urgiendo al propio gobierno a realizar las pláticas de aveniencia; el conflicto no debía prolongarse por más tiempo ya que los movimientos político—laborales de los ferrocarrileros, maestros, telegrafistas y electricistas habían colocado al gobierno en una situación muy difícil —que reprimió con la fuerza— y la lucha de ASPA, dentro del malestar social existente, se le podía revertir agudizando la ya de por sí crítica posición estatal. Al contar con el apoyo de diversos sindicatos, de periodistas distinguidos y de la opinión pública, con un grupo fuerte de dirigentes, una asesoría legal experimentada y la unidad de los pilotos de las distintas empresas aéreas, ASPA nació en el momento histórico preciso. En la Asamblea General del mes de enero de 1959, el Cap. Andrés Fabre Tirán, informaba a los pilotos en pleno la inscripción de ASPA de México en el Registro General de Sindicatos.

Con el reconocimiento del Sindicato, todas las empresas se comprometieron a celebrar el Contrato Colectivo de Trabajo con los pilotos para normar sus condiciones de trabajo.

El 6 de noviembre de 1959 se firmó el primer Contrato Colectivo AMSA—ASPA, después lo firma Líneas Aéreas (LAUSA) y se tienen posibilidades de arreglo en TAMSA y ¡por fin! se firma el Contrato ASPA—CMA que incluye: escalafón, clasificación laboral, exclusión, jornadas, riesgos y enfermedades profesionales, sanciones, jubilaciones y retiros seguros de grupo y la cláusula ASPA. Los miembros de ASPA apoyan a Transmar y a Líneas Unidas. Se estudia la huelga como arma legal de la Constitución para obtener equilibrio entre los factores de la producción. Se firma el Contrato ASPA—RACSA (Rutas Aéreas Costeñas, S.A.) que incluyó aumento salarial, fondo de jubilación, vacaciones, seguro de vida, jornadas, horas nocturnas, adiestramientos y enfermedades profesionales.

Gracias a una serie de hábiles negociaciones se conjura la huelga de LAUMSA. En los siguientes años, ASPA firma varios contratos con AMSA y CMA, se obtiene la firma de Contrato de Trabajo con la Cía. Tabasqueña de Aviación. El 15 de julio de 1966 se instalan las banderas de huelga en AEROFOTO. En mayo y junio de 1967 se vive el conflicto con AEROMAYA firmándose el Contrato correspondiente en septiembre. En noviembre de 1971 se realiza la revisión de Contrato con Alimentadoras y así sucesivamente, se van presentando varios proyectos con otras empresas, las cuales después de su análisis y discusión se van firmando. ASPA está consolidada.

En el transcurso de nuestra vida sindical hemos creado varias instancias que manejan autónomamente nuestros sistemas de: Jubilaciones, Retiro y Ahorro, hemos desarrollado con gran capacidad la Tienda Sindical y administramos nuestro propio Centro de Estudios.

A través de los Contratos Colectivos hemos logrado adecuados salarios —hasta antes de sufrir la actual escalada inflacionaria y las devaluaciones del peso— y el pago de gastos de transporte y habitación fuera del lugar de residencia; así como las prestaciones que hemos considerado necesarias para ajustar nuestro nivel de vida a los requerimientos del desarrollo conveniente de nuestras familias y persona.

Aunque la ley nos da derecho a hacer Auditorías a las empresas en las que prestamos nuestros servicios, no las hemos podido realizar debido al millonario costo de las mismas. Sin embargo, es importante ejercer este derecho y, una forma de lograr implementar su ejecución es planteándolo en los próximos Contratos Colectivos.

SECCION TERCERA TECNICO CIENTIFICO
CAPITULO I INCIDENTES Y ACCIDENTES DE AVIACION

Se han evitado muchos accidentes e incidentes y, cuando han ocurrido, **generalmente no ha sido una causa.** Se van acumulando una serie de factores que en conjunto, directa o indirectamente los producen, por lo que es esencial conocerlos. Dentro del material estudiado aparecen los siguientes causas:

a) Causas **Humanas.** Durante los adiestramientos: en la demostración de fallas y su corrección (principalmente de motor, de configuraciones anormales y fallas del sistema eléctrico), han ocurrido un sin número de problemas graves. En asesoramiento en ruta, cuando no se han seguido los procedimientos establecidos. Por acciones criminales de los saboteadores, secuestros y bombas. Y por último, pero tal vez lo más importante, debido a la **actitud** con que se enfrentan los problemas con precipitación e ignorancia en vez de actuar enérgicamente, con firmeza, seguridad y tranquilidad basándose en los conocimientos y la experiencia.

b) **Causas Atmosféricas.** Los cambios bruscos en las condiciones ambientales han sido un factor determinante: tormentas con lluvia **muy fuerte** en las cercanías de un aeropuerto; las intensas corrientes contrarias del aire "cizalleo" en las aproximaciones que ocasionan sensibles cambios de velocidad y rumbo; la baja altura de las nubes al terreno, "techo", combinada con la reducción de la visibilidad y, finalmente, la pesada turbulencia "estela" dejada por otros aviones más pesados o la turbulencia en aire claro, son circunstancias contribuyentes.

c) **Causas Técnicas.** La fatiga de los materiales de las partes más expuestas a los esfuerzos, tales como los componentes de los sistemas del tren de aterrizaje y superficies de control de las aeronaves. El mal diseño de algunos equipos, controles e indicadores, sobre todo en el principio de operación de un nuevo equipo. También ha contribuido en gran escala a este problema el mal mantenimiento de los aviones, debido a falta de personal, de refacciones y a fallas del personal.

d) **Causas Operativas** En el procedimiento de carga y balance, se transporta carga prohibida o mal estibada, o se opera en pistas sin longitud suficiente o con agua estancada más allá de los límites permitidos.

e) **Navegación** Cuando en un espacio aéreo no se cuenta con las radioayudas requeridas, se carece de ellas o del Control de Tránsito Aéreo se producen colisiones aéreas y errores fatales de comunicación.

f) **Otras.** Las parvadas que obstruyen las trayectorias de aproximación y los animales en las pistas también han producido problemas.

CONCLUSION. A pesar de que se han hecho esfuerzos en todo el sector aéreo para impedir los accidentes e incidentes, éstos han continuado, por lo que consideramos indispensable que en adición a la Comisión Investigadora y Dictaminadora oficial se refuercen los Departamentos de Seguridad en las Empresas y, para ser justos, y representativos y más eficientes se debería crear un Comité de Seguridad Aérea Nacional en el que interviniera un miembro de cada parte del sector. Esto es, de la DGAC, de los Organismos Oficiales, de las Empresas y de los Sindicatos. Este Comité, además de investigar y dictaminar establecería un Programa Permanente de Seguridad tomando en cuenta todas las experiencias y las sugerencias aportadas por cada caso para prevenir que volvieran a repetirse.

Capítulo I Incidentes y Accidentes de Aviación

Antecedentes: El avión que creó la Aviación Comercial fue sin duda el DC3 que proporcionó un transporte seguro, regular y versátil. Más tarde, los DC4 y DC–6 continuaron aumentando la confianza, la capacidad y la flexibilidad de las operaciones. Durante una gran época de la Aeronáutica Civil –entre los finales de los 40 y en la década de los 50– es la era del motor de hélice y de émbolo y el apogeo de los aviones de turbo–hélice pero ya todo el mundo se preparaba para iniciar la operación del equipo de chorro (JET). ASPA nació al final de esta era y desde el primer momento solicitó que se impartieran cursos: iniciales, periódicos y de promoción de equipo.

Primera Etapa, los 60's: El 4 de julio de 1960, con la introducción del Comet 4–C, CMA inicia la era del JET en la aviación comercial mexicana, en la ruta MEX-LAX. Le siguió AMSA con el DC–8–51, el 20 de noviembre de 1960, con la ruta MEX–JFK. Los adiestramientos para la introducción de estos equipos fueron proporcionados por las compañías fabricantes que prepararon a las primeras tripulaciones. Desafortunadamente, en 1961 ocurrió un accidente de AMSA que impresionó mucho a todo el mundo, el impacto fue superado después que se aclaró que el asesor norteamericano había sido el responsable. A la mitad de esta década, después de una terrible crisis operativa y administrativa, CMA empezó una eficaz reestructuración estandarizando su equipo de vuelo con el BOEING 727–100, operando sólo las rutas que producían y reduciendo sus costos. Con este avión de mediano alcance, que resultó ideal para sus rutas radiales, inicialmente se sufrieron algunos accidentes graves. Poco después, en 1967,AMSA introdujo la operación del DC–9–15, equipo de corto alcance que siempre ha operado con ganancias, sobre todo en las rutas nacionales. También resultaron exitosos los adiestramientos iniciales, que se preparaban con tiempo y se contaba con experiencia. Más tarde vino la introducción de los Simuladores de vuelo del 727, del DC–8 y del DC–9 con los que se completaba el adiestramiento técnico. Desde el comienzo se destaca **la labor del instructor –asesor de vuelo como el elemento más importante en un entrenamiento.**

Segunda Etapa, los 70's: Mexicana de Aviación, ya recuperada, continúa con una acertada y agresiva política de expansión en base a un solo equipo, el B–727–200 y Aeroméxico, para mantener su capacidad, pone en servicio el DC–8–63, además, el 1o. de Mayo de 1971, inicia la atinada operación del DC–8–63 a Europa y New York. Durante tres años, hasta la llegada del DC–10–30, el 1o. de Mayo de 1974, AMSA inicia en México la transportación aérea colectiva incorporándose a la era de los "Jumbos", equipos de largo alcance –intercontinentales– en los que se implementa una gran parte de sistemas electrónicos, con lo que México continúa operando con los equipos de vuelo más modernos.

Tercera Etapa, los 80's: En la década actual, Mexicana y AeroMéxico introducen, después de largos estudios la operación del DC–10–15 un avión de gran capacidad de transporte de pasajeros y gran rendimiento operacional, el que es destinado a las rutas largas y medianas continentales pero que requiere de gran apoyo de equipo aeroportuario y, sobre todo, de una acertada política comercial. En 1981 AMSA empieza a operar el DC–9–80, equipo moderno de corto alcance, con el que se espera sustituir gradualmente a los DC–9–15 y 32 ya que tiene menores costos de operación. Finalmente, cabe destacar que ambas empresas han adquirido, conjuntamente, un Simulador de DC–10.

CONCLUSIONES: Después de haber fracasado con la operación de equipos ingleses de turbo–hélice y de chorro "jet", en la actualidad operamos exclusivamente con equipos norteamericanos, los cuales, dentro de los contratos de compra–venta incluyen los adiestramientos iniciales para las primeras tripulaciones e instructores de tierra, los que a su vez preparan al resto de la planta. Siempre se ha contado con la colaboración de ASPA de México para dar estos pasos de desarrollo tecnológico. Las empresas mexicanas han formado sus Centros de Capacitación en los que se imparte una buena instrucción y adiestramiento técnico, a pesar de la deficiencia de recursos materiales y equipo didáctico. Es necesario adicionar a los programas de capacitación otras materias como son las Leyes y Reglamentos vigentes, materias técnicas complementarias relacionadas con la Aeronáutica y, conjuntamente con las empresas, orientar el adiestramiento a todos los niveles, para buscar un desarrollo humano de las tripulaciones que vaya más allá de la formación limitada y limitante de operadores mecanicistas de los equipos de vuelo.

Capítulo III Aeropuertos

En la actualidad un aeropuerto representa para una ciudad uno de los centros de mayor desarrollo social y económico ya que en este lugar se efectúan una serie de importantes actividades como son: las **económicas** de los establecimientos comerciales, bancarios y de servicios; las **oficiales** de vigilancia y seguridad de las distintas corporaciones policíacas, de control de aduana y migración, de supervisión y

vigilancia de operaciones aeronáuticas, las **operativas** de control general de espacios, de adecuación de edificios e instalaciones, de servicios de vialidad y estacionamiento interno y externo, de mantenimiento general de las instalaciones, edificios, pistas, plataformas, calles; las **sociales** de restaurantes, bares, exposiciones y demás servicios; de las empresas de aviación: reservaciones, venta de boletos, documentación, manejo de equipaje; las de comunicación: telégrafo, teléfono, radio, prensa etc., como se ve el aeropuerto es el centro de trabajo de muchas y variadas especialidades.

Derechos y Obligaciones. Cada entidad presente en un aeropuerto debe cumplir bien con alguna función que sumada con otras está en la capacidad de atender a todas las necesidades de los pasajeros, visitantes y trabajadores, brindando buenos servicios.

El Aeropuerto, como lugar donde se realizan operaciones aeronáuticas debe contar con las pistas en buenas condiciones, con las radioayudas indispensables, en suma, contar con las facilidades establecidas en los Reglamentos Nacionales e Internacionales y los operadores y las tripulaciones de vuelo tienen el deber y el derecho de señalar las irregularidades que se presenten para que las autoridades, las empresas y/o los organismos encargados las corrijan sin que se tome como un ataque político o personal sino como una cooperación al bienestar común.

CONCLUSIONES. Los miembros de nuestro Sindicato hemos señalado y continuaremos haciéndolo, cada uno de los problemas de los aeropuertos donde operamos, desde la elaboración del Plan Maestro donde se deben estudiar su localización, sus zonas de influencia, el espacio aéreo disponible y las condiciones atmosféricas prevalecientes hasta los pequeños problemas que como usuarios, permanentemente, enfrentamos.

Capítulo IV Navegación

En este capítulo pudimos observar cómo gradualmente se han ido utilizando todas y cada una de las radioayudas. Primero, para comunicaciones entre los aviones y los centros de control de tránsito aéreo; para comunicación con las compañías; para el control de las operaciones, así como para obtener información de las condiciones prevalecientes del tiempo en una estación de tierra. Segundo, para la navegación antigua de baja frecuencia (ADF).

Tercero, para la implementación progresiva de las señales de radio de muy alta frecuencia (VOR), para ir señalando las aerovías o caminos por dónde desplazarse de una estación a otra o para establecer el procedimiento de descenso en un aeropuerto. Cuarto, para establecer las trayectorias de aterrizaje por instrumentos (ILS) tanto para localizar los ejes de las pistas como las trayectorias de planeo o descenso. Quinto, para detectar la posición de los aviones en vuelo a través de los radares de control,etc.

CONCLUSION: Participamos a través de varios miembros de nuestra Asociación dando soluciones a los problemas de navegación como en el caso de las aerovías de MEX-ACA; se pugnó y asesoró para la implementación de la Red Nacional de Radiofacilidades; y se señalan continuamente las fallas de los sistemas de comunicación y navegación ya que diariamente se requieren para lograr operaciones más seguras.

Capítulo V Medicina de Aviación

ASPA ayudó a crear la Medicina de Aviación por exigencias propias de las condiciones de trabajo. Un resfriado común y los medicamentos utilizados para aliviarlo permiten que un trabajador en tierra continúe sin mayor alteración con sus actividades diarias pero, para el personal de vuelo, la obstrucción de los senos faciales puede impedir la comunicación libre del aire evitando que se releven los cambios de presión producidos por las variaciones de altitud además de que algunos de estos inofensivos medicamentos afectan la percepción y los reflejos necesarios para resolver problemas que requieren una intervención rápida en vuelo. Por lo que es indispensable contar en todas las instituciones que atienden a los tripulantes con los profesionales especializados en medicina de aviación para evitar que se dé de alta para el vuelo a personas que no lo están.

La falta de conocimientos y de conciencia de los efectos y complicaciones que ocasionan trastornos, inicialmente leves, en un vuelo inmediato y en la salud posterior de la tripulación, es la causa de las enfermedades otorrinolaringológicas y del

aumento de la tensión, a la que continuamente estamos expuestos, que provoca una serie de enfermedades cardiovasculares, gastrointestinales y psicológicas.

Las Instituciones Médicas. El IMSS tiene como una de sus finalidades cuidar la salud del trabajador. Después de algunos trámites administrativos, en general ha proporcionado siempre la atención requerida desde: la consulta, las medicinas, en algunos casos los tratamientos, las pensiones y además una serie de actividades recreativas, así como servicios funerarios. Los Departamentos médicos de las empresas aunque en los últimos años han mejorado sensiblemente todavía no proporcionan la atención médica adecuada; parece que se han especializado en realizar un amplio repertorio de exámenes, de admisión y evaluación periódica. El CENMA, periódicamente realiza una serie cada vez más amplia de exámenes; hasta la fecha tiene como responsabilidad calificar si el personal está o no apto y puede suspender las licencias temporal o definitivamente sin proporcionar la ayuda médica para la rehabilitación y prevención de las enfermedades.

CONCLUSION: La salud de los pilotos tiene que ser mantenida a partir de la propia conciencia y el cuidado que cada uno se debe a sí mismo; las instituciones médicas también requieren adquirir la concienia para prestar los servicios con responsabilidad, enfatizando la educación para la salud de los derechohabientes. En general, las instituciones tratan a los tripulantes como objetos o cosas examinadas para ver si aún son o no útiles para desempeñar sus funciones y no se observan todas las posibilidades humanas de la salud. Se practica más una medicina evaluativa y en ocasiones rehabilitadora pero poco se ha actuado hacia una medicina preventiva que tenga como finalidad producir hombres sanos, por lo que con frecuencia se termina por recurrir a la medicina privada. Por consiguiente, éste es uno de los renglones en los que deberemos continuar todos redoblando esfuerzos para su superación.

SECCION CUARTA POLITICA INTERNA Y SOCIAL
Capítulo I Política Interna

Antecedentes del Editorial de Hélice, de noviembre de 1969.

"Pocos años después de iniciada la aviación comercial en México, empiezan las tribulaciones para nuestros hombres del aire. Los pilotos que ingresan en 1929 a la empresa que en ese entonces tenía concesión de rutas, encuentran las cabinas ocupadas por extranjeros y ellos de copilotos. Un patriota: Múgica, lucha por el reconocimiento Constitucional, que Corzo Molina llevó a las Cámaras más tarde, de ocupación de esos puestos por mexicanos solamente. **En 1936 se agrupan como sindicato** obrero gremial, llegando a la huelga en 1943. En 1947 y como resultado de una Ejecutoria dictada por la H. Suprema Corte de Justicia, nombrando "empleados de confianza" a los sindicalistas, las autoridades federales de trabajo disolvieron la agrupación."

"Diez años después los pilotos de casi la totalidad de las empresas se lanzan abiertamente a la lucha para contar con una agrupación gremial permanente de personalidad jurídica, a pesar de la negativa de las autoridades laborales. Durante casi año y medio, la naciente organización, ASPA, resiste valientemente ataques y represalias que empiezan con el cese colectivo de sus miembros, hasta agosto de 1959 en que obtiene su registro. De entonces a ahora, las relaciones entre gobierno, empresas y trabajadores han quedado claramente definidas".

Tuvieron que transcurrir diez años para que ASPA se consolidara como sindicato, de la experiencia anterior se extrajeron algunas lecciones que marcaron la táctica y la estrategia de la naciente organización: Primero, la UNIDAD; segundo, la PARTICIPACION CONSCIENTE; tercero la VOLUNTAD de triunfar; cuarto actuar apoyados en la RAZON DOMINANDO las PASIONES destructivas; quinto actuar con CONOCIMIENTO del momento histórico que se vive. Estos postulados científicos y éticos determinaron **la estrategia:** tener como FINALIDAD de cada uno de nuestros actos la LIBERACION del hombre, empezando por nosotros mismos.

Mantener este espíritu de lucha y actuar en con-

secuencia fue relativamente fácil los dos primeros años. A partir de 1961 se empieza a observar un debilitamiento de la participación de la mayoría y comienzan a aparecer en Hélice los llamados a la integración consciente.

Una vez que se había triunfado sobre el enemigo externo, una parte de los sindicalistas intuyó que su voto tenía un valor y comenzó a participar en un sentido conservador apareciendo las divergencias ideológicas por la falta de proyección y de comprensión del tipo de sindicato que habíamos creado, esto fue aprovechado por algunos para sacar de la escena a los más radicales y, ellos, se dejaron expulsar.

Sin ser muy conscientes de nuestras propias contradicciones internas y de las que se dan en nuestra relación con el poder económico y político, nuestro sindicato ha seguido manteniéndolas y hasta alimentándolas al propiciar la participación democrática en las Asambleas y en la institución como un todo. Sin embargo, la falta de preparación política no nos ha permitido establecer en las Asambleas **las causas** de los problemas, sino más bien, hemos trabajado con **los efectos,** y, esos efectos, son fáciles de utilizar y de dirigir cuando se ven sus repercusiones a nivel individual, de tal manera que resulta ser un buen Comité Directivo aquél que consigue mucho y uno malo o no tan bueno aquél que consigue poco, dependiendo de la habilidad de los líderes para "conseguir", y de la ideología de la mayoría, el sindicato ha seguido progresando en el sentido inmediatista de las reivindicaciones económicas.

La tendencia a dejar las cosas en manos de los miembros del Comité Directivo ha sido sistemáticamente reprobada y con frecuencia se hacen los llamados a la responsabilidad recordándonos el "Decálogo del Buen Asambleísta" y la fórmula de "Como matar a un Sindicato en diez lecciones". El peligro de la pasividad y la alienación de la conciencia es que en un momento dado, en nuestra organización, el Comité Directivo ya no represente cabalmente los intereses del sindicalismo y quizás ni el de los pilotos, por haberse transformado en un **instrumento** de los **intereses individualistas** de los afiliados, que tenga como finalidad: conseguir más dinero, y nada más.

Conocer y comprender los Estatutos ha sido otra de las preocupaciones. En enero de 1966 y en abril de 1980 se propuso reformar los Estatutos sin lograr su realización, sólo los hemos modificado en los años de 1962 y 1982. Sin embargo, se requiere modificar los Estatutos incluyendo en ellos los mecanismos que obliguen a crear una mayor conciencia sindical. El simple hecho de discutirlos ya ayudaría a crear dicha conciencia.

La importancia de mantener la unidad, la pertenencia y la lealtad a los principios de ASPA ha sido nuestra forma de organizarnos y mantener viva la Asamblea. Algunos dicen que nuestras asambleas son democráticas, otros piensan que son más bien alegatos sin fin, sin previo análisis. Pero el hecho es que **allí** siempre se puede hablar, cuestionar, criticar, disentir y sugerir y, esto indica que sabemos y sentimos que **allí** todos somos iguales y tenemos los mismos derechos y obligaciones.

Aunque somos un sindicato que triunfó por la UNIDAD de sus miembros no hemos logrado abarcar a todos los pilotos. Continúan fuera de ASPA pilotos que dan servicio en los pueblitos, comunicando zonas de difícil y tardado acceso por otros medios, en zonas recónditas del país, bosques y sierra. Estos pilotos solucionan casos de urgencia y de utilidad pública. También está la aviación agrícola que alguna vez intentamos unir a ASPA y fracasamos.

A lo largo de la República hay cientos de avioncitos y pilotos que trabajan sin infraestructura a los que no hemos ofrecido nada práctico y que no tienen acceso a las conquistas laborales del sindicato. Sería conveniente que volviéramos a pensar en ellos.

Por otro lado, la división interna en Delegaciones: Mexicana y AeroMéxico es una división un tanto artificial que nos lleva a estar poco enterados de lo que sucede en ambas. En nuestras Asambleas "por respeto" se aceptan las decisiones de las Delegaciones sin discutirlas y sin enterarse a fondo de las implicaciones y repercusiones de las decisiones acordadas por cada una de ellas. Desde luego que hay problemas específicos de cada empresa y de cada Delegación que requieren soluciones acordes con dicha especificidad pero, requerimos de una política general que atienda a los intereses de los pilotos y de la Nación como un todo.

No estamos sugiriendo la desaparición de las Delegaciones sino que el procedimiento sea mejorado y podría serlo si en la Asamblea General en la Orden del Día, se incluyen los asuntos de cada Delegación en particular y son escuchados por todos.

El siguiente extracto del artículo del Cap. Antonio Gómez Castresana aparecido en Hélice en diciembre de 1968 y inada menos que en 1968!, cuando el país vivía el movimiento estudiantil, ejemplifica claramente lo que queremos señalar y dice: "Al asistir a la última Asamblea Extraordinaria, nos dimos cuenta de una condición negativa que nunca antes habíamos sentido: la indiferencia de los asociados ante importantísimos aspectos de la vida de ASPA (se refiere al despido de pilotos de AMSA y la creación de las "Compañías Alimentadoras"). La apatía de todos nosotros lo mostraba y confirmaba por las decisiones tomadas; el interés personal y el egoísmo lo señalaron directamente: **conveniencia momentánea pura.** Vivíamos durante la Asamblea, pero durmiendo; presentes, pero sin vida. Simplemente estábamos allí".

Es muy frecuente hacer la crítica de los Secretarios Generales y los demás miembros del Comité Ejecutivo, de las Comisiones y Delegados. A través de su gestión se puede ver las preferencias y el "estilo personal" a pesar de que cada año cambia un tercio del Comité Directivo, pero no debemos olvidar que los líderes que nos representan, **sólo nos representan** y ejecutan las decisiones de la Asamblea que es el órgano de decisión supremo. La apatía de la Asamblea es mortífera y al parecer ha ido en aumento a pesar de los llamados de atención. En la revista Hélice que conmemora los diez años de ASPA aparece el siguiente trabajo del Cap. Rafael Reyes Castillo, dirigida al Cap. Enrique Camacho "¿No crees que un sindicato cualquiera —incluyendo al nuestro— puede ser víctima de engaños? ¡Claro que sí! Y los trabajadores tenemos la culpa. (. . .) Posiblemente por indiferencia, ignorancia o cobardía, la vida colectiva no depende tanto de la voluntad de las Asambleas, como de la energía, audacia y conocimientos de un reducido grupo de dirigentes, cuyo número se va reduciendo más y más cada día, hasta que al fin, inexorablemente se tiene que decidir si es conveniente —y no sólo para la organización— sino también para el país y para la industria, el que se permita la reelección o la prórroga de los dirigentes" (. . .)". En nuestro caso, no permitas por ningún motivo que desaparezca el periodo de un año entre gestión y gestión. Estimula nuevas gentes para puestos en el Comité, y con una o dos gestiones (según se decidiera) y su descanso correspondiente, estos compañeros podrían aspirar a cualquiera de las tres Secretarías más importantes; es decir, la General, la de Trabajo y la del Interior. El Secretario General que sale, jamás debe regresar al puesto. Sus servicios también pueden ser utilizados en misiones delicadas, pero no debe regresar. En caso de que esta idea u otras similares no encuentren eco: ¡quédate con el procedimiento que tienes en los actuales estatutos!". A nuestro parecer, la reelección en sí no es lo importante cuando la base tiene conciencia. La no reelección aparece como una defensa de las mayorías cuando éstas no tienen poder y solicitan que, por lo menos, no sea el mismo líder el que lo detenta con la esperanza que el nuevo sea mejor.

Capítulo II Conmemoraciones

ASPA celebra sus Aniversarios otorgando reconocimiento a sus miembros distinguidos y a los personajes más destacados de la aviación, y de la sociedad. Las preseas de ASPA se dividen en: "Medalla al Mérito Profesional"; "Medalla Sindical" y "Medalla Rosa de los Vientos" o "Francisco J. Múgica".

En las conmemoraciones como en varios de los eventos que realizamos se ha ido sintiendo cierto desinterés quizás porque no nos damos cuenta de la importancia que los "eventos sociales", realizados en el tiempo libre y fuera de las metas de desarrollo económico y técnico, tienen para la vida interna del sindicato y para contribuir a hacer un ambiente emocional fraterno, solidario y armónico.

Hoy, que festejamos nuestro 25 aniversario tenemos una oportunidad para recapacitar y volver a dar a nuestras fechas significativas una vida auténtica y no la reproducción burocrátizada de un ritual acartonado y sin sentido.

Capítulo III Relaciones Sociales

Hemos contado desde el inicio de nuestra lu-

cha con el apoyo solidario de la sociedad, de los trabajadores del país y de la opinión pública y los organismos de países amigos. Siempre, por razones de trabajo hemos mantenido un contacto estrecho con sobrecargos, mecánicos y personal de oficina de las empresas. Aunque se ha dado, ha sido escaso el intento de estrechar nuestras relaciones con los demás; en la revista Hélice, han aparecido algunos artículos en los que se da testimonio de agradecimiento por el apoyo recibido en la lucha o reconocimiento por el trabajo creativo de otros compañeros técnicos que tienen muchas veces nuestra vida en sus manos.

Tenemos fama bien lograda de "narcisistas", "elitistas", "malinchistas" y otros calificativos nada halagadores que nos separan de los demás hombres y mujeres de la sociedad. Sin embargo, son más las cosas que nos unen y mucho más lo que podemos hacer juntos que separados.

El cambio de nuestras actitudes cotidianas y la realización de acciones que nos vinculen con el resto de los compañeros de trabajo, de otros sindicatos, y de la sociedad más amplia nos beneficiaría enriqueciendo nuestra personalidad individual, y nuestro rol gremial y social.

Capítulo IV Solidaridad Social

Nuestro Sindicato ha colaborado con dinero para la construcción de escuelas y talleres así como la adquisición de equipos médicos: ha proporcionado ayuda a personas incapacitadas, a dispensarios y a instituciones que prestan ayuda social. Es muy difícil, en un país como el nuestro realizar auténticas actividades de solidaridad social que vayan más allá de dar dinero —caridad— a quienes solicitan nuestra ayuda. Con todo, si la participación **física** a través de visitas a los lugares en donde se construyen las escuelas o se utilizan los objetos que se han comprado con nuestra cooperación monetaria se realizara por un número mayor de miembros del sindicato, las relaciones de solidaridad social entre ellos y nosotros cobrarían un significado más humano y más alto, y a nosotros nos proveerían de un bagaje experiencial inusitado que despertaría muchas de las potencialidades que hoy dormitan por causa de una vida relativamente cómoda, cerrada y aislada en nuestro propio mundo de la aviación comercial.

Capítulo V Deportes

A través del Deportivo hemos practicado algunos deportes como la natación, gimnasia, frontón y box. Se han formado algunos equipos de base ball, de tiro, karate, tenis, etc., también hemos organizado algunas competencias de atletismo. Para los familiares de pilotos se han impartido clases de natación y gimnasia, pero, a fuer de ser sinceros, debemos aceptar que no hemos logrado por medio del deporte, obtener un nivel de salud que ayude a relevar las fuertes tensiones sufridas en el trabajo.

Una vez más, aquí como en todo, tenemos los recursos económicos, la inteligencia para darnos cuenta de lo que nos conviene y la necesidad de mejorar utilizando al máximo lo que ya tenemos y desarrollando nuestro potencial. Somos un sindicato joven, estamos comenzando y tenemos el futuro por delante.

En conclusión, siendo el ejercicio de la profesión de piloto aviador comercial una praxis totalizadora que requiere de una preparación política, laboral, técnica y social, hemos podido observar, a través de los artículos de la revista Hélice que expresan una parte muy importante de nuestra práctica sindical, que en estos 25 años en que hemos logrado bastante en la satisfacción de nuestros conocimientos científicos y técnicos. Que en el aspecto político, la Asamblea General ha dejado que una parte del Comité Directivo: El Secretario General y la Secretaría de Relaciones lo maneje y ocasionalmente algunos otros miembros. Que en los asuntos laborales y económicos se ha logrado un gran avance en materias salariales y de reglamentación laboral así como en prestaciones sociales; habiendo participado en ello un buen número de miembros del Sindicato a través de las Comisiones. En los asuntos sociales, al principio teníamos una gran participación **de todos** en los eventos de recreación y tiempo libre y que éstos se han ido perdiendo a través del tiempo por la inercia de los procesos burocráticos. La solución para continuar un desarrollo armónico es fácil de visualizar y difícil de realizar, pero si lo hacemos tenemos todo qué ganar y nada que perder.

¡Feliz Aniversario!

MEMORIAS A TRAVES DE HELICE

Dedicatoria 2
Prefacio 3
Mensaje 4
Introducción 5

PRIMERA PARTE

MARCO HISTORICO DE REFERENCIA 7

Sección 1 ASPA en el mundo
Sección 2 Nuestra Constitución
Sección 3 Historia de la aviación

SEGUNDA PARTE

ASPA-MOVIMIENTO POLITICO LABORAL 65

Sección 1 Política-Filosófica
Sección 2 Económica-Laboral
Sección 3 Técnica Científica
Sección 4 Política Interna y Social

TERCERA PARTE

RESUMEN GENERAL, CONCLUSIONES
Y PROYECCION FUTURA 315





Teniendo como marco los vetustos edificios de la Plaza de la Constitución, desfilan gallardamente ante el Primer Mandatario los pilotos aviadores de las líneas aéreas comerciales, junto con miles de trabajadores mexicanos.


Hélice
Aniversario
HELICE
IX ANIVERSARIO
AS PA
AUDITORIO DEL CENTRO SCOP
RIDAD AEREA
SCT
CPAM
hélice
20 años de vida