

# El Mundo de la A.E.M.A., A.C.

Organo de Información de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación A.C.



Boletín Enero 2004  
Donativo \$25.00





Ayer, fue la Escuela



Estabas lleno de ilusiones



Terminaste



Te Graduaste



Hoy, tienes una carrera



Hoy estás lejos de



En el Activo



En lo Civil



# Editorial

*Este año la Asociación de la Escuela Militar de Aviación festejará 29 años de su fundación; Y para su celebración, que mejor acontecimiento que la incorporación de un nuevo escuadrón, el "Escuadrón Chihuahua".*

*También estamos de plácemes, al entrar en contacto personal con varios pilotos residentes en la Cd. de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas., quienes mostraron mucho entusiasmo después de la plática informativa de qué es la Asociación, a donde vamos, etc., se entusiasmaron, hoy quieren organizarse y dan por hecho la formación del Escuadrón Tuxtla Gutiérrez, que será el anfitrión de nuestra XXVIII Convención Nacional.*

*En este año también se realizaron con el personal de Santa Lucía, Estado de México., pláticas del ¿Porqué se formó la Asociación, sus fines, los servicios y su Ayuda Mutua entre y para sus socios. Convencidos, de las mismas, podemos decir que fue un éxito, al grado de iniciar sus inscripciones de inmediato al término de ellas.*

*Mostraron atención al diálogo y sus deseos participar activamente en nuestra Asociación, inclusive con la variante de formar uno o dos escuadrones dentro del Grupo Valle de México.*

*Podemos decir que estos dos últimos meses, presentaron resultados satisfactorios, más allá de las expectativas consideradas por el Consejo Ejecutivo, hemos crecido un 10% de Socios activos, con la esperanza de seguir con el mismo entusiasmo y continuar mostrando el entusiasmo observado tanto en el Consejo Ejecutivo como en el personal activo y continuar creciendo al mismo ritmo, ya que sólo unidos venceremos los obstáculos presentes y futuros.*

*Aguardamos por lo tanto, un año benévolo para la Asociación, con la Admisión de nuevos Socios, de gente joven que venga a engrandecer nuestras filas y en un futuro mediato, la dirección de nuestra Asociación.*

*P.A. Víctor Juárez Rojas.*

IDEA Y PROYECTO ORIGINAL  
P.A. Víctor Juárez Rojas.

CONSEJO FUNDADOR  
P.A. Humberto Flores González.  
P.A. Carlos M. Romero Tello.  
P.A. Víctor Juárez Rojas.  
P.A. Arturo Estrada Márquez.  
P.A. Julio César Zepeda Córdoba.

CONSEJO EJECUTIVO NACIONAL.

Presidente:  
P.A. Víctor Juárez Rojas.  
Secretaría:  
P.A. Carlos M. Romero Tello.  
Tesorero Interno:  
P.A. Hector Graza Urdalado.  
Director de Asuntos Técnicos y Jurídicos:  
P.A. Alejandro Hurtado Santacruz.  
Director de Prensa, Propaganda y Relaciones Internas:  
P.A. Oscar Pérez Rodríguez.  
Presidente de la Comisión de Honor y Justicia:  
P.A. Arturo Estrada Márquez.  
Secretario de la Comisión de Honor y Justicia:  
P.A. Hugo Blas Oronoz.  
Vice de la Comisión de Honor y Justicia:  
P.A. Juan Guadalupe Giménez Rojas.

COLABORADORES:

Todos los miembros de la A.E.M.A., A.C.

Editor: P.A. Víctor Juárez Rojas.

Director General: P.A. Víctor Juárez Rojas.

Impresión: Pixel X-press S.A. De C.V. Laura Méndez de Cárdena R.F.C. Obispa  
C.P. 028001 de México 55883861 y 55888690.  
Impresión 1000 ejemplares sin cobros.

Los artículos firmados, con responsabilidad de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.

Perifoneo:  
Composición Fotográfica de Equipos, Escuadrones y Personal de la Fuerza Aérea Mexicana.

Este boletín es una publicación de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación para sus Socios Activos y Tratados.

Teléfono de la A.E.M.A., A.C. 57624196  
Fax 57624192.

E-mail: aemasa@prodigy.net.mx



# Contenido.

## 4 Noticias al Vuelo

## 5 Semblanza de un Piloto.

La vida del Teniente P.A. Jaime Zenizo Rojas.  
P.A. Enrique Guerrero Osuna.

## 7 Odissea en el Océano Pacífico

Un Accidente de Aviación.  
P.A. Francisco James Suárez Del Real.

## 9 "Bombarderos Mexicanos en Picada: El AT 6"

Escrito por Santiago Flores.  
Traducción P.A. Enrique Guerrero Osuna.

## 13 Descubriendo Chiapas.

San Cristóbal de las Casas, Zinacantán,  
San Juan Chamula.  
Textos y Fotografías proporcionados por la  
Secretaría de Turismo del Edo. de Chiapas

## 16 Cena Baile 20 de Diciembre.

P.A. Víctor Juárez Rojas

## 18 Las Fiestas Patrias en Familia.

P.A. Víctor Juárez Rojas

## 19 Comunidad Aeronáutica Mexicana.

P.A. Héctor Dávala Cornejo.

## 20 Conoce tu Casino Club.

P.A. Víctor Juárez Rojas

## 24 "Fuhl" Noticias de un Pasado

Glorioso.  
P.A. Víctor Juárez Rojas.

## 26 ¿Que llevan en su maletín los Pilotos?

P.A. Enrique Guerrero Osuna.

## 29 Glosario de Términos Raros y otros no raros, utilizados...

P.A. Enrique A. Guerrero Osuna.

## 32 ¿Qué gana a Cambio?

P.A. Víctor Juárez Rojas



# Correspondencia.

El Escuadrón "La Paz" celebró con una comida el 88 ANIVERSARIO de la FUNDACION DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION.

En el Puerto de La Paz, B.C.S. no quisieron que esta fecha tan importante pasara desapercibida y organizaron una comida familiar a la que asistieron numerosos ex-alumnos. En el evento se convivió fraternalmente y todos estuvieron de acuerdo en no dejar que esta tradición desaparezca.

El Presidente de este Escuadrón, dio a conocer a los asistentes un poco de la Historia de nuestra Escuela y de la importancia que reviste el hecho de cumplir ¡88 AÑOS! de estar sirviendo a la aviación, a pesar de todos los problemas que se han tenido que arrostrar.

Otro de los aspectos que el Presidente "Paceño" tocó, fue el de la Revista "El Mundo de la A.E.M.A." misma que fue adquirida por todos los asistentes y al poco tiempo se comentaron algunos artículos que salieron a la luz en el último número, entre los ex-alumnos había uno en particular, que tiene experiencia en publicaciones y comentó el alto grado de calidad que tiene la misma, no se diga del contenido.

Los que no la hayan adquirido, aún es tiempo de que lo hagan, ya sea en la Asociación en México o en los diferentes lugares en donde está disponible. Les va a gustar, se los aseguramos.

Reciban todos un saludo fraternal de parte de todos los "ex" de La Paz.

P.A. Enrique A. Guerrero Osuna.

A finales del mes de octubre 2003 se iniciaron los trámites para la formación de un nuevo Escuadrón en la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, A.C., el Escuadrón Chihuahua siendo su coordinador el P.A. José de Jesús Morán Gutiérrez.

El 6 de noviembre del año pasado, y de acuerdo a nuestras pláticas, esta Asociación recibió un documento, en el que un grupo de Pilotos Aviadores Activos en la Fuerza Aérea Mexicana, expresan su deseo de pertenecer a nuestra Institución.

Con fecha 12 de noviembre se dio contestación a dicho documento, enviando una calurosa felicitación a su representante, pidiéndole la hiciera extensiva a los nuevos socios, que integrarán, y que darán marco de legalidad al Escuadrón "Chihuahua", por medio de nuestros Estatutos con los cuales ya cuentan.

Bienvenido Escuadrón "Chihuahua", y que mejor fecha pudieron escoger para su ingreso, que la del Aniversario de la fundación de la Escuela Militar de Aviación.

Se informa a todos los Socios, que se imprimió la EDICION 2003 de nuestros Estatutos, por encontrarse ya agotada la EDICION 1991, sin embargo cabe aclarar que no existe modificación alguna de los mismos. Por lo que a aquellos que no cuenten con éstos, pueden pasar a las oficinas de la Asociación a recoger el suyo.

Se tiene comunicación constante con la Agencia Lacandonia y personal de la Secretaría de Turismo de Chiapas con el fin de reducir los costos de la XXVIII Convención y pronto tendrán en su mano el programa de actividades y la información respectiva.

\*\*\*\*\*

Eurípides dijo "si pudiéramos ser jóvenes dos veces y dos veces viejos, corregiríamos todos nuestros errores.

\*\*\*\*\*

Confucio dijo "cuando se sabe una cosa, sostener que se sabe, y cuando no se sabe, admitir que no se sabe, este es el verdadero conocimiento.



# Noticias al Vuelo.

A partir del 4 de septiembre de 2003 se efectuaron reuniones con el Sr. Héctor Dávila Cornejo, Presidente y Director General de la Revista AMERICA VUELA, y posteriormente con la Comunidad Aeronáutica Mexicana en las que se presentó el proyecto de crear el Museo Nacional de la Aviación.

El 18 de Noviembre de 2003 próxima al acontecimiento del 100 ANIVERSARIO de la Aviación en el Mundo la Asociación de la Escuela Militar de Aviación se hizo acto de presencia durante la primera reunión en la Dirección de Aeronáutica Civil, con objeto de formar el "Patronato del Museo de la Aviación" en México, que tanta falta hace, como una de las facetas de la historia de nuestro país.

Hubo más de una veintena de participantes en representación de la Dirección de Aeronáutica Civil, del Colegio de Pilotos, del Club de Pilotos, de la 'Revista América Vuela' y varias Asociaciones de Pilotos e Ingenieros de Aeronáutica.

Durante la presentación de ideas se acordó celebrar el día 10 de diciembre de 2003 a las 20.00 hrs. una Cena de la Comunidad Aeronáutica con el fin de recabar fondos para los gastos iniciales del Museo Nacional de la Aviación.

El proyecto fue avalado con gran entusiasmo mediante la firma de un documento-compromiso por organizaciones tan importantes y serias como la Dirección General de Aeronáutica Civil, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, SFNFAM, el Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, el Club de Pilotos Aviadores Profesionales de México, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, la Asociación de la Escuela Militar de Aviación A.C., La Revista América Vuela y varias Instituciones más.

\*\*\*\*\*

Con fecha 10 de septiembre de 2003 se terminó la primera parte de la reconstrucción y remodelación del área posterior del Casino Club de nuestra Asociación, por lo que para celebrar este acontecimiento en el mes de las fiestas Patrias, se hizo una comida familiar con la asistencia de socios y sus familiares, siendo un éxito dicho

evento.

\*\*\*\*\*

Con fecha 30 de septiembre se recibió renuncia por escrito del P.A. Enrique A. Guerrero Osuna al puesto de Director de Prensa, Propaganda y Relaciones, por lo que encontrándose en calidad de adjunto al Consejo Ejecutivo el P.A. Oscar Pérez Rodríguez y después de hacer la propuesta y de aceptar esta al puesto vacante, se le nombró en Junta de Consejo del 17 de Octubre 2003 como Director de Prensa, Propaganda y Relaciones Interino, hasta la XXVIII Convención Nacional, que se llevará a cabo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

\*\*\*\*\*

Con fecha 6 de Noviembre 2003 recibimos comunicado del Tte. Corl. P.A. DEMA Morán Gutiérrez de Chihuahua, Chih., con objeto de formar un "nuevo Escuadrón" a la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, recibiendo posteriormente la solicitud de admisión correspondiente adjuntando el nombre de los nuevos Socios de la A.E.M.A. A.C.

El 12 de Noviembre de 2003 quedó formado el Escuadrón Chihuahua en nuestra Asociación, por lo que a nombre del Consejo Ejecutivo Nacional, doy la más cordial bienvenida a estos nuevos Socios y que sus deseos de promover e incrementar el grupo sea su mejor recompensa; y que mejor fecha para celebrar este acontecimiento que el 15 de noviembre de 2003, en el "85 Aniversario" de la Escuela Militar de Aviación.

\*\*\*\*\*

El 13 de Noviembre 2003 se visitó al Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana Gral. de División P.A. DEMA Ernesto Arcos Cropeza, con objeto de presentar a los integrantes del Consejo Ejecutivo Nacional agradeciendo la atención brindada; y a su vez, expresó dar su apoyo a la Asociación dentro de sus posibilidades. En seguida preguntó si teníamos algún problema, se le hizo saber la situación que presentaba la contratación del Salón ISSFAM para celebrar nuestro evento anual, de inmediato nos ofreció y autorizó el Salón de las Águilas y la Orquesta de la FAM para nuestra Cena Baile Decembrina acordándose celebrarla en dicho Salón el Sábado 20 de Diciembre de 2003 a partir de las 21:00 Hrs.





## La Vida del Piloto Aviador Jaime Zenizo Rojas

Por el P.A. Enrique Guerrero Osuna.

Jaime Zenizo Rojas nació el 6 de Abril de 1921 en la ciudad de Puebla, Pue., cuando era aún muy pequeño su tío, el Capitán Samuel C. Rojas Rasso (Título No. 1 de Piloto Aviador Militar egresado de la Escuela Militar de Aviación) lo llevo a dar un paseo en avión cosa que como a muchos de nosotros nos a pasado, le dejó una gran impresión y que a la postre lo llevo a tomar la decisión de seguir la carrera de las armas.

En agosto de 1940, después de pasar el riguroso "examen de admisión" y de concursar junto con 800 aspirantes, logro entrar como Cadete a la Escuela Militar de Aviación en la ciudad de México. Posteriormente la EMA tuvo que ser trasladada, por necesidades del servicio, a la ciudad de Monterrey, Nuevo León, lugar adonde arribaron quedando alojados en las instalaciones de lo que era la ciudad militar.

Por espacio de dos años estuvieron recibiendo instrucción militar pero "en tierra", es decir no volaron, el mismo describe ese tiempo: "esos dos años se nos hicieron eternos, mandábamos día y noche, como cadetes de aviación éramos muy buenos "infantes". Eran días tranquilos, para nosotros el tiempo pasaba lentamente, la única diversión era "volamos la tarde" para ir a visitar a nuestras novias en la ciudad. En una ocasión se celebró una reunión en el elegante Casino Monterrey del Circulo Mercantil por la avenida Zaragoza, a la cual asistieron varios Instructores y Cadetes quienes con sus flamantes uniformes,

acaparaban la atención de las guapas regiomontanas, lo cual provoco el enojo de los jóvenes civiles que también asistian a la reunión. Los ánimos se empezaron a caldear a tal punto que alguien mando llamar a los Cadetes de la Guardia en Prevención y entonces sí, aquello se convirtió en un "salvese quien pueda". Este pleito fue histórico, algunas personas de esa época todavía lo recuerdan". Esto y otros incidentes ocasionaron al mando a tomar la decisión de trasladar la Escuela a Guadalajara en 1943.

Una tarde de 1942, el cadete Cenizo recibió un radiograma, pero no lo encontraban por ningún lado ya que... ¡estaba en la ciudad visitando a su novia! Finalmente lo pudieron localizar para decirle... ¡prepare sus cosas cadete, porque mañana salen a Estados Unidos a iniciar el curso de vuelo" y junto con los cadetes Fausto Vega Santander y Raúl García Mercado (quienes posteriormente, también fueron sus compañeros en el Escuadrón 201) se presentaron en la base aérea de Waco, Texas a empezar su entrenamiento. Como dato curioso, de los tres ninguno hablaba bien el inglés, así que al principio se las vieron negras para salir adelante ya que a duras penas lograban comunicarse con sus instructores americanos. Pero el ingenio y sus habilidades triunfaron sobre este "obstáculo" transitorio.

El 7 de enero de 1944 se gradúa como Subteniente Piloto Aviador pasando a integrar lo que conocemos como la "Primera Generación", aunque él, en son de broma dice que pertenece a la "menos 1". En Estados Unidos recibieron la designación de "Clase 44 Alfa".

El 8 de marzo de 1944 el Presidente de la República, General Manuel Ávila Camacho ofrece una comida para felicitar al personal de la Fuerza Aérea Mexicana que había participado en unas maniobras aéreas, a dicha comida asiste el Subteniente Jaime Cenizo Rojas. Al tomar la palabra el Mayor Piloto Aviador Javier González Gómez se dirige al Presidente en estos términos: "si el gobierno da a sus fuerzas armadas orden de combate, la Fuerza Aérea Mexicana está pronta para marchar al frente de los contingentes de la Patria". Esto, como sabemos, fue el preludio de la eventual participación de México en la Segunda Guerra Mundial.

Posteriormente, el Subteniente Cenizo

recibió ordenes para incorporarse a la Escuela Militar de Aviación como Instructor de Vuelo. Al poco tiempo recibieron en Guadalajara la visita del Capitán Radames Gaxiola Andrés de quien andaba reclutando pilotos para integrar el "Grupo de Perfeccionamiento" que marcharía a los Estados Unidos para prepararse para el combate. De inmediato y sin pensarlo mucho el subteniente Cenizo se ofreció de voluntario, siendo aceptado e incorporado a dicho grupo. Durante su adiestramiento de vuelo en aviones AT-6, P-10 y sobre todo en P-47 se le hizo mucho énfasis en maniobras de acrobacia, tira aire aire, ametrallamiento de blancos en tierra, bombardeo, vuelos a gran altitud, vuelo por instrumentos y formación. No podía faltar, como es una tradición en todas las fuerzas aéreas del mundo, que al subteniente Cenizo le pusieran su apodo, así que debido a su corta estatura y la forma tan peculiar de caminar con su paracaidas en la línea de vuelo, recibió el sobrenombre de "El Pato". Todos ellos terminaron exitosamente su entrenamiento formándose lo que luego a ser la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana cuyo brazo de combate era, como todos sabemos el famoso Escuadrón Aéreo de Pelea 201.

Durante su permanencia en el frente de guerra de las Filipinas el Subteniente Zenizo fue de los pilotos que más misiones de combate llevo a cabo, no sin algunos incidentes, como cuando... en







una de esas misiones al regresar su escuadrilla para aterrizar, el avión que él volaba, sufrió la rotura de una línea de combustible, lo que a su vez provocó un incendio en el motor, Zenizo al darse cuenta de ello, declaró una emergencia desprendiéndose de su escuadrilla para tratar de aterrizar lo más rápido posible, y lo que encontró más adecuado fue la base aérea de Florida Blanca, logró aterrizar en medio de una gran actividad de cazas P-51 pero al detener su avión y tratar de salir de la cabina, con la precipitación del caso, cayó en tierra estrepitosamente luxándose una clavícula, pero nada más, fue recogido por los servicios médicos y trasladado a un hospital en donde permaneció varios días. En su base en Potoc, lo dieron por "desaparecido" y probablemente "muerto en combate" comiéndose la voz hasta México. Al poco tiempo se aclaró la confusión y nuestro buen amigo apareció en las listas de un hospital de campaña. Mientras convalecía, su vecino de cama era un coronel del ejército norteamericano a quien visitaban en

Gran número sus subordinados y cada vez que iban llevaban una buena dotación de cervezas, así que... ¡siempre invitaban al piloto mexicano! Y, eso, el lo dice, aceleró su recuperación.

Finalmente, la guerra terminó en agosto de 1945 y todo el Escuadrón regresó a México siendo recibidos en forma multitudinaria, con demostraciones de cariño en todos los lugares por donde fueron pasando. A su llegada a nuestro país, el Subteniente Zenizo fue ascendido, como todos los integrantes de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, al grado inmediato superior, además se les otorgaron a todos varias condecoraciones y medallas y una licencia extraordinaria para que disfrutaran de unos días de descanso en compañía de sus familiares que con tanta zozobra los estuvieron esperando. Muchos de ellos, como el teniente Zenizo, se casaron y formaron nuevas familias.

En ese contexto, el Presidente de la

República les otorga la prerrogativa de que aquellos que así lo desearan podían gozar de inmediato de una "licencia ilimitada" para separarse del servicio activo, el flamante "Teniente" Zenizo, ahora con la responsabilidad que implica el matrimonio, le tomó la palabra, y le fue concedida.

Esta facilidad que se les dio, a sido muchas veces criticada en algunos círculos oficiales de las fuerzas armadas, viéndose esta acción como una especie de "mal agradecimiento" hacia la Fuerza Aérea Mexicana, ya que, según se dice, los pilotos debieron haberse quedado por más tiempo en servicio activo, pero ¿cuál era, es y seguirá siendo ese propósito? Ninguno, es la realidad. El presidente hizo lo correcto al dejarlos en absoluta libertad de escoger el camino que quisieran, todo lo demás son especulaciones estériles que a nada conducen. A ellos se les exigió todo, como mexicanos, supieron cumplir y situarse a la altura de las circunstancias. Algunos pilotos pagaron con sus vidas, otros tuvieron la suerte de regresar, lo demás, es historia.

En ese mismo año de 1945, el teniente Zenizo ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación en donde permaneció por espacio de 32 años durante los cuales logra acumular un poco más de 24,000 horas de vuelo en aviones DC-3, DC-4, DC-6 y Boeing 727, ayudando también a la formación de un buen número de pilotos. Se retiró en el año de 1977.

El Piloto Aviador Zenizo ha sido de los pilares más sólidos de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, Asociación Civil, a la cual pertenece desde sus inicios, apoyando todo el tiempo las actividades que se llevan a cabo y asistiendo regularmente a todas las reuniones. Por su forma de ser tranquilo y modesto, a sido siempre un ejemplo a seguir para todos nosotros.

Actualmente el P.A. Zenizo reside en la ciudad de México.

La Paz, B.C.S. Febrero de 2002.



## Accidente de Aviación

Héctor Verdugo Bejarano, nació el 24 de octubre de 1950 en la ciudad de Mexicali Baja California. Estudió la carrera de Piloto Aviador Privado en La Paz, Baja California Sur y obtuvo la licencia de Piloto Aviador Comercial en la escuela de aviación de Leo López en Chihuahua, Chihuahua.

Su primer trabajo como piloto fue con el Cap. Roberto Santos del Rio en Aero Pesca de Ensenada en La Paz, B.C.S. Después entró a entrar a volar en Servicios Aéreos S.A. fungiendo como copiloto de un avión Douglas DC-3 y posteriormente ascendió a capitán de DC-3.

En 1988 se fue a volar un Cessna 206 y un Cessna 310 de 7 plazas en la Secretaría de Recursos Hidráulicos con base en La Paz.

En el año de 1992 fue contratado por Aero California con el puesto de primer oficial de DC-9 donde laboró durante siete años y renunció para poner su propio negocio de aviones que localizan especies marinas denominado Aero Pesca de La Paz. Esta compañía localiza cardúmenes de atún para los barcos atuneros en la zona del Golfo de California y Océano Pacífico. Cuentan con dos aviones Cessna 172 donde también vuelan sus hijos también pilotos aviadores, Héctor, Julio Cesar y Alex Daniel Verdugo Talamantes.

### DESPEGUE DE LA PAZ, B.C.S. PRIMER DIA

SABADO 1, 2000

El día sábado 1º de Septiembre del 2000 despegaron del Aeropuerto Internacional Manuel Márquez De León de La Paz el Cap. Héctor Verdugo Bejarano con dos pasajeros de nombre Jorge Servando Pérez y el Técnico en Pesca Cesar Estrada Neri, en un vuelo rutinario en busca de cardúmenes en su avión monomotor Cessna 172 matrícula XB-OAV.

El despegue fue normal siendo las 10:25 a.m. Volando primero hacia la zona del Golfo de Cortés y cambiando su rumbo hacia el Océano Pacífico, pasando a través de Cabo San Lucas y enfilandose al sur a mar abierto en el Océano Pacífico.

Después de tres horas de vuelo y nivelados a 320 metros al nivel medio del mar, siendo las 13:30 horas tuvieron un paro total del motor. Se checkaron las coordenadas en su instrumento GPS (indicador de posición global) siendo estas coordenadas 21º 26 N y 107º 54 W (90 millas náuticas al sur de Cabo San Lucas y 67 millas náuticas al oeste de las Islas Marias).

Se efectuaron varios intentos de volver a arrancar el motor pero todo fue inútil ya que perdían velocidad y altura al mismo tiempo. El Cap. Verdugo transmitió el mensaje de socorro internacional de MAYDAY MAYDAY MAYDAY en la frecuencia de radio del Centro de Control Mazatlán avisando que se caían al mar, pero no tuvieron respuesta ya que volaban a muy baja altitud y se encontraban muy lejos.

Mientras el avión seguía descendiendo el Cap. Verdugo dio un briefing a los dos pasajeros e sacar los chalecos y balsa salvavidas. Se coordinaron de quien se iba a encargar de abrir la puerta del avión al momento del impacto y quien sacaría la balsa salvavidas. También

## Odisea en el Océano Pacífico.

se les ordenó que se abrocharan bien sus cinturones de seguridad y se colocaran en posición de impacto.

Ya estando muy cerca del mar se buscó en lugar calma pero el mar estaba muy picado. Se bajaron las aletas del avión para obtener una mejor sustentación y acuatizar con la mínima velocidad posible.

Al momento del impacto con el agua pegó primero la cola del avión y de inmediato pegó la nariz rompiéndose el parabrisas y dejando entrar mucha agua por la cabina del avión. El impacto fue tan fuerte que los objetos sueltos dentro del avión le pagaron al Cap. Verdugo haciéndole una herida de aproximadamente 5 cms. En la parte posterior de la cabeza.

El pasajero Jorge Pérez abrió la puerta del avión logrando salirse a flote, junto con el Técnico Cesar Estrada ya que ellos salieron leños del accidente pero no lograron sacar la balsa salvavidas ni los chalecos. Mientras el Cap. Verdugo se quedó atrapado en su asiento y no podía desabrocharse de su cinturón de seguridad ya que seguía entrando mucha agua al avión. Por fin logró el Cap. Verdugo quitarse el cinturón y nadó a flote. Ya estando los tres nadando le comentan Jorge y Cesar que no lograron sacar los chalecos y la balsa salvavidas por lo que el Cap. Verdugo tuvo que volverse a meter nadando al avión ya que el avión iba en picada. El avión cayó solo 18 segundos antes de hundirse pero logró aun así sacar la balsa salvavidas únicamente ya que fue imposible rescatar también los chalecos salvavidas. El Cap. Verdugo infló la lancha salvavidas y se subieron los tres a bordo. Con la mirada aterrada vieron cómo se hundía el avión.

Una vez los tres a bordo de la lancha salvavidas lo primero que hicieron fue dar gracias a Dios que sobrevivieron del accidente. Se dieron ánimo los tres. El pasajero Jorge Servando Pérez se ofreció a coordinar la navegación de la lancha ya que él era Capitán de barco y tenía conocimientos de navegación celeste y marítima.

La balsa salvavidas contaba con un litro de agua, una barra energética de alimento, una pistola de luces de bengala con 4 cartuchos útiles mas una navaja de bolsillo chica. La balsa medía 1.5 x 1.5 con una capacidad para 4 personas.

Lo que primero hicieron fue remar con sus zapatos y se quedaron despiertos toda la noche sin imaginarse que apenas era el primer día de los siete que seguirían sin ser rescatados.

### “SEGUNDO DIA EN EL MAR” Domingo 2

El segundo día después de estar despiertos toda la noche aprovecharon los vientos y pusieron una pequeña vela al centro de la balsa pero todo fue inútil ya que las corrientes eran muy fuertes levándolos al garete. Cada momento tenían esperanzas que llegaran el rescate por ellos. Llegó la noche y se turnaron para dormir.

La alerta de emergencia se dio de inmediato en la comandancia del aeropuerto de La Paz. El Comandante de la Dirección General de Aeronáutica Civil de La Paz, el Cap. P.A. Tiberio Salgado Gómez y el Cap. de Fragata Manuel Rodríguez Mendoza de la Secretaría de Marina de La Paz dieron aviso a todas las comandancias de los aeropuertos y también a todas las Capitanías de Puertos. Despegaron del aeropuerto de La Paz aviones militares Pilotos PCM de la Fuerza Aérea Mexicana y aviones Antonov de La Secretaría de Marina. Se unieron a la búsqueda sus tres hijos en



# Odisea en el Océano Pacífico.

privados más 12 aviones adicionales de Ensenada, B.C., Los Mochis, Culiacán y Mazatlán.

Algunos de los pilotos que participaron en la búsqueda aparte de los aviones militares fueron el Cap. Vicente Orta Izunza, Cap. Dante Solando Gastelum (gepd), Cap. Alan Paul Leiva Soto, Cap. Julio Cesar Verdugo Talamantes, Cap. Guillermo Chávez Rasoón, Cap. Jaime Muñoz Ledo Ramos, Cap. Javier Salmón Aragón, Cap. Armando Tapia Figueroa, Cap. Alex Verdugo Talamantes, Cap. Facundo Miguel Corona, Cap. Juan Hernández Cap. Joaquín Noltenius Gordillo, Cap. Federico Anaya Cobarrubias, Cap. Francisco Sevilla y Cap. Hector Verdugo Talamantes. Todos estos pilotos volaban todo el día peinando la zona en un radio de 250 millas de la posible localización de los náuticos. También participaron aviones de la línea aérea Aero California que volaban la ruta por el Golfo de California y Océano Pacífico. Estos aviones de Aero California sintonizaban en sus radios la frecuencia de emergencia ya que muchos conocían al Cap. Verdugo y estaban todos alerta de cualquier información relacionada con su localización.

## \*TERCER DIA EN EL MAR\*

Lunes 3

En el tercer día en el mar los náuticos observaron varios aviones comerciales pasando por la ruta de Los Cabos San Lucas a Puerto Vallarta, pero como volaban a una altitud de 10,500 metros de altura les fue imposible ver las luces de bengala desde la pequeña balsa salvavidas en alta mar. Ese mismo día fueron sorprendidos por dos barcos cargueros quienes se acercaron hasta aproximadamente 2 millas náuticas de su balsa y después cambiaron su rumbo nuevamente sin hacer caso de auxilio ya que también se les disparó con la pistola de luces de bengala, gritos y señales con las camisas. Mientras se turnaban bebiendo la poca agua que tenían para los náuticos, solo se mojaban los abios para poder racionar el agua lo más que pudieran.

## \*CUARTO DIA EN EL MAR\*

Martes 4

El cuarto día ya habían amanecido cansados y con mucha sed. La deshidratación empezaba a notarse y también las quemaduras del sol. Ese día comenzó el mal tiempo y a aumentar el oleaje ya que había una tormenta cerca de ellos. Lo único que les favoreció de la tormenta fue que pudieron tomar agua de lluvia. Ese día también pasó otro barco carguero grande. Este pasó aún más cerca que el barco carguero anterior pero tampoco quiso rescatarlos y volvió a tomar su ruta asignada. Todos los barcos a nivel internacional tienen la obligación de prestar ayuda a náuticos y desviarse de sus rutas o itinerarios con el fin de rescatarlos y de reportar sus coordenadas a la capitania del puerto más cercano.

## \*QUINTO DIA EN EL MAR\*

Miércoles 5

Seguía el mal tiempo ya que incrementaba el oleaje con olas de hasta 7 metros. También se les dificultaba a los aviones en su búsqueda ya que había tormentas alrededor y la visibilidad estaba

## Accidente de Aviación

muy reducida. Desde el primer día del accidente vieron pasar varios tiburones pero los alejaban con burbujas de aire de una parte de la vela de la balsa salvavidas. Lograron pescar una tortuga la cual degollaron para beber su sangre pero tuvieron precaución de no tirar sangre al agua para no atraer a los tiburones.

## \*SEXTO DIA EN EL MAR\*

Jueves 6

La crisis de los 3 náuticos y de la balsa salvavidas se ponía aun peor. Lo que los preocupaba es que no se volbiera la balsa salvavidas ya que se encontraba toda parchada y el oleaje estaba muy alto. Ya se había terminado la barra energética de alimento y sólo les quedaba unas cuantas onzas de agua dulce. Las esperanzas de ser rescatados se acortaba y comenzaron a tener fiebre y derrame de sangre por la nariz, más ampollas en la piel por las quemaduras de sol. La histeria aumentaba más y entraron en una crisis nerviosa severa. Ya habían perdido la noción del tiempo. Sin embargo lograron pasar la sexta noche en el mar picado.

## \*SEPTIMO DIA EN EL MAR\* BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Viernes 7

Siendo aproximadamente las 9:30 a.m. un pez dorado pasó por debajo de la balsa salvavidas rompiendo con su aleta la parte inferior de la balsa. Esto ocasionó un agujero grande y se comenzó a desinflar la lancha salvavidas, por lo cual, tuvieron que comenzar a nadar. Sus brazos ya no tenían fuerzas para sostenerse flotando y mucho menos para nadar. Llegó el momento de despedirse y se encomendaron a Dios. El Cap. Verdugo les dijo a Jorge y a César: \*MUCHACHOS, TENGAN CALMA, QUE DIOS NOS BENDIGA\* y el Cap. Verdugo aclamó viendo hacia el cielo, \*DIOS SOY TODO TUYO\* y se sumergió al agua, pero el instinto de sobrevivir lo hizo salir a flote nuevamente cuando de repente vio una nube grande negra y luego desapareció. Resulta que esto era el humo negro de la chimenea de un barco mercante atunero \*María Valeria\*, propiedad de la Pesquera Mar Tuna, de Manzanillo, Colima. La razón por la que veían humo negro y luego desaparecía, era por el tamaño y altura de las olas tan altas. Gracias a Alejandro González Ruelas, panguero que viajaba en el puente del barco con unos binoculares buscando pájaros (cardumen de atún) los vio y dio aviso de inmediato al Cap. Heron Palomera Todd quien iba al mando del barco. El barco se dirigió de inmediato hacia ellos y les pregunta el Cap. Palomera por el megáfono \*¿SON PRESOS?\*. Contestando el Cap. Verdugo desde el mar, \*NO, soy el Cap. Verdugo y tuvimos un accidente aéreo\*. De inmediato ordenó el Cap. Palomera una lancha rápida para que los sacara del agua. Una vez ya estando a bordo del barco atunero los llevaron a los camarotes para darles primeros auxilios y al mismo tiempo dieron aviso a las autoridades de la Capitania de los puertos de Manzanillo, Colima y estos avisaron a la comandancia del aeropuerto internacional de La Paz al Cap. P.A. Filiberto Salgado Gómez del cual informó a los familiares del Cap. Verdugo directamente. Las coordenadas en la cual fueron rescatados son 21° 57' N 106° 46' W que son 13 millas náuticas de las Islas Marias.

El Cap. Palomera del barco atunero \*María Valeria\* solicitó



# “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

“Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

Escrito por Santiago Flores.

Traducción libre para la revista “Mundo AEMA” por: El P.A. Enrique Guerrero

Osuna de un artículo aparecido en la página de la Latin American Aviation

Historical Society (www.laahs.com.)

Bombarderos en Picada Mexicanos es el título que se ganaron los entrenadores North American AT-6 durante el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Los “Texanos” fueron entregados a México mientras los submarinos alemanes estaban atacando el tráfico marítimo mexicano en el Golfo de México y la costa este de los Estados Unidos.

Este artículo cubrirá el empleo de los entrenadores AT-6 por la Fuerza Aérea Mexicana durante el período de 1942 a 1945 y se investigará el hundimiento de un bote-U alemán reportado por la tripulación de un AT-6 armado.

Al evaluar estos reportes de tiempos de guerra es importante recordar que esto ocurrió en una época cuando México necesitaba contraatacar a las potencias del Eje para elevar la moral de su pueblo durante los oscuros días en los que los aliados se encontraban en una mala posición.

También se debe recordar que no se puede obtener mucha información para confirmar el hundimiento de un submarino sino hasta el final de la guerra para permitir revisar los records alemanes capturados.

## MÉXICO ENTRA A LA GUERRA.

México no era uno de los países favoritos de las fuerzas del eje debido a su oposición a la invasión italiana de Etiopía y a su apoyo al gobierno Republicano Español durante la Guerra Civil de 1936–1939 y el subsiguiente establecimiento de un gobierno español en el exilio en México (gobierno que funcionó hasta después de la muerte de Franco).

Otra razón para esta animosidad fue el decomiso de parte del gobierno del General Ávila Camacho de 9 barcos italianos y 3 alemanes en puertos mexicanos. Estos 12 barcos pasaron a formar parte del inventario de la Marina Mercante Mexicana y que en un giro irónico del destino fueron a su vez hundidos por submarinos alemanes (algunos, no todos).

Después del ataque japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, México al igual que la mayoría de los países latinoamericanos, rompió relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y Japón. La amenaza de Japón de invadir la costa oeste de los Estados Unidos (incluyendo a la península de Baja California) urtió a los mexicanos a movilizar las

unidades de la Fuerza Aérea Mexicana para patrullar y resguardar las costas del Pacífico mexicano. La Fuerza Aérea se organizó en dos Regimientos Aéreos cada uno consistente de 3 escuadrones.

El equipo principal lo constituían biplanos de usos generales como los Corsarios Vought V-99, algunos cuantos Vought o2u-2m, algunos Corsarios-Azcarate de fabricación nacional (es decir, mexicanos) y unos cuantos biplanos Consolidated modelo 21-m. El Primer Regimiento Aéreo fue enviado a la Baja (California) mientras que el Segundo se quedó en la ciudad de México.

Aún antes de que México sufriera sus primeras pérdidas de barcos en el Golfo de México, un Corsario, probablemente Azcarate, que era tripulado por el Teniente Leopoldo Meza, descubrió y atacó lo que la gente creyó que era un submarino japonés como a 30 millas de la costa de Sinaloa, en esta acción el piloto utilizó sus ametralladoras pero el submarino escapó sin daños.

El 13 de mayo de 1942 el buque-tanque mexicano “Potrero del Llano” es atacado y se hundió frente a las costas cerca de Miami, dicho ataque lo perpetró el submarino alemán U-564 y murieron en el 14 marinos mexicanos.

Siete días más tarde el submarino alemán U-106 hundió al “Faja de Oro” uno de los buques tanques italianos confiscados, en este ataque en aguas del Mar Caribe entre los Estados Unidos y Cuba murieron 10 marinos.

Después de estos ataques y sin haber recibido respuesta del Tercer Reich, México le declara la guerra oficialmente a las Potencias del Eje el 28 de Mayo de 1942. Esto preparó la llegada de los entrenadores N.A. AT-6 “Texanos” o “Tejanos”.

## LLEGAN LOS “TEJANOS”.

El 30 de Mayo de 1942 se recibieron ordenes urgentes con el aval del Presidente para enviar un grupo de pilotos mexicanos a San Antonio, Texas a recoger 6 aviones North American AT-6B.

Los seis pilotos seleccionados fueron:

Mayor Piloto Aviador Luis Noriega Madrano,

Capitán 1º. P.A. José Medina Barona,

Capitán 1º. P.A. Ignacio Ortiz Díaz de León,

Teniente P.A. Alfonso Gandarilla García,

Teniente P.A. Carlos Astorga Franco

Teniente P.A. Roberto Legorreta Sicilia.

(De este grupo el teniente Astorga Franco se mató en un accidente de vuelo en Veracruz en 1943, y el Teniente Legorreta Sicilia quien después ascendió a Capitán 2º volaría en operaciones de combate con el Escuadrón Aéreo de Pelea 201 en el Pacífico. Mientras que Gandarilla quien también ascendió a Capitán 2º se reportó que había atacado a un submarino, pero no se ha encontrado información que confirme lo anterior).





# “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

El oficial al mando de este grupo, el Mayor Noriega, nació el 10 de Junio de 1890 en la ciudad de Guadalupe, Zacatecas. Se graduó en la Heroica Escuela Naval Militar en 1924. En 1927 fue admitido en la Escuela Militar de Aviación donde se graduó el 1/0 de Enero de 1929. Peleó en la rebelión Escobarista en el estado de Puebla. En 1938 participó en la campaña contra el rebelde General Cedillo en el estado de San Luis Potosí volando aviones biplanos Chance Vought Corsair V-99.

Para 1942 se encontraba asignado al Segundo Regimiento Aéreo cuando fue elegido para quedar al frente del primer grupo de pilotos mexicanos que se entrenarían en los AT-6B's. Después de terminar el curso de dos semanas en Duncan Field en San Antonio, salieron para México el 13 de Junio de 1942 siguiendo la ruta: Duncan Field – Laredo – Monterrey, N.L. – Tampico, Tamps. – Ciudad de México.

El mayor Noriega en su reporte aclaró que estos aviones se los entregaron sin ningún papeleo formal y sin cobrarles la gasolina para el vuelo a la ciudad de México. Los 6 aviones arribaron al campo de Balbuena el 14 de Junio de 1942 alrededor de las 15:35 hora local.

A pesar de que estos aviones eran entrenadores podían ser armados con ametralladoras y bombas. Los porta-bombas eran del tipo plano que podían llevar 5 bombas M-5 de 30 libras o 5 bombas de 20 libras de fragmentación. A esos porta-bombas se les podía adaptar a su vez dos dispositivos a cada uno para colocarles un total de 4 bombas de 100 libras en lugar de las bombas más pequeñas. Basado en evidencias fotográficas podemos decir que los AT-6's mexicanos cargaban 2 bombas de 100 libras, una abajo de cada ala.

El AT-6B estaba equipado con 3 ametralladoras M-2 de calibre .30, una en el fuselaje sincronizada para disparar a través del arco de la hélice, otra empotrada en el ala derecha y otra móvil montada en un fuste en la cabina trasera. Cada ametralladora fija llevaba doscientos cartuchos útiles y la ametralladora móvil situada atrás contaba con 5 cajas con 100 cartuchos cada una. El avión contaba con una mira óptica tipo N-3B.

(Nota del traductor): A manera solamente de comentario: yo me pregunto ¿los norteamericanos con que aviones patrullaban sus costas? ¿Con AT-6s? ¡No creo! Entonces ¿qué paso? ¿Acaso pensaban sinceramente que con ese raquítico armamento los intrépidos aviadores mexicanos se podían enfrentar efectivamente a un submarino alemán? ¿Porque razón no sugirieron ellos mismos algo más de acuerdo a la tarea que enfrentarían? ¿O será que solamente fingieron demencia? Tal vez solo estaban haciendo tiempo mientras llegaban los A-24. ¡Cuién sabe! La pregunta queda

en el aire, o único real es que mandaron a los pilotos mexicanos a llevar a cabo una misión casi con las manos vacías a sabiendas de lo que podían encontrarse.

Ahora bien, los pilotos mexicanos se quejaron? O se negaron a realizar esos vuelos? ¡Por supuesto y rotundamente que no! Cómo siempre nuestros abnegados aviadores ¡cumplieron con su deber!

Como veremos más adelante. Los primeros AT-6 que llegaron fueron los números de serie siguientes: 41-17428, 41-17429, 41-17430, 41-17431, 41-17432 y 41-17433.

El siguiente es un reporte de la inteligencia norteamericana fechado el 20 de junio de 1942 en el que se menciona que los 6 AT-6 arribaron con el siguiente esquema de pintura:

“Los aviones están pintados en tono verde-olivo normal del Ejército de Estados Unidos con las insignias estándar del Ejército Mexicano en la parte baja de cada ala cerca de la punta. Esta insignia es un triángulo concéntrico con tres bandas. La banda interior o triángulo interior de color verde sigue un triángulo blanco intermedio y finalmente un triángulo rojo en el exterior. El timón está pintado con las tres bandas verticales de colores, de adelante hacia atrás eran: Verde, blanco y rojo”.

También parece que fueron numerados siguiendo a los 6 Vought Kingfisher OS2U-3, los cuales habían recibido los números de dos dígitos del 69 al 74.

Así que del primer AT-6 en adelante debieron haber recibido los números P-75, P-76, P-77, P-78, P-79 y P-80 (solamente la 77, la 78 y la 80 han sido confirmadas con documentos). Otra cosa interesante de notar es la de que los aviones llevaban la letra “P” posiblemente por “Patrulla”, lo que designaba su posible uso.

Cinco días después de su arribo los AT-6 llevaron a cabo una demostración de bombardeo en picada en la ciudad de México para el Presidente y Oficiales de Alta Graduación. Después de completar un periodo de entrenamiento, se recibió otra orden el 4 de julio de 1942 en la cual se debía establecer una base en Tuxpan, Veracruz con una escuadrilla de AT-6E, consistente en: Aviones :AT-6B P-77, P-78 y P-80.

Personal : Mayor P.A. Luis Noriega Medrano

Cap. 1ro P.A. José Medina Barona

Tte. P.A. Alfonso Gandarilla García

Sgto. 1/0 Mecánico Fernando Lozano España

Sgto. 2/0 Mecánico Aurelio Becerra Suarez

Estaban asignados a la Región Militar del Golfo con sede en el puerto de Veracruz y bajo el mando del General Anacleto Guerrero. Fue en ese tiempo cuando el submarino alemán U-129 (tipo IXC) al mando del Kapitanleutnant Hans Witt (nacido en Bautze/Sachsen el 25 de diciembre de 1909) y al que se le acreditaban 3 barcos hundidos, empezó a merodear las costas





# “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

Mexicanas.

El 26 de junio atacó y hundió al buque-tanque mexicano “Tuxcan” matando a 4 marineros. Al día siguiente hundió al buque “Las Choapas”, fueron hundidos muy próximos uno del otro y a 40 millas de las costas mexicanas.

Después del hundimiento de estos dos barcos la búsqueda se intensificó por parte de “la escuadrilla” para localizar al submarino, al mismo tiempo se buscaban sobrevivientes.

El Ataque.

La oportunidad de regresar el golpe se presentó el 5 de Julio de 1942 como a 25 o 30 millas al norte del puerto de Tampico. Basados en los reportes de los periódicos uno tiene la impresión de que todo el escuadrón participó en el ataque, pero no se mencionan los nombres de ningún tripulante.

En 1944 mientras se encontraba visitando la planta de la North American, el mayor Noriega dio una versión más detallada al periódico de la misma planta: “Mientras me encontraba de patrulla en las cercanías recibí un mensaje de un avión comercial de que habían observado un submarino. El mayor describe como fue que localizo al sumergible alemán mientras navegaba cerca de la costa.

Su AT-6 llevaba dos bombas de 100 libras bajo las alas, después de obtener autorización para atacar, soltó una bomba que hizo impacto cerca de la proa de la nave y la segunda impactó al centro de la misma” El artículo de ese periódico menciona que una bomba impacta a 45 pies del submarino y la otra a 3 pies de la torreta de mando. El mayor transmitió la posición del submarino y regresó a su base para rearmarse, dejando a un bombardero americano que apareció (??) en el área para que circulara el blanco.

Cuando el mayor regreso al lugar solo encontró una mancha de aceite en el lugar donde estuvo el submarino.

Mientras que la prensa reportaba que el submarino se hundió inmediatamente, la gran mancha de aceite que fue observada indicaba que el submarino solo había sido dañado. Otro piloto que sobrevoló el área reportó haber visto un bote de goma en el agua.

Pero un comunicado militar decía que según el reporte del Comandante de Zona indicaba que toda el área fue rastreada en un esfuerzo para determinar si el ataque había sido efectivo.

Por los registros alemanes sabemos que el U-129, como quedo registrado en su Bitácora, el 05 de julio efectuó cinco inmersiones de emergencia después de localizar los aviones. La primera de esas inmersiones quedo anotada como sigue: “alam vor Flugzug nv. 130° typ North American aufgetaucht”

Aún más, el siguiente día, julio 6 a las 13:45 horas, el U-129 se sumergió después de observar a otro avión North American. Ese mismo día, el mayor Noriega hizo el siguiente reporte de su misión: “Luis Noriega Medrano, Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Mexicana como Comandante del Segundo Escuadrón del 2/o. Regimiento Aéreo notifica que el 05 de julio de 1942 se consumieron dos bombas de demolición M-30 que fueron lanzadas contra un submarino enemigo.

Lo anterior se da en la plaza de Tampico, Tamps. El 6 de julio de 1942.

Firmado Luis Noriega Medrano

Visto Bueno General de Brigada Comandante de la 8/a Zona Militar Anacleto Guerrero.

La verdad es que el U-129 no fue hundido en esta acción. No fue destruido sino hasta que la tripulación lo hundió en Burceos, Francia, para evitar que cayera en manos de los aliados el 18 de agosto de 1944. Durante la guerra este submarino hundió a 29 barcos para un total de 143,792 toneladas.

Después fue rescatado pero se partió en dos y se perdió definitivamente.

De los participantes en este evento, el Mayor P.A. Noriega llegó a ser Jefe de Operaciones Aéreas, después Comandante del Escuadrón Aéreo 101 equipado con aviones Beechcraft AT-11 “Bombarderos de Kansas”, posteriormente fue Comandante del Campo Aéreo de Veracruz, Ver. Y Comandante del Campo Avanzado (sic) de la Escuela Militar de Aviación.

En marzo de 1947 lo nombrar Director de la E.M.A.. Se retiró de la Fuerza Aérea Mexicana en febrero de 1949 con el grado de Coronel. Murió en la ciudad de México el 13 de agosto de 1979 a la edad de 75 años.

Tocante al Korvettenkapitan Hans Ludwig Witt no solo estuvo al mando del U-129 sino que comandó también los submarinos U-161 y el U-3524 (durante la guerra el Capitan Witt hundió 19 barcos para un total de 100,774 toneladas)

Sobrevivió a la guerra y murió el 13 de febrero de 1980 en Hamburg, Alemania.

Llegan más aviones.

Como se reportó en la prensa mexicana de ese periodo se adquirieron más aviones North American AT-6 de acuerdo a la siguiente nota: el 23 de julio de 1942 llegan 4 AT-6s bajo el mando del Teniente Coronel Piloto Aviador Antonio Cárdenas Rodríguez. El 24 de agosto llegan 10 AT-6s

El 27 de agosto llegan 7 AT-6s

El 14 de noviembre llegan 6 AT-6s

El 9 de diciembre llegan 6 AT-6s.





# “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

Durante la Segunda Guerra Mundial, la Fuerza Aérea Mexicana recibiría, vía el Programa de Prestamos y Arrendamientos un total de 84 entrenadores AT-6 como sigue:

6AT-6B-NT

31AT-6C-NT

6AT-6C-5-NT

12AT-6C-10-NT

10AT-6D-NT

AT-6D-1-NT



Las “Memorias de la Secretaría de la Defensa Nacional” del periodo comprendido de septiembre de 1944 a agosto de 1945 mencionan que a esa fecha se habían recibido 72 AT-6s, mientras que otros 4 habían sido destruidos en accidentes.

N. del T. En mi humilde concepto y tomando en consideración que eran tiempos de guerra, este porcentaje es muy bajo comparado con estadísticas similares en los Estados Unidos.

Existe una historia que se ha contado, de que cierto número de AT-6s fueron dañados durante los aterrizajes, debido a que los pilotos mexicanos estaban acostumbrados a los aviones con tren fijo (los Vought-Azcarate y los biplanos Consolidated) y que algunos de ellos olvidaban bajar el tren de aterrizaje.

N. del T. Con todo respeto para mi amigo Santiago Flores, a quien admiro por su acuciosidad y apego al rigor histórico me voy a permitir hacer un comentario sobre la historia anterior.

Dada la época y el material de vuelo al que estaban acostumbrados los “leeros Aztecos”, es muy probable que Santiago tenga razón y que esa historia tenga algo de cierto, como dice el dicho “si el río suena, es porque agua lleva” pero también debemos considerar lo siguiente: los primeros pilotos que fueron por los AT-6 recibieron un entrenamiento razonablemente bueno en los Estados Unidos y debemos inducir por lógica que ellos a su vez pasaron sus conocimientos a otros pilotos. Ahora bien, yo mismo como piloto de AT-6 puedo afirmar que lo primero que le enseñan a uno en ese avión es a operar [el tren de aterrizaje] En la Escuela Militar de Aviación cuando se operaron los “térjanos” dentro de las maniobras normales para el aterrizaje estaba precisamente checar y recheckar que el tren estuviera abajo, primero con la “alarma” bastante audible y escandalosa, segundo con la posición de los indicadores de cada pierna en la cabina, tercero con la observación de los seguros del tren en cada ala; cuarto, la torre de control que nos advertía en cada aproximación: “autorizado para aterrizar, compruebe

su tren abajo y asegurado” Aún así y a pesar de todas esas precauciones seguirán existiendo pilotos que vamos a intentar aterrizar... ¡con el tren arriba! Como dijo un cadete de la EMA que aterrizó sin tren cuando su instructor le dijo “que no escuchaba los gritos que le dimos por el radio”... perdón mi Teniente ¡pero el ruido de la alarma no me dejaba escucharlo!

La letra para designar a los aviones probablemente fue cambiada de la “P” por “Patrulla” a la “B” de “Bombardero” antes de 1943 ya que posteriormente se les designó con las letras E.A.N por “Entrenador Avanzado North American”.

En lo referente al progreso de las patrullas costeras en México con los North American tenemos el siguiente reporte americano sobre las patrullas anti-submarinas de la Fuerza Aérea Mexicana el cual está fechado el 25 de septiembre de 1942.

Este reporte concede a la F.A.M. el siguiente estado de fuerza de los North American AT-6: 10 AT-6B, 08 AT-6C

“Las patrullas a lo largo de la costa occidental y de la Baja California se hacen diariamente por una escuadrilla de tres aviones.

Desde Ensenada los aviones vuelan al sur hasta el paralelo 28° de Latitud Norte, esta patrulla cubre la costa oeste de la Baja California y el viaje de ida y vuelta, normalmente se hace el mismo día. Aviones desde Hatosillo cubren el Golfo de California desde Punta Peñasco al norte hasta el paralelo 28° al sur.

Aviones desde Santa Rosalia y La Paz cubren el resto de la península, mientras que aquellos que salen de Mazatlán cubren la entrada al Golfo de California. En el Golfo de México las patrullas son infrecuentes, los aviones se utilizan para escoltar los barcos que salen de los puertos del golfo hacia Estados Unidos.

Los tres aviones de base en Mérida efectúan una patrulla al día con un solo avión alrededor de la península de Yucatán bajando en Chetumal y Cozumel”.

En ese tiempo la FAM fue de nuevo organizada en dos Regimientos Aéreos con tres Escuadrones cada uno.

Este sistema sería finalmente abandonado el 16 de junio de 1943 con la creación de 6 escuadrones independientes, con una fuerza reportada por la prensa local de 19 aviones North American cada uno.

Para finales de 1942 los pilotos mexicanos continuaban patrullando las áreas costeras buscando submarinos enemigos, pero sin suerte. El 22 de octubre de 1942 un AT-6 de la Escuadrilla de Tampico, atacó lo que creyó era un submarino cerca de los bajos conocidos localmente como “Bustos”. El piloto en cuestión era el Teniente Piloto Aviador Carlos Cervantes quien era acompañado por el cabo Jesús Vega. Ellos atacaron dos veces en la misma área.

Por esta acción, se reportó después en un informe de inteligencia





# Descubriendo Chiapas.

## San Cristóbal de las Casas

**H**oy, iniciaremos nuestro recorrido por la ciudad de San Cristóbal de las Casas, que es, uno de los lugares de visita de los convencionistas de la A.E.M.A. en la celebración de su XXVIII Asamblea Nacional en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas., y también hablaremos de sus monumentos coloniales y de sus alrededores.

Situado a tan sólo 82 km. de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal de las Casas fue sede de todas las órdenes religiosas que llegaron a Chiapas, durante la Colonia y casi todo el siglo XIX fue la capital chiapaneca, es sin duda uno de los conjuntos urbanos más interesantes del país, encuentro del arte mexicano y el de Centroamérica, en el que convergen tejados, patios floridos, balcones esquinados, interpretaciones provincianas del estilo neoclásico, fachadas barrocas, recuerdos mudéjares, artesanías coloridas, exquisita cocina, fiestas populares, ceremonias procesiones, antiguas leyendas.

Así también, San Cristóbal es el corazón de los Altos, Diego de Mazariego fundó la capital, Villa Real, el 5 de marzo de 1528, a orillas del río Grande (Grijalva), a unas leguas de la capital de los Chiapa (Chiapa de Corzo). Alrededor de la ciudad española erigiéron, a lo largo del la Colonia, los barrios indígenas que propiciaron un gran mestizaje racial y cultural.

### *Catedral*

Centro de la ciudad  
Tiempo de recorrido: 30 min.

Al elevarse la provincia de Chiapas al rango diocesano, la modesta iglesia de la Asunción, comenzada a construir en 1528, se convirtió en la Catedral de San Cristóbal Martín. Su primer obispo efectivo fue Fray Bartolomé de las Casas. La edificación primitivamente paulatinamente substituida por el edificio actual que se empezó a construir en el siglo XVII y no se terminó hasta el XX.



La fachada principal data al parecer del siglo XVIII y es de tipo barroco, de la modalidad estilística barroca, de diseño similar a la Antigua Guatemala durante los siglos XVII y XVIII. El florido ornamento de argamasa muestra dibujos de geometría y disposición recordando las mástiles mudéjares. Dos ingenuas aguilas bicéfalas flanquean la ventana del coro sobre la que se haya un relieve de Santiago apóstol. Entre los pilares que sustentan el presbiterio se firma las columnas de los cuarteles.

Se empezó a construir en 1547 por Francisco Marroquín, obispo de Guatemala.  
Tiempo de traslado: 15 min.  
Tiempo de recorrido: 40 min.

Los frailes Dominicos llegaron a Ciudad Real el 12 de marzo de 1545 después de un azaroso viaje desde su casa de Salamanca, España, encabezados por Fray Bartolomé de las Casas. Desde entonces ejercieron sobre la provincia de Chiapas una profunda influencia que no terminaría sino hasta a mediados del siglo XIX, como consecuencia de la Reforma.

La primera piedra de la iglesia fue puesta en 1547 por Francisco Marroquín, obispo de Guatemala. La iglesia actual es al parecer del siglo XVII, pero en su construcción se aprovecharon, sin duda, elementos anteriores. La principal característica de la iglesia en su fachada principal, dispuesta como un gigantesco retablo de argamasa relacionado tanto a modelos guatemaltecos como oaxaqueños.





# Descubriendo Chiapas.

viaje desde su casa de Salamanca, España, encabezados por Fray Bartolomé de las Casas. Desde entonces ejercieron sobre la provincia de Chiapas una profunda influencia que no terminaría sino hasta a mediados del siglo XIX como consecuencia de la Reforma.



del siglo XVII, pero en su construcción se aprovecharon, sin duda, elementos anteriores. La principal característica de la iglesia en su fachada principal, dispuesta como un gigantesco retablo de argamasa relacionado tanto a modelos guatemaltecos como oaxaqueños.

## Museo Na-Bolom

Tiempo de traslado: 15 min.

Horarios de visita: Martes a Domingo,

De 09:00 a 16:00 hrs.

Desde el barrio de Guadalupe, la calle Vicente Guerrero lleva a la Casa del Tigre, museo fundado por Frans Blom y Certruce DUBY en 1950. Su biblioteca, con más de 10 mil volúmenes, está dedicada a la historia, la cultura y la antropología de la región. Tiene varias salas: una presenta objetos hallados en la zona arqueológica de Moxviquil, situada en uno de los cerros que rodean al valle de San Cristóbal; otra muestra la etnografía lacandona y una más exhibe textiles tradicionales. La capilla guarda obras de arte religioso pasado originalmente iba a servir para seminario, su huerto también es de gran interés.

Na-Bolom se sitúa a la entrada del barrio de Cuxtilali, fundado en 1528 con indígenas traídos de Guatemala.

## Museo del Ambar

Tiempo de traslado: 15 min.

Horario: Martes a Domingo,

De 09:00 a 16:00 hrs.

Actualmente en el Exconvento de la Merced, se aloja al Museo del Ambar, el cual exhibe piezas excepcionales de la resina fósil de los árboles mesozoicos, que se extraen de minas chiapanecas, que junto con la República Dominicana, son las únicas de América.

## Museo de los Altos de Chiapas

Tiempo de traslado: 15 min.

Horario: Martes a Domingo,

De 09:00 a 16:00 hrs.

El museo cuenta con una sala de Historia de San Cristóbal que muestra mediante lugares específicos, los diversos momentos del acontecer histórico de la ciudad. La visita al Museo debe incluir a San Jolovil, galería, tienda y centro de estudios y conservación de los textiles tradicionales y de la industria y de la indumentaria de las comunidades tzotziles y tzeltales. Su nombre significa en tzotziles "La casa del tejido". Aquí pueden admirarse muchas obras textiles, cuyos diseños sobreviven desde la época prehispánica y representan seres sagrados y animales que protegen el crecimiento del maíz, la fertilidad y la armonía de la tierra y la comunidad; simbolizan la visión maya del cosmos.

## Zinacantán

Siguiendo la carretera Panamericana, a 19 km. De San Cristóbal de Las Casas, se localiza la comunidad de Zinacantán. Dueño de los espacios sagrados que están marcados por los cerros que rodean al pequeño valle y el conjunto formado por la iglesia de San Lorenzo y las capilla de Esquipulas y San Sebastián. Así mismo el museo Ik'alojev resume dentro de una casa tradicional de paja y barro, la riqueza cultural zinacanteca. En él se puede encontrar indumentaria, mobiliario, instrumentos musicales y diversos utensilios. El despliegue de la producción artesanal da tonos de gran colorido al valle cuyo paisaje está salpicado de invernaderos para la producción florícola. Las flores son parte importante no sólo de la economía Zinacantán sino también de sus rituales.

## San Juan Chamula

Tres barrios conforman este centro ceremonial tzotzil, distante a 10 km. De San Cristóbal de las Casas, situado en un valle escogido, según la tradición, por el propio San Juan. No solamente los cerros marcan los espacios sagrados sino también las cruces, cuyo profundo significado mezcla la tradición cristiana con las raíces prehispánicas. Las ruinas de San Sebastián se encuentran a la entrada del ramal que conduce a la plaza, sede de las autoridades. Altares y ofrendas, iluminados por velas que emiten una luz que sirve de guía al espíritu, para encontrarse con lo supremo, son ricamente adornados por indígenas y mestizos. Cada vela, cada flor, el incienso que se quema es una plegaria para dar continuidad a la vida legendaria





# Descubriendo Chiapas.

indígenas y mestizos. Cada vela, cada flor, el incienso que se quema es una plegaria para dar continuidad a la vida legendaria de un pueblo amante y fiel seguidor de sus tradiciones, costumbres y folklora.

La fiesta sagrada durante el carnaval, en sincronía con la práctica cristiana cultivada y transmitida de generación en generación, se encuentra en San Juan Chamula el espacio idóneo para su recreación.



Así misma el museo Italojov resume dentro de una casa tradicional de Paja y barro, la riqueza cultural zinacanteca. En él se puede encontrar indumentaria, mobiliario, instrumentos musicales y diversos utensilios. El despliegue de la producción artesanal da tonos de gran colorido al valle cuyo paisaje está salpicado de invernaderos para la producción florícola. Las flores son parte importante no sólo de la economía Zinacantán sino también de sus rituales.

San Juan Chamula



Texto y fotografías de Chiapas.

de Turisim



Las cruces, cuyo profundo significado mezcla la tradición cristiana con las raíces prehispánicas. Las ruinas de San Sebastián se encuentran a la entrada del camino que conduce a la plaza, sede de las autoridades. Altares y ofrendas, iluminados por velas que emiten una luz que sirve de guía al espíritu, para encontrarse con lo supremo, son ricamente adornados por





# Cena Baile 20 Diciembre 2003.

**D**iciembre es tradicional por las fiestas de navidad, posadas, brindis con la familia, amigos, compañeros, etc. Igualmente para los socios de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, A.C., tiene por costumbre preparar su tradicional Cena-Baile; y en esta ocasión se llevó a cabo el sábado 20 de diciembre de 2003, en el "Salón de las Águilas".

A las 21:00 hrs. fueron llegando algunos socios con sus invitados y familiares compraban sus boletos, otros que ya los tenían los presentaban e inmediatamente pasaban a escoger su mesa, o como ocurre con frecuencia sentarse en la mesa de los amigos y disfrutar la reunión.



La Orquesta de la Fuerza Aérea Mexicana fue la que amenizó la velada, con su música variada y alegre pues de inmediato hubo quienes se pararon a bailar.

Esa noche no contamos con nuestro acostumbrado Maestro de Ceremonias el P.A. Rubén García Ochoa, quien por enfermedad no pudo asistir.



La ceremonia la inició el P.A. Víctor Juárez Rojas, Presidente de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, A.C. con las siguientes palabras:

"Buenas noches Damas y Caballeros, Hermanos de la Fuerza Aérea Mexicana, del Colegio del Aire y de la Escuela Militar de Aviación, Nuestra Alma Matter. A nombre del Consejo Ejecutivo Nacional les doy la más cordial bienvenida".



A continuación se presentó a los invitados de Honor: los CC. Gral. De División P.A.DEMA., Rafael Enrique Ramos Padilla, Jefe del Estado Mayor de la F.A.M., En representación del C. Gral. De División P.A.DEMA, Ernesto Arcos Orcopeza, Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana y Presidente Honorario de nuestra Asociación; Gral. De Ala, Humberto Fernando Chapa Casas, Subjefe Operativo E.M.F.A.M.; Y Gral. De Grupo, Paulino López Bernal, Subjefe Administrativo E.M.F.A.M., acompañados de sus distinguidas esposas.





# Cena Baile 20 Diciembre 2003.

Acto seguido se pidió a los presentes ponerse de pie y guardar un minuto de silencio en memoria de nuestros compañeros ausentes; y al finalizar éste, entonamos el Himno del Colegio del Aire y al término del mismo se les agradeció su entusiasta participación en la ceremonia.

Por último se realizó la rifa de un equipo modular de Radio y CD donado por el Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, saliendo ganador el P.A. Carlos Rojo Valle; la Asociación donó un equipo DVD multiregional, siendo el ganador el P.A. Arturo Estrada Márquez; y una estatuilla de un Pioto Aviador, saliendo ganador el C. Gral. Paulino López Bernal.



En seguida, el C. Gral. Rafael Enrique Ramos Padilla, tomó la palabra para participar el mensaje del Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, quien no pudo asistir y de que le hubiera gustado estar con nosotros; asimismo expresó: (Estas son mis palabras) Tenía conocimiento de la mala imagen que tenía anteriormente la Asociación y el descuido del inmueble donde se efectuaban las comidas cadeteras; y ahora se que el Consejo Ejecutivo Nacional está trabajando y adecentando el lugar. Ics felicito y les doy las gracias y manifiesto su reconocimiento por su labor desarrollada y entusiasmo; ahora sí, puedo llevar con gusto a mi esposa y mi familia, con la seguridad y confianza a las reuniones que se hagan en la Asociación". Permitanme darles un abrazo

Por razones de salud, compromisos familiares, etc., No hubo la asistencia esperada; sin embargo, aún cuando tenían una posada en la Base de Santa Lucía, nos acompañaron un grupo de pilotos de distintos Escuadrones, con sus respectivas parejas





# Las Fiestas Patrias en familia.

El 15 de septiembre de 2003, a partir de las 14:00 hrs. Se llevó a cabo la primera convivencia familiar en nuestro Casino Club, como parte del programa de desarrollo y participación de la familia en la vida del piloto y a la vez conmemorar nuestras Fiestas Patrias, por lo que se preparó una comida a base de platillos mexicanos como lo fueron chiles en nogada, puntas de res al chipotle, pechuga de pollo en salsa de flor de calabaza, pechuga rellena de plátano macho a los tres chiles y sopa de tortilla, y música continua, por lo que el éxito no se hizo esperar.



Así empezamos, como en todos los eventos poco a poco nos vamos reuniendo sin embargo, pueden ver en las siguientes fotos de cómo se fue desarrollando el evento, al grado de tener un lleno completo.



Entre nosotros se encontraban los P.A. José Jaime Rico Cerda, Gerardo Martínez Enciso, Italo Marca García y familia, Dr. Rubén Cacho Ruiz, Dr. Alejandro Vallados, Sra. Amalia Mendoza Lozano y familia Carlos M. Romero Tello y familia y Víctor y Margarita Juárez.



También contamos entre los asistentes la familia Delgado Lomeli, conocidos por nosotros como Los Dorados de Villa, quienes nos brindaron bellas canciones alusivas al evento. Igualmente de algunos invitados que por vez primera departieron con el grupo de la AEMA.



Como las fotografías lo muestran, tuvimos asistentes de todas las edades, por lo que el festejo terminó temprano y fueron retirándose a partir de las 18:00 hrs. y todos ellos se llevaron muy buen sabor de boca con los alimentos y mucha alegría al haber compartido en familia esta reunión.



El 10 de febrero Aniversario de la Fuerza Aérea Mexicana y el 25 de Marzo celebraremos el 29 Aniversario de la Fundación de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, A.C.. Asiste a nuestro festejo.



# Comunidad Aeronáutica Mexicana.

## CENA DE GALA DE LA COMUNIDAD AERONAUTICA MEXICANA

Más de 650 asistentes tuvo la Cena Conmemorativa del Centenario de la Aviación Mundial, pues en un ambiente de verdadera fraternidad y unión convivieron operadores de aviones y helicópteros, empresarios, ejecutivos de aerolíneas, talleres y taxis aéreos, técnicos, pilotos, autoridades, historiadores, periodistas y entusiastas de la maravillosa familia aeronáutica mexicana.



El esfuerzo de los pioneros de la aviación, el vuelo de los hermanos Wilbur y Orville Wright y las gestas de los héroes nacionales de la aviación, fueron reconocidos en los discursos pronunciados por Manuel Ruiz Romero, presidente de la Academia de Historia Aeronáutica de México, el gobernador del Estado de Morelos, Sergio Estrada Cajigal y el doctor Aarón Dychter Poltolarek, subsecretario de Transporte de la SCT, mientras que el brindis por los cien años de la aviación fue ofrecido por el Cap. Gilberto López Meyer, director general de Aeronáutica Civil.



El evento tuvo lugar el 10 de diciembre, en el Salón Montejo del Centro Banamex, ubicado en Av. Del Conscripto No. 311, Col. Lomas de Sotelo, México, D. F. Y la parte central del mismo la ocupó el anuncio formal, por parte del Gobierno de Morelos, de que se cuenta ya con cuatro hectáreas de terreno en el aeropuerto de Cuernavaca para edificar el Museo Nacional de Aviación, lo que es el primer paso de un gran camino por recorrer dentro de la tarea de preservar y difundir nuestro rico legado aeronáutico.

El proyecto fue avalado con gran entusiasmo mediante la firma de un documento-compromiso por organizaciones tan importantes y serias como la Dirección General de Aeronáutica Civil, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, SENEAM, el Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, el Club de Pilotos Aviadores Profesionales, el Colegio de Pilotos, la Academia de Historia Aeronáutica de México, el Sistema Informativo Aeronáutico Latinoamericano, la Asociación de Taxistas Aéreos y Aviones Ejecutivos de la República Mexicana, la Asociación de Pilotos Privados, la Asociación Mexicana de Centros de Formación, Capacitación y Adiestramiento en Aviación, Asociación de la Escuela Militar de Aviación, la Asociación de Veteranos de Aviación, la Cámara Nacional del Aerotransporte, el Gobierno del Estado de Morelos y la revista América Vuela. También se contó con el patrocinio generoso de AeroMéxico, AeroExpo, la Escuela de Aviación México, Mexicana y Protexa.



### Museo Nacional de Aeronáutica

La comunidad Aeronáutica y Autoridades de nuestro país unen esfuerzos y voluntades para firmar conjuntamente esta carta de intención con el fin de establecer el Museo Nacional de Aeronáutica, y así impulsar la Cultura de la Aviación.

Ciudad de México, D. F., A 10 de Diciembre de 2003



# Conoce tu Casino Club.

A finales del año de 1989, la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, adquirió en propiedad las instalaciones, donde hoy se encuentran sus oficinas y nuestro Casino Club.

El Casino Club ha pasado por distintas etapas, en ocasiones se ha dado en concesión y en otras se ha otorgado la administración al Tesorero de la Asociación y/o algún otro miembro del Consejo.

Hoy el Consejo Ejecutivo administra el Casino Club y su objetivo ha sido el de mejorar la presentación de sus instalaciones y mejorar los servicios para los socios y sus invitados. Dentro de estas mejoras se contempló la reconstrucción y remodelación de los salones, servicios sanitarios, hodega, sistema eléctrico e hidráulico. Dentro del campo de los servicios del restaurante, se cambió su mantelería, cubiertos y cristalería, accesorios de cocina, que aunque no se ven, sus costos son elevados y así brindar alimentos frescos y de calidad y en la bebidas la cantidad correcta de su selección y sobre todo los precios, que son más bajos. Comparados con los concesionarios en un promedio de 28%.

La razón es que es "Nuestra Casa" y no tenemos porque pagar los excesos que cabrían por ser aparentemente "personal profesional de la concesionaria. Hoy, si brindamos el mejor servicio, con la mayor atención, diligencia, higiene y buena comida.

Nuestros planes son para un futuro próximo y de acuerdo a los fondos de la Asociación, continuaremos la remodelación y adecuación de las instalaciones, pero sobre todo queremos darte servicio, calidad e imagen que se merecen ustedes, sus Socios.

VEN Y CONOCE TUS  
INSTALACIONES, TOMATE  
UNA CERVEZA FRIA O LA  
BEBIDA DE TU PREFERENCIA,  
DISFRUTA DE  
NUESTRA BUENA COCINA  
Y  
¡BUEN PROVECHO!



## Especial del Miércoles

Méjallones de Filete en Mole  
Cuitlacoche  
\$75.00

## Jueves

Crema de Calabaza

Chuletas de Cerdo a la Píña  
O  
Costillas a la Plancha  
Postre

## Viernes

de Verduras

burguesa Jumbo  
O  
Filete de Pescado Empapelado

Mousse de Fresa  
Postre

Menú Diario \$35.00





## “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

americano que uno de los pilotos de la escuadrilla de Tampico hizo acusaciones contra el Mayor Velasco Rojas de que era germanófilo por no haber soltado sus bombas sobre el submarino.

En la sección de comentarios de este reporte se mencionó lo siguiente: “Comentarios”. Es enteramente posible que el Mayor Velasco reconociera el hecho de que el “submarino” fuera realmente otra cosa y no vio la necesidad de soltar sus bombas. También es un hecho conocido que el tipo de bombas que llevaba eran relativamente inefectivas y que él posiblemente hubo considerado que no tenía caso bombardearlo ya que sería un gesto inútil. En lo relativo al cargo de que el Mayor Velasco es pro-nazi el informante del oficial de enlace es el Subteniente Atlio quien era probablemente también el informante del señor Chambonnes. Es enteramente concebible que este oficial tiene un problema personal contra el Mayor. El hecho de que de a conocer voluntariamente este tipo de información a un oficial americano parece indicar que él quería poner en evidencia al Mayor Velasco y causarle algunos problemas.”

Estas sospechas se han confirmado en años recientes ya que entre los papeles del papá de mi suegro se descubrió que él había iniciado acciones legales militares contra un piloto de la escuadrilla quien estaba recibiendo el salario de algún personal que había abandonado la unidad para realizar otras tareas pero que no había sido reportado. Esta persona era el amigo del Subteniente Atlio.

También se hace notar en este reporte que en octubre de 1942 la escuadrilla de Tampico del Primer Escuadrón Mexicano consistía de tres AT-6s y del subsiguiente personal: Mayor P.A. Enrique Velasco R. (Comandante) Cap. Zio Salvador Villareal, Teniente Carlos Cervantes, Teniente Enrique Echeverría, Teniente Agustín López García, Teniente Alberto Durán y Huerta y Subteniente Cesar Atlio.

N.del T. El oficial que se menciona como el Subteniente Cesar Atlio era en realidad el Subteniente P.A. Cesar Atlio Abente Benitez, mejor conocido por

sus amigos como el “Che Abente” paraguayo de nacimiento pero nacionalizado mexicano. Se vino a México después de conocer al famoso aviador mexicano Pablo Sidar quien en su gira por diferentes países de América Latina en agosto de 1929 visito Paraguay y casualmente invito al joven Abente a venir a México a estudiar aviación, cosa que él así hizo logrando graduarse de Subteniente Piloto Aviador en la Escuela Militar de Aviación en el año de 1934 como integrante de lo que entre nosotros conocemos como la “Generación de Hierro” por tantos trabajos que tuvieron que pasar para poder graduarse. Posteriormente se regreso a su patria para participar en lo que se conoce como la “Guerra

del Chaco” volando aviones Potez. Al terminar este conflicto entre su patria y Bolivia se regreso a México y reingresa a la Fuerza Aérea Mexicana en donde presto sus servicios en diferentes unidades entre ellas la que se menciona en este artículo (Primer Escuadrón Aéreo) con base en Tampico, Tamaulipas. Posteriormente lo asignaron al Escuadrón Aéreo 203 en La Paz, Territorio de Baja California Sur lugar en el que permaneció por muchos años colaborando intensamente al desarrollo de la aviación regional.

En lo que concierne al número de AT-6s en servicio en México en el año de 1943, el siguiente reporte de fecha junio 24 de 1943 y titulado “Información de Combate del Ejército Mexicano” nos da una idea de ello y de la capacidad de la Fuerza Aérea Mexicana en esa época: “Total Aéreo aviones tácticos : 78, 20 de los cuales son aviones obsoletos y sin capacidad para ser utilizados en combate en el exterior; 11 aviones Sikorsky de observación; 46 AT-6 con ametralladoras cal. .30 y con capacidad para llevar 2 bombas de profundidad de 100 libras cada una.

Oficiales Aéreos: 144 (incluyendo a los pilotos) 435 hombres.”

Para diciembre de 1943 ya se habían formado más escuadrones de North American AT-6 para llevar a cabo patrullas de costa según un informe de la inteligencia americana de enero de 1944:

1. La organización de la República de México en regiones aéreas se hizo necesaria debido al establecimiento de las patrullas anti-submarinas en tiempo de guerra y que han sido reportadas en detalle en reportes previos de esta oficina. En la actualidad la Fuerza Aérea Mexicana es responsable de las fronteras marítimas adyacentes a los estados sobre los que vuelan los aviones patrulla. Debido a que los comandantes de Zonas Militares en cuyo territorio están asignadas, deben ser considerados como prontos para todo servicio según lo estimen necesario los comandantes de zona involucrados.

2. Actualmente, la Fuerza Aérea Mexicana está dividida en 8 escuadrones. De esos 8, solo 2 que se encuentran en la ciudad de México están a toda su capacidad. El resto solo tienen aviones suficientes (y personal) para llevar a cabo patrullas anti-submarinas y escolta de convoyes en cada región.

3. La siguiente es una relación de los escuadrones, comandantes y lugares de base:

### ESCUADRÓN COMANDANTE UBICACIÓN

- Primero Mayor Raúl Foullón Cabrera Ensenada, B.C.
- Segundo Mayor Bernardo Hemosillo R. La Paz, B.C.S.
- Tercero Mayor Enrique Velasco Rojas Tampico, Tamps.
- Cuarto Mayor Adolfo Delgado Sánchez Veracruz, Ver.
- Quinto Cap. 1/o. Ignacio O. Díaz de León Merida, Yuc.
- Sexto Mayor Roberto Vega Fuentes Cd. Ixtapoc, Oax.





# “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

Séptimo Mayor Salvador Noble Morales México, D.F.

Octavo Cap. 1/º José Godoy Guerrero México, D.F.

Todos los Comandantes arriba mencionados son Pilotos Aviadores.

La siguiente es una lista de los aviones asignados a cada escuadrón involucrados en patrullas anti-submarinas y escolta de embarcaciones:

Primer Escuadrón : (3) A-24s y (4) AT-6s

Segundo Escuadrón : (7) AT-6s

Tercer Escuadrón: (4) A -6s

Cuarto Escuadrón: (5) AT-6s

Quinto Escuadrón: (6) AT-6s y (2) Sikorskys

Sexto Escuadrón: (4) AT-6s.

La siguiente es una lista de las Zonas Militares a cuyo comando opera cada

Escuadrón:

Primer escuadrón: 2ª Zona Militar

Segundo Escuadrón: 3ª Zona Militar

Tercer Escuadrón 8ª Zona Militar

Cuarto Escuadrón 26ª Zona Militar

Quinto Escuadrón 32ª Zona Militar

Sexto Escuadrón 29ª Zona Militar

Séptimo Escuadrón 1ª Zona Militar

Octavo Escuadrón 1ª Zona Militar.

Poco tiempo después a estos mismos escuadrones se les cambio su designación ahora con números de tres dígitos, del 201 al 208, en donde el 201 quedo en la ciudad de México, el 202 en Ensenada, B.C., el 203 en La Paz, Territorio de B.C.S., el 204 en Tampico, Tamps., el 205 en Veracruz, Ver., el 206 en Merida, Yuc. Y el 207 en Ciudad Ixtepec, Oax.

El 29 de diciembre de 1943 el Mayor Velasco Rojas fue asignado a la ciudad de México para hacerse cargo de las Radio Comunicaciones dejando el Escuadrón Aéreo 204. El mismo le dejo el mando al Capitán 2º P.A. Luis Flores Díaz. Dicho mando consistía de : 5 oficiales y 12 elementos de tropa, 4 aviones North American AT-6 (EAN 716, 718, 719 y la 720). El 21 de diciembre se habían enviado a la ciudad de México la EAN 715, 717 y la 721.

Entre otros incidentes que ocurrieron en 1943 se pueden citar el del Teniente P.A. Zendar cuando descubrió lo que parecía la estela de un submarino mientras patrullaba las

costas de Baja California, en su excitación se preparó para atacar, pero al último momento descubrió que se trataba de una inocente ballena.

N.del T. El Teniente Zendar a quien se refiere Santiago, se llama en la realidad Zenón Barrón pero él utilizaba mucho la contracción ‘Zenbar’ en todos sus escritos, de hecho es autor de varios libros sobre sus andanzas de piloto militar. Otro de los pilotos que volaría el AT-6 en patrullas anti-submarinas era el Teniente Fernando Hernández Vega quien posteriormente estaría temporalmente al mando del Cuarto Escuadrón Aéreo de Patrulla Anti-submarina con base en Tampico, Tamps. En julio de 1943.

Este oficial volaría después en el Escuadrón Aéreo de Pelea 201 de la F.A.E.M. en la liberación de las Filipinas en 1945. Después de la guerra él se convirtió en el primer piloto mexicano en volar un jet de combate (un P-80 Shooting Star en los Estados Unidos) el 4 de julio de 1947. Posteriormente él fue el responsable de la introducción de la Fuerza Aérea Mexicana a la era del jet con sus trabajos para la adquisición de los aviones DH MK III ‘Vampire’ y del entrenamiento del primer escuadrón jet de pelea.

Para junio de 1944 el orden de batalla de la Fuerza Aérea Mexicana reportaba la siguiente disposición de AT-6s :

Ubicación Aviones

Tampico, Tamps. (4) AT-6

Veracruz, Ver. (5) AT-6

Merida, Yuc. (3) AT-6

Cozumel, Q.R. (2) AT-6

Chetumal, Q.R. (1) AT-6

Ciudad Ixtepec, Oax. (3) AT-6

La Paz, Territorio de B.C.S. (7) AT-6

Ensenada, B.C. (3) AT-6

Guadalajara, Jal. (26) AT-6

México, D.F. (17) AT-6.

Para un total de 70 entrenadores North American AT-6.

Para septiembre de 1945 después de que termino la guerra, algunas de las unidades recibieron más aviones como fue el caso del Escuadrón 202, es asignado en el campo aéreo de El Ciprés cerca de Ensenada, Baja California. Esta unidad contaba con 4 oficiales pilotos aviadores, 21 elementos de tropa y 8 AT-6s y 2 aviones Douglas A-24.

Estos AT-6's habían reemplazado a los biplanos Corsarios Vought del Primer Regimiento Aéreo en marzo de 1943. Esta unidad en particular (el E.A. 202) fue mencionada en un artículo sobre la Fuerza Aérea Mexicana y en el cual se describían las condiciones en las que operaba dicho escuadrón desde El Ciprés:





# “Bombarderos en Picada Mexicanos: El AT-6”

“Los mexicanos son buenos pilotos. Son alertas, rápidos de aprendizaje y son capaces de volar en los aviones más modernos. Yo he volado con ellos muchas millas y se han ganado mi respeto. De hecho acabo de completar un viaje de más de 4,000 millas con sus patrullas por la costa del Pacífico. Este viaje me llevó a recorrer prácticamente toda la extensión de las costas del Pacífico mexicano de arriba abajo, sobre el mar, sobre los desiertos y montañas y que hubieran significado una muerte segura en la eventualidad de un aterrizaje forzado.

El escuadrón con el que volé fue el 202, ellos están encargados de patrullar las costas de Baja California. Este escuadrón estuvo por dos años y medio bajo el mando del Mayor Raúl E. Foullón, comateando uno de los mejores records de seguridad en toda la Fuerza Aérea. No tuvieron ningún accidente durante dicho periodo a pesar de tantas horas de vuelo sobre terreno difícil día tras día. El escuadrón actualmente está al mando del Capitán Roberto Talamantes.

El Mayor Foullón está al mando de una unidad de Bombardero en Picada la cual estará lista para el combate muy pronto. Volamos en patrullas sobre el peor terreno que había visto. Estos vuelos los hicimos en aviones Douglas A-24 y North American AT-6 equipados con ametralladoras y bombas. Tuve que calificar como ametralladorista para poder volar como parte de la tripulación.

Estábamos en Baja California en donde los picos afilados de las montañas se elevan a 12,000 pies y todo el territorio es desierto absoluto sin lugares donde aterrizar y... sin agua.

## LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN.

Los “Téjanos” no solo sirvieron en las unidades de primera línea sino que también fueron utilizados en la Escuela Militar de Aviación, posiblemente desde 1943. Cuando México le declaró la guerra a las potencias del Eje, la FMA se encontraba en la ciudad de Monterrey, N.L.

Su director era el Teniente Coronel P.A. Luis Farrell Cubillas quien estuvo al frente de la misma desde 1936 hasta 1945. El equipo de vuelo consistía de entrenadores biplanos como el Fleet F-11-32; el Barrera EP “Ares” de fabricación mexicana y un Ryan STM monoplano que había sobrevivido.

Este equipo sería reemplazado con el arribo de los aviones provenientes del programa de Prestamos y Arrendamientos, como los Vultee BT-13/15, los Fairchild PT-19 y los AT-6. En 1943 la EMA se mudó a la ex-hacienda y ex-convento del Espíritu Santo de Zapopán, en las afueras de Guadalajara en donde a permanecido hasta el día de hoy.

Aquí fue donde los AT-6 recibieron el sobrenombre de “Téjanos” y probablemente empezaron a llevar los designadores F.A.N. con los tres dígitos que empezaban en el 700, pintados en ambos lados del fuselaje bajo la cabina.

Los cadetes volaban en el orden siguiente:

Primer Año: Escuadrón Pre-Vuelo y Primario (Fairchild PT19)

Segundo Año: Escuadrón Básico (Vultee BT-13)

Tercer Año: Escuadrón Avanzado (NAAT-6)

Los cadetes que pertenecían al Escuadrón Avanzado

electuaban sus exámenes finales de vuelo en el puerto de Veracruz.

Durante el periodo de 1943 a junio de 1945 un total aproximado de 181 cadetes recibieron sus alas después de volar AT-6.

Entre los instructores que volaron en el “Téjano” estaba un joven piloto llamado Fausto Vega Santander quien de abril a julio de 1944 acumuló cerca de 100 horas entrenando cadetes volando en el PT-19 y AT-6, entre estos últimos la EAN 721, la 706 y la 771 (Cosas del destino: el traductor de este artículo tuvo la suerte de realizar todo el curso avanzado de vuelo precisamente en la EAN 721).

Fausto Vega Santander fue seleccionado más tarde para entrenarse en los Estados Unidos como piloto de combate y pasar a formar parte del Escuadrón Aéreo de Pelca 201 quienes lucharon por la liberación de las Filipinas en 1945. Desgraciadamente él se convirtió en el primer piloto en perder la vida en un vuelo de entrenamiento en la Zona de Combate el 11 de junio de 1945.

En lo referente a los “Texanos” continuaron prestando servicio en la EMA hasta su retiro en el año de 1953 después de haber graduado aproximadamente 40 generaciones de pilotos.

## Referencias:

“Alas para México” del Cap. P.A. Enrique A. Guerrero Osuna

“Historia Gráfica de la Fuerza Aérea Mexicana” por Hector Cavila Correo.

Expediente “Noriega, Mecrano, Luis Corf. P.A. pensionado” Secretaría de la Defensa Nacional.

Lend and Lease to Latin America. Part I Army Aircraft por Dan Hagerdom

Artículo del “Western Flying” titulado: Mexico’s Air Force, junio de 1944.

Records del U-129 de 1942.

“Memorias de la Secretaría de la Defensa Nacional” de septiembre de 1944 a agosto de 1945.

Revista “América Vuela”, febrero / marzo de 1993.

“The T-6 Mexican Dive Bomber” por Santiago Flores. 1994, así como la reedición y actualización de 1997.

Expediente: Vega, Santander, Fausto, Subteniente P.A. Exinto, Secretaría de la Defensa Nacional.

“Take Off” North American Newspaper, 1944

“1942 Mexicanos el Grito de Guerra” por Mario Moys Palencia, 1992

“Gesta en el Golfo, la Segunda Guerra Mundial y México” por Enrique Cárdenas de la Pefa, 1966.

Santiago A. Flores

LAHS USA.

Traducido por: P.A. Enrique Guerrero Osuna, La Paz, B.C.S Septiembre 2003.



78283



# “Tohtli” Noticias de un Pasado Glorioso.

La aeronáutica es el arte de surcar el aire en cualquier máquina o aparato volante, es una de las ciencias más modernas con los mayores adelantos, tantos, que en menos de un siglo de vida, es la de mayor desarrollo; y ya dejamos de hablar de la ciencia ficción, ahora hablamos de la astronáutica, la ciencia de los satélites espaciales y de los vehículos interplanetarios y de que no ha habido otra ciencia con tantos avances tecnológicos, necesarias en las guerras y su modernización; y en tiempos de paz, la preparación para el control del comercio a través del poderío aéreo.

Con esta ciencia, también apareció en los primeros meses de 1916 una de las Revistas precursoras en el campo de la aviación y recibió por nombre “Tohtli”, que fuera el “Órgano de la Escuela Nacional de Aviación de la República Mexicana” y que se constituyó como fuente invaluable de información de la primera época de la aeronáutica y en los inicios de la Escuela Militar de Aviación.

Esta Revista como lo menciona Enrique Cuerrero Osuna en su libro ‘Alas para México en la Edición conmemorativa del 80 Aniversario de la fundación de la Escuela Militar de Aviación, tuvo una vida relativamente larga y fructífera, dadas las difíciles condiciones de esos años. Su evolución la llevó, de ser una revista exclusiva de la Escuela Militar de Aviación a convertirse en un órgano de divulgación militar de la Secretaría de la Defensa Nacional, según reza un encabezado aparecido en diciembre de 1938.

El Tohtli, es el halcón azteca y se describe como un ave pequeña, con las alas terminadas en punta y cola corta. Cuando es joven su dorso es de color pardo oscuro uniforme, la parte del pecho y abdomen es rojizo con manchas negras verticales y de adulto, presenta la cabeza redondeada de color gris azulado, en sus mejillas presenta una bigotera negra voluminosa que baja por ambas partes del pico. La parte inferior de sus alas está salpicada de manchas oscuras sobre fondo blanco y su pecho y abdomen presentan manchas horizontales negras con gran disformismo sexual respecto al tamaño.

El halcón es un ave de cetrería hábil en la caza por sus características, pero sobre todo por su “arte de volar”.

Hoy la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, A.C., tiene sus revista o boletín, donde queremos la participación de todos y cada uno de los pilotos, hijos de la Escuela Militar de Aviación, queremos sus escritos; sus anécdotas sus historias como también el de transmitir la información técnica aeronáutica de hoy en día, de nuestra vida social, sin olvidar a nuestra “Alma Mater” que nos dio todo, sin pedir nada. Aquí tienes tu espacio donde podrás expresar esa gratitud que debes tenerle, con hechos, con palabras escritas.

Todo el tiempo pensamos y hablamos de sentimientos internos, pero que se nos quedan guardados dentro de nuestro

ser, sin emitir o permitir el uso de nuestra voz, pero que bonito sería oír esa voz, ese eco en nuestra tierra, México la tierra de la mayoría de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación.

He oído decir, exclamar ‘todo lo que soy se lo debo a la Escuela’: sin embargo, sigo esperando a esas personas que escuché decir esa frase y conocer que no hacen nada, aquí tienes el origen de tu Universo, y sin embargo, me pongo a pensar; cuanta razón tenía Carl Sagan, al expresar “que desperdicio de Universo sería si nos concretáramos a creer que solo existe vida en nuestro planeta”. El ya no existe, pero sus principios no han dejado de revolucionar en la ciencia. Nosotros, algunos de los ex-alumnos de la Escuela Militar de Aviación somos mayores en edad y experiencia, pero también estamos llenos de historias que debemos transmitir con el sólo objetivo de ser y hacer historia para nuestros hijos, para nuestros futuros jóvenes, y llenarlos de la tradición de los valores, de los principios que nos dio la Escuela, de servir a nuestra Patria y a nuestras Instituciones con el “Honor, Valor y Lealtad”.

P.A. Victor Juárez Rojas XX Antigüedad de la Escuela Militar de Aviación.

\*\*\*\*\*

Sócrates dijo “yo sólo sé, que no sé nada”.



viene de la página 8

autorización al Director del Penal Federal de las Islas Marias Lic. Juan Herrera Marín, para transportar a los heridos al barco alutero G Pennauler de Ensenada BC ya que este barco si tenía autorización para entrar al muelle de las Islas Marias. A su llegada a las Islas Marias fueron recibidos personales por el Director del penal Lic. Herrera quien dió todo su apoyo a los naufragos. Los trasladaron al Hospital del Seguro Social en las Islas donde fueron atendidos por deshidratación, cansancio y quemaduras de sol.

Estando aún en la búsqueda de rescate recibió una llamada por teléfono celular su hijo del Cap. Héctor Verdugo Talamantes, quien se encontraba volando cerca de Puerto Vallarta. Se le avisó que ya habían rescatado a su padre junto con os otros dos naufragos. Viró su avión de inmediato hacia las Islas Marias donde ya el Cap. Manuel Rodríguez Menoza de la Secretaría de Marina en La Paz coordinó con el Director del Penal de las Islas el aterrizaje del avión Caraban 208 a las Islas y poder trasladar a su padre a La Paz. Los otros dos naufragos, Jorge y César Neri decidieron no volver a volar y solicitaron regresar al puerto de Mazatlán vía barco. El hijo mayor del Cap. Verdugo fue quien lo voló personalmente de las Islas Marias a La Paz, BCS.

Mientras en la Ciudad de La Paz se corrió la voz que el Cap. Verdugo y sus acompañantes habian sido rescatados. Fueron a recibirlo al aeropuerto de La Paz, su esposa Bernardina Talamantes de Verdugo, sus hijos, familiares, amigos, la prensa y hasta el Mariachi Continental que le tocó la canción "Vida Prestada" al bajar del avión.

El Cap. Verdugo fue trasladado a un Hospital local atendido por el Dr. Mario Castilla Garza. Fue dado de alta al tercer día.

Una semana después se ofreció una misa en acción de gracias. El Cap. Verdugo agradeció a las autoridades militares y civiles por su gran ayuda en la búsqueda y salvamento.

Responsable de la publicación: Cap.P.A. Francisco Tames Suárez  
Del Real.

Diseño Gráfico: D.F. Edmundo Aguilar Mayoral  
Narración: Cap.P.A. Héctor Verdugo Bejarano

## Odisea en el Océano Pacífico.





# ¿Qué llevan en su maletín los Pilotos?

¿Qué llevan en su maletín los pilotos?

Por el P.A. Enrique A. Guerrero Osuna.

Al ver pasar a un piloto cargando su maletín la gente se imagina un sinfín de cosas, probablemente lleven muchos libros y manuales, pensarán algunos, posiblemente lleven tortas o galletas o algo para comer, pensarán otros, a lo mejor traen literatura barata, dirán otros, y la imaginación puede seguir hasta llegar al absurdo, pero ¿cuál será la realidad?

De todo un poco, como en botica, es decir, el contenido de un maletín de un piloto puede contener tantas cosas y tan variadas como las necesidades de cada individuo, en una ocasión una señora de cierta edad le preguntó a un piloto "oiga señor, ¿qué tanto llevan ahí? Y el piloto le contestó: "mire señora, como este avión es tan complicado y no se como volarlo ¡tengo que leer las instrucciones!, Pero veamos de donde surge esta idea.

Cuándo empezó a desarrollarse la aviación los pilotos no tenían ninguna necesidad de llevar un maletín o portafolio, vean si no las fotografías de los hermanos Wright en sus primeros vuelos, después de todo ¿en donde cabría un maletín? Si apenas tenían espacio para ellos mismos, además ¡no lo necesitaban! ¿Manuales? No existían, ¿cartas? Tampoco, entonces no tenían razón de ser. Al ir progresando la aviación estas necesidades fueron cambiando, la navegación se modernizó, los aviones se hicieron cada vez más complejos, etc., de manera que los pilotos fueron teniendo necesidad de llevar consigo más y más cosas útiles para realizar su labor. Al principio juntaban todo eso y lo echaban dentro de una bolsa de lona o de cuero, pero conforme fue llegando el progreso esto se hizo más específico, así

nacieron los maletines de vuelo rígidos para dar cabida a los manuales de vuelo y a todas las publicaciones aeronáuticas, incluso tienen espacio para otras cosas necesarias en una cabina, como pueden ser lámparas de mano, audifonos, computadores de vuelo y una que otra revista de aviación, claro como son de uso personal el propietario puede llevar todo lo que desee, incluso cosas innecesarias, pero (siempre hay un pero), las compañías de aviación marcan claramente en sus reglamentos internos lo que cada piloto debe llevar como mínimo en su maletín, un contenido típico moderno sería: manual de procedimientos de cabina, diversas publicaciones aeronáuticas, documentación personal, licencia, examen médico, pasaporte, etc., probablemente una carpeta con las tablas y gráficas más usadas de su avión y algunas cosas más, entre ellas algún libro de Richard Bach, Arthur Schopenhauer, Gregorio López y Fuentes, B. Travençolo, etc., todo dependiendo de las preferencias intelectuales del propietario.

Se supone, solo se supone, que un maletín con signos de mucho uso, con las esquinas desgastadas y con calcamónias de todos los aviones que su dueño ha volado o de los lugares que ha visitado es símbolo de muchas horas de vuelo, pero se debe tener cuidado atendiendo a aquel viejo dicho que dice "el hábito no hace al monje". Como quiera, el maletín de vuelo es un "status" del piloto profesional. Si atendiéramos por su tamaño, los pilotos de un monomotor traerían uno pequeño, imaginense la tripulación de un Boeing 314 de PanAm que cruzaban el Pacífico. Por otro lado tenemos a los pilotos ejecutivos, digamos la tripulación de un Grumman G-V, para darle la flexibilidad que este tipo de aviones debe tener, necesitan llevar los

manuales ¡de todo el mundo! Así pues, todo lo anterior requiere de mucho espacio y es muy pesado, afortunadamente la tecnología moderna entró al rescate antes de que ese problema rebasara la capacidad de carga de los aviones, como vamos a ver más adelante.

Pero, ¿y los pilotos militares porque no llevan ese famoso maletín? Simple y llanamente porque no cabe en sus cabinas, todo lo que un piloto de combate requiera lo llevaba o escrito o en su memoria. Veamos algunos ejemplos para ilustrar lo anterior. Vamos a situarnos en la cabina de un Boeing Stearman PT-17 ¿no hay mucho espacio, no es cierto? Un cadete del Escuadrón Primario de la Escuela Militar de Aviación (EMA.) En los 60,s ¿qué llevaba para volar?...¡nada! Solo su chamarra y gorra de vuelo con goggles, todo lo demás lo tenía que tener en la memoria, eso sí, cuando salían de "rutas" tenían que llevar una "piemera" (de hecho deberíamos decir "pernera" pero...) con su plan de vuelo, puntos de check, rumbos, distancias, etc., y la imprescindible carta, ¡un piloto de PT-17 sí que tiene que saber como administrar sus recursos en esa cabina tan pequeña! Y sin necesidad de maletín. En un A1-6 la cosa es casi igual, con la diferencia que aquí el piloto cuenta con radio-comunicación, además, y esto es una costumbre muy arraigada, antes de cada vuelo o maniobra a los cadetes se les da un extenso "briefing". Esta situación se mantuvo así por mucho tiempo, con algunas variantes, los pilotos de bombarderos y de transportes contaban por lo general con una tripulación que incluía navegadores y radio-operadores. Los pilotos militares todo lo cargan en sus "bolsas de vuelo", equivalente al maletín en sus colegas civiles. Aún en nuestros días, un piloto de combate solo lleva una o



# ¿Qué llevan en su maletín los Pilotos?

dos piñeras, eso sí, cuenta con un respaldo muy grande desde tierra de la electrónica y de la tecnología moderna.

En cuanto a los pilotos comerciales su maletín de vuelo está a punto de dar un vuelco drástico, la compañía Boeing de Seattle va a lanzar al mercado lo que ellos llaman "Maletín de Vuelo Electrónico" o "E.F.B" por sus siglas en inglés (Electronic Flight Bag) el cual consiste en un paquete, por así decirlo, integrado por medio de una sola pantalla en donde se podrá acceder a todo tipo de información que requiera un piloto, desde tablas de rendimiento, cartas, rutas de taxeo, cámaras de video hasta acceso electrónico a documentos. Dado la importancia de estos cambios me voy a permitir entrar un poco más en detalle.

[Pagina del Menú Principal del E.F.B.](#)

[Cartas](#)

[Mapa de situación durante el taxeo en un aeropuerto.](#)

[Reportes de Tiempo y Notams.](#)

[Familiarización de aeropuertos.](#)

[Documentos.](#)

[Manual de Operaciones.](#)

[Sistemas del Avión.](#)

[Vigilancia con cámaras de video.](#)

[Rendimientos.](#)

[Bitácoras](#)

[Enlaces de comunicación.](#)

¡Diganle adiós al maletín tradicional! El EFB llegó para quedarse.

Vamos a ver por que:

**CARTAS:** Le permite a los pilotos ver las cartas de aproximación tanto del aeropuerto de origen como el de destino así como los aeropuertos alternos. Los pilotos pueden seleccionarlas en un orden pre-establecido o cambiarlas a su

discreción. Las cartas de ruta aún no están disponibles en esta versión inicial, pero se planea ir las agregando en un futuro cercano.

**UBICACIÓN DURANTE EL TAXEO:** Esta aplicación consiste en un juego de mapas muy precisos de un aeropuerto que describen gráficamente las pistas, calles de rodaje y otras características para apoyar las operaciones durante el carreteo. Algunos equipos tendrán capacidad para determinar la posición del avión dentro de un aeropuerto por medio de la señal GPS así como su desplazamiento.

**REPORTES DE TIEMPO Y NOTAMS:** Estarán disponibles a la tripulación en cualquier momento a través de conexiones que utilicen los sistemas de comunicación del avión y de los que disponga cada compañía en particular.

**DOCUMENTOS:** Permitirá a los pilotos leer y analizar la siguiente documentación electrónica: Manual de Vuelo del Avión, FARs, Manual de Información Aeronáutica y Documentos de Mantenimiento.

**RENDIMIENTOS:** Podrán calcularse con mucha precisión los datos del despegue y del aterrizaje con una combinación de información pre-cargada y con la que los pilotos le provean, por ejemplo: características del aeropuerto, información del avión, matrícula, motores, configuraciones de flaps, etc. Información específica de las políticas de la compañía, condiciones de pista, viento, etc., restricciones del avión por MEL, Notams que puedan afectar el rendimiento, así como reportes de mantenimiento diferidos, etc. (Bitácora).

**VIGILANCIA CON CAMARAS DE VIDEO:** Cada compañía en particular puede instalar el número de cámaras que desee para vigilancia esta información puede ser vista en la cabina por la tripulación en sus EFB.

Una pregunta queda en el aire para este

y para todos los sistemas electrónicos: ¿Qué pasa si se va la luz? Bueno es obvio que los ingenieros que lo diseñaron previeron ese tipo de problemas pues el EFB cuenta con sus propias fuentes de poder de bajo voltaje, por otro lado teremos que habrá dos unidades como mínimo en cada cabina y en caso de pérdida total de energía en el avión cada unidad seguirá operando independientemente de la otra con la capacidad de que los pilotos pueden transferir los datos de una a la otra en lo que yo llamaría "apoyo de transferencia-cruzada de datos", en pocas palabras el capitán podrá ver en su EFB lo que está viendo el primer oficial, y viceversa.

**Ventajas del sistema EFB:**

Reducción de los consumos de combustible y de los costos de mantenimiento a través de cálculos muy precisos para los despegues y aterrizajes así como de un manejo adecuado de los parámetros de potencia.

Incremento en la seguridad durante los taxeos por medio de la información precisa tanto de los datos proporcionados por la compañía privada Jeppesen como del sistema GPS del avión.

Vigilancia efectiva desde la cabina para dar cumplimiento a las nuevas recomendaciones de la Organización de Aviación Internacional.

Eliminación del engorroso papeleo que muchas veces inunda la cabina y requiere de mucho tiempo para su lectura.

Se tienen previsto tres clases de EFBs para certificación, siendo la Clase 3 la que inicialmente entrará en operación

Es fácil coludir que por el momento el EFB solo estará disponible en aviones Boeing de última generación cuyos sistemas se puedan integrar a esta tecnología (Ej. 777, algunos 737s y los 747s 400,



# ¿Qué llevan en su maletín los Pilotos?

Ustedes que creen, ¿está la "bolsa / maletín de vuelo" en vías de extinción? Inveremos acaso otra versión de lo que yo llamo "el círculo completo" es decir: los pilotos empezaron sin llevar bolsa - maletín de vuelo y vamos a terminar... ¡sin llevarlo! Vamos a ver que pasa, por lo pronto mientras sigan en circulación muchos de los aviones de la primera, segunda, tercera y ¡hasta de la cuarta! Generación, vamos a seguir viendo por los aeropuertos pasar a los pilotos con sus proverbiales "maletines" ¿Qué llevarán ahí?

La Paz, B.C.S., Agosto del 2003.

Debido a que utilicé algunas palabras no muy comunes, y que tal vez no aparezcan en los diccionarios me permito incluir el siguiente:

GLOSARIO (en orden de aparición, o en todo caso como me vaya acordando de ellos)

Bolsa de Vuelo = Maletín de Vuelo

Gregorio López y Fuentes, autor de "Milpa, Potrero y Llano", novela costumbrista mexicana (cerca de 1951), muy recomendable.

Boeing 314, avión tetramotor de largo alcance, conocidos como "botes-voladores", normalmente se utilizaron por la desaparecida compañía Pan American para cruzar el Pacífico en los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial.

Boeing Stearman PT-17 y PT-13, aviones biplanos de entrenamiento de cabina abierta y tren convencional, utilizados por muchos años en la EMA, tienen espacio para dos pilotos, una palanca para el "crank" y dos copillos de dientes, lo que me lleva a:

Crank, Palanca que se utiliza para arrancar el motor de algunos aviones de pistón, reemplaza a las marchas eléctricas

Goggles, aditamento que se usaba en esos aviones (los Stearmans) para evitar el impacto del aire en los ojos, y a:

EMA, nada menos que la Muy Noble y muy Leal Escuela Militar de Aviación, de la Fuerza Aérea Mexicana, fundada el 15 de Noviembre de 1915.

AT-6, avión monoplano, monomotor de entrenamiento avanzado, los muy aguantadores "Texanos", también utilizados por muchos años en unidades de la FAM, principalmente en la EMA para dar instrucción de vuelo. (Si desean profundizar en el estudio de los AT-6 les recomiendo lean el artículo "AT-6, Mexican Dive Bombers" de Santiago Flores en [www.leahs.com](http://www.leahs.com))

Piemera (ya sé, debería ser "pernera" según el diccionario, pero así les decíamos, que quieren) aditamento que usaban los cadetes para llevar sobre la pierna su plan de vuelo, cartas, etc., en el medio militar siguen siendo imprescindibles, forman parte del equipo de vuelo de los pilotos.

Briefing, literalmente: "Junta previa", es la reunión que se lleva a cabo antes de cualquier vuelo o maniobra, es muy útil ya que sirve para ponerse de acuerdo y compartir información entre las diferentes personas que intervienen en la planeación.

Rutas, Término que significa: Vuelo de Travesía. Se utiliza en la EMA para referirse a los aviones que salen en vuelo de práctica hacia otro lugar distinto a la Base Aérea Militar No. 5 en Zapopan, Jalisco.

Maletín de Vuelo - (ver "bolsa de vuelo")

Material de apoyo consultado:

Libro "Alas Para México" (La Paz, 1995) del suscrito.

Revista "Aero" de la Boeing en su número 23, artículo "EFB" (Electronic Flight Bag), por: David Allen perteneciente a: Crew Information Services de la Boeing Comercial Airplanes, Seattle, Wa

## "Humorismo al vuelo"

En la blanca Mérida, en varias ocasiones me tocó hacerla de chofer de un comandante que tenía fama de ser un gran tenorio. Cierta día mientras conducía por una calle muy concurrida, el comandante alcanzó a ver una chica muy linda en la acera opuesta.

- De inmediato ordenó, sargento de la visita rápido.

Antes de ejecutar la maniobra ordenada se me apagó el motor del automóvil. Cuando logré arrancarlo de nuevo, ya la chica había desaparecido.

- ¡Bonito papel haría usted en un verdadero apuro sargento! - protestó con enojo.

- No me parece que lo hice tan mal - le contesté -. Esa chica es mi novia.

\*\*\*\*

Al ser llamado a filas durante la segunda guerra mundial, tuve que someterme a un examen de cajón o reglamentario por un psiquiatra del ejército. Creyendo que esa era mi oportunidad para que me dieran de baja, le expuse todas las razones de peso por las cuales consideraba ilegítimo que me hubieran reclutado. Le dije que tenía 35 años, que estaba casado y que tenía 5 hijos; que mi salud era precaria y que se me había sacado de un puesto clave para la defensa nacional Asombrado por mi elocuencia y por la emoción que me producían mis propios argumentos, acabé por revelar que me sentía arrugado y deprimido, y que tenía la certeza de que nunca harían de mí un buen soldado porque odiaba todo lo que se relacionaba con el ejército.

En este punto el psiquiatra concluyó la entrevista diciendome: - Esté tranquilo. Su salud mental no puede ser más normal.



# Glosario de Términos...

## RAROS Y OTROS NO TAN RAROS UTILIZADOS INTENCIONALMENTE EN EL LIBRO ALAS PARA MEXICO DEL P.A. ENRIQUE GUERRERO OSUNA,

CROTAL C. - Persona vil y rastrera, todo lo consiguen arrastrándose. Son despreciables.

DEE- BRIEFFING. - Reunión posterior a un vuelo o a una misión en la cual se evalúa y se critica el trabajo, "crítica constructiva" le dicen algunos.

"DILE QUE NO ME HALLASTE". - Es los que le dice un pelón a otro cuando lo manda a buscar un avanzado.

DOBLETE. - Repetir alimentos ya que a veces la ración normal no es suficiente. Cuidadito cuando comen los "potros", porque si los meseros se descuidan los guisados "vuelan". También empleamos esta expresión para referirnos al hecho de recibir instrucción de vuelo: "dame un doblote de T-28" por ejemplo, para pedir que le enseñen a volar ese avión, o, "dame un doblote de navegación" porque mañana tengo examen. Etc.

12 DE JUNIO DE 1943 - Fecha en que arribó a la Ciudad de Guadalajara, Jalisco, el primer contingente procedente de Monterrey, N.L., con el propósito de fundar, en aquella plaza, lo que iba a ser la Escuela Militar de Aviación.

¿DONDE ESTA LA BASE? - Pregunta que se le hace a los cadetes del Primario en su primer vuelo, para lo cual, normalmente, el instructor invierte el avión.

D.O.S. - De Orden Superior.

E.A.N. - Entrenador Avanzado North American, mejor conocido como AT-6 o simplemente "tejano", la varita para medir pilotos.

E.B.A. - Entrenador Bonanza Avanzado, el F-330, avión totalmente acrobático y muy versátil, sólido como una roca. Esta es una versión del mundialmente famoso avión con el empenaje "V", sólo que estos modelos llegaron a la Escuela, son con una configuración normal, pero reforzados para acrobacia. Sorpresa que se llevaron en la Beechcraft en Wichita, Kansas cuando pasó "voraceando" la primera escuadrilla sobre las instalaciones "punta de ala con punta de ala", eran: el EBA401, 402, 403, 404 y 405, ¡los primeros Bonanzas que llevamos a la Escuela Militar de Aviación!

EFIS. - ¿Alguien sabe lo que es esto?

ELEMENTO. - Unidad básica de combate, consiste de dos aviones, los cuales se protegen mutuamente; durante cierto tiempo fue la unidad mínima, ya no lo es más debido, primordialmente, a los avances tecnológicos en la guerra moderna. De hecho, los aviones militares empezaron combatiendo en forma individual, posteriormente se crearon las grandes unidades y en la actualidad se ha regresado al principio de un sólo avión, cuyo poder de destrucción es, como todos sabemos muy grande. El avión solitario de la República Mexicana y de la Primera Guerra Mundial, se convirtió de nuevo en otro avión solitario, pero ahora con un poder devastador.

E.M.A. - Nada más y nada menos que: Escuela Militar de Aviación.

ENCHIFLONARSE. - Todos los aviones al desplazarse a través del aire, van dejando una estela atrás de ellos, especialmente los aviones de hélice, los cuales producen una en forma helicoidal; es totalmente invisible, pero existe, y si un avión se mete en la estela o "chiflon" de otro que le preceda cuando van en formación, los controles se ponen durísimos y no responden igual... da la sensación de que otro avión lo está trayendo en forma magnética y si el piloto no maniobra para salirse de esa situación, se lleva un buen susto. La intensidad de los chiflones varía con cada tipo de avión e igualmente responden en diferente forma, se podría decir que entre aviones del mismo tipo y características no hay tanto problema, pero si se mezclan, entonces sí se pone interesante; pregunte usted a quien haya volado en formación atrás de un DC-6, o un C-130; ¡Eso sí dejan "chiflón"! Por otro lado, también utilizamos esta expresión en forma figurada, para referirnos a una situación de la vida diaria cuando a una persona la orillan a hacer algo que no



# Glosario de Términos...

quiera, y por ejemplo, si usted forma parte de un grupo y la mayoría toma un acuerdo del cual usted no es partidario, pero por democracia tiene que aceptarlo, entonces decimos que lo "enchifloraron".

E.P.F. - Entrenador Primario Fairchild, o PT-19. - Muchos pilotos pasaron por estos excelentes aviones, monoplano y de ala baja, con motor lineal.

E.P.S. - Entrenador Primario Stearman, Boeing PT-13D, PT-17, etc. Es el mejor biplano para aprender a volar que se haya construido jamás.

ESCOLTA. - Entre otras muchas cosas, el término se refiere a los cadetes que acompañan al oficial que porta la bandera. Es un gran honor pertenecer a la escolta. Deben ser cadetes muy fibros... obsérvelos en los desfiles, ¡no mueven ni una pestaña! Si el pertenecer a la Escuela Militar de Aviación es un orgullo, el estar en su escolta lo es más.

ESCUADRILLA. - Unidad básica de combate, consiste de 3, 4, 5 o hasta 6 aviones, la típica Escuadrilla durante la Segunda Guerra Mundial era de cuatro aviones. Su creación se atribuye a la Luftwaffe, de hecho, el Air Vice Marshal J.E. Johnson de la R.A.F. en su libro "Full Circle", cita al piloto alemán Oswald Dostlocke como su creador. Ellos la llamaron "schwarme" desde mucho tiempo atrás lo cierto es que para que usted se la imagine sólo extienda una mano frente a su cara ocultando el dedo gordo y verá como iba formada una escuadrilla, de ahí que los americanos la llamaban "four finger", y dio magníficos resultados defensivos, ya que un elemento (dos aviones) cuidaba al otro. Como ya vimos en otra parte de este libro, en la E.M.A. a los cadetes se les organiza en "escuadrillas" para efectos de sus prácticas de vuelo, es decir, que a cada instructor se le asignan tres o cuatro cadetes para que los de instrucción de vuelo. Una escuadrilla es una unidad sólida y compacta, a prueba de intrusos.

ESCUELA. - Así nos referimos, familiarmente, a la E.M.A.

ESPADIN. - Espada corta que se utiliza como parte del uniforme de los cadetes, se porta del lado izquierdo.

F.A.L. - Fusil Ametrallador Ligero.

FALTA DE CONTROL CON SU PERSONAL. - Motivo muy común para arrestar a los que tengan personal a su mando, por ejemplo, un Sargento Segundo de Cadetes con su pelotón, etc., pero existen muchas otras variantes. Es una forma drástica de perder un fin de semana, por culpa de otros. La fama tiene su precio.

F.A.M. - Fuerza Aérea Mexicana.

F.A.P.A. - Fuerza Aérea Piloto Aviador. Título que ostentan todos los egresados de la E.M.A.

F.A.P.A. D.E.M.A. - Fuerza Aérea Piloto Aviador Diplomado de Estado Mayor Aéreo (por eso mejor lo abreviamos). Son los oficiales que han efectuado el Curso respectivo en la Escuela Superior de Guerra.

FAQUIR. - Cadete que se queda en la Escuela los fines de semana, aunque no se encuentre arrestado ni en el Pelotón de Estudio Forzoso.

FATIGA INNECESARIA. - Se explica por sí misma. Todo superior tiene la ineludible obligación de evitarse a a su personal.

FIBRA. - Las ganas y el entusiasmo que le pone un cadete o un aviador a todas las actividades que realiza.

FIGHTER. - Literalmente: peleador. Piloto militar muy volador, 100% acrobático, de rápida fatiga y de muy difícil reposición. Actualmente es una especie en peligro de extinción.

Este artículo es parte del contenido de su libro "ALAS PARA MEXICO", impreso en Noviembre de 1975.



## Ideales de Honor, Valor y Lealtad.

LA FUERZA AEREA MEXICANA HA TENIDO UNA PARTICIPACION ACTIVA, Y FECUNDA; SU TRABAJO HA SIDO CONSTANTE, SUS DETERMINACIONES CLARAS Y VALIENTES, SIN TITUBEOS.

LA EXISTENCIA DIGNA Y LIMPIA DE LA FUERZA AEREA MEXICANA, ES UN MOTIVO MAS DE FE, EN LO QUE NUESTRO PAIS PUEDE LOGRAR.

PUEDE LA FUERZA AEREA SER RESPONSABLE EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, AMPLIAR LOS HORIZONTES Y PROYECTAR LAS MANIFESTACIONES DE SU ESPIRITU SATURADO DE BIEN, DE VERDAD Y HONOR, HACIA UN FUTURO ASCENDENTE: APOYANDOSE EN LA REALIDAD PENSANTE Y EN SUS OBJETIVOS IDEOLOGICOS.

LA FUERZA AEREA MEXICANA HA DEMOSTRADO CON HECHOS QUE ES POSIBLE APROVECHAR LAS CONCORDANCIAS DE CARACTER POSITIVO QUE HAY EN EL HOMBRE Y APLICARLAS COMO TECNICA UNIFICADA.

CUANDO JOVEN CREI EN LA JUVENTUD COMO LA FUENTE DE LAS MAS SANAS ENERGIAS DE NUESTRO MEXICO, COMO LA MAS APTA PARA INTEGRAR LOS MEJORES CAPITULOS DE NUESTRA HISTORIA.

HOY EN LA MADUREZ RATIFICO ESTE CONVENCIMIENTO Y LO COMPRENDO MEJOR, ILUSIONADO POR LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION AFIRMO, QUE LA SANGRE JOVEN COMO REALIDAD OBLIGADA ES LA MAS APTA PARA ENRIQUECER Y FORTALECER A LA FUERZA AEREA MEXICANA.

HOY COMO AYER, ESTAN PRESENTES EN LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION LOS IDEALES DE HONOR, VALOR Y LEALTAD, O QUE SE OBTIENEN COMO CONQUISTA DEL TRABAJO DIARIO, INDIVIDUAL Y COLECTIVO EN OBJETIVOS QUE TIENEN COMO FINALIDAD EL EQUILIBRIO SOCIAL Y EL BIEN COMUN DE LA PATRIA.

LA SANGRE NUEVA Y RENOVADA DE LA FUERZA AEREA MEXICANA, ES MAS DIGNA Y FUERTE, CUANTO MAS SE LE EXIGE, SIENDO ELLA MISMA CAPAZ DE FIJAR LOS LIMITES DE SUS EXIGENCIAS, EN ESTE SENTIDO NO PUEDE SER DECADENTE, DE AQUI SE DERIVA TODO AQUELLO QUE ES CAPAZ DE ESTIMULAR LAS BUENAS Y PERMANENTES OBRAS. ESTA REFLEXION CONSTITUYE UN PRINCIPIO BASICO PARA EL DESARROLLO EVOLUTIVO DE EL PILOTO AVIADO DE LA FUERZA AEREA MEXICANA.

"FUERON ESTOS ALTOS IDEALES LOS QUE DIERON VIDA A LA ASOCIACION DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION".

P.A. Carlos M. Romero Tello

\*\*\*\*\*

No puede ser buen General, quien no ha sido buen soldado.

Pensamiento Napoleónico.



# Si me inscribo ¿Qué gano a Cambio?

En pláticas con compañeros de todas las antigüedades de la Escuela Militar de Aviación, he recibido casi como de machote una serie de preguntas; y aquí presento algunas de ellas:

La primera y la más común es ¿Qué se lo que voy a obtener, si me inscribo a la Asociación?, o sea el anteponer la conveniencia de los beneficios que obtendrán, sin saber siquiera de qué se trata o cuáles son los fines de nuestra Institución o por bien decir, porqué o para qué se fundó.

La segunda es ¿En dónde o con quién puedo pagar mis cuotas? Porque me gustaria ingresar nuevamente como Socio.

La tercera es ¿Porqué no nos ofrecen cursos técnico aeronáuticos?

La cuarta y última, ¿Porqué no se brindan seguros? como los de automóviles, ya que en grupo son más económicos, y algunos otros servicios en tiendas de descuento.

Mis contestaciones han sido en base a los principios que los Consejos Ejecutivos han tenido en mente y es el de mejorar los beneficios para todos sus Socios Activos, "los cuales somos muy pocos". Pero principalmente, para obtener todos los servicios y ventajas, necesitamos pagar nuestras cuotas o donativos que se obligan a través de eventos, como los son: la Cena-Baile decembrina, la participación en las convenciones y la venta de promocionales, pues esto nos ayudaría a cubrir los salarios de empleados, electricidad, teléfonos, predial y agua y el mantenimiento de nuestras instalaciones, etc. ¿Cómo podríamos obtener todos estos beneficios? ¡Ingresando a las filas de la Asociación como Socios Activos! Y entre más sea esto, mayores serán los beneficios para todos nosotros, y principalmente en el futuro para los más jóvenes.

Desde noviembre de 2002, estamos resolviendo problemas económicos de antaño, actualizando nuestros archivos y a documentación correspondiente de la Asociación.

Igualmente de nuestras instalaciones informo que se inició la remodelación y reacondicionamiento en el área del Casino Club y Oficinas.

La primera medida tomada por el Consejo Ejecutivo anterior fue acabar con la falta de comunicación, dando la información a la brevedad a través del sistema de Internet, por lo que si tu tienes correo electrónico, hazlo de nuestro conocimiento y así nunca tendrás demora en enviar y recibir

toda clase de información.

Igualmente, el Consejo Ejecutivo Nacional acordó la publicación del Organó de Información de la Asociación de la Escuela Militar de Aviación, A.C., denominado "El Mundo de la AEMA A.C, la cual en su contenido nos informa sobre nuestras actividades sociales, eventos, historia, artículos de interés aeronáutico, noticias y correspondencia, sin faltar la sección cómica.

Hoy en día estamos desarrollando un programa de conferencias técnico aeronáuticas, con el fin de incrementar la seguridad en nuestros vuelos como son los cursos de Prevención de Accidentes, Liderazgo y Administración de Recursos, CFIT (CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN) y otros, en su oportunidad.

Sin embargo para lograr todos los servicios enunciados en nuestros Estatutos y los que en un futuro aparezcan, es necesaria la participación de todos y cada uno de los Socios presentes y futuros, ya que de ellos y de la unión, depende el lograr todo lo pretendido y recordemos la frase célebre "La unión hace la fuerza" y solo con esto obtendremos metas propuestas.

Hoy quiero repetir que nos hace falta la gente joven que debe continuar con las tradiciones, historia y anécdotas de la Escuela Militar de Aviación; ya que ellos serán los herederos de nuestros logros.

\*\*\*\*\*

## TEMAS DE REFLECCION

nunca

Nunca digas todo lo que sabes,  
nunca hagas todo lo que puedes,  
nunca creas todo lo que oyes,  
nunca gastes todo lo que tienes.  
Porque quien dice todo lo que sabe,  
hace todo lo que puede,  
gasta todo lo que tiene  
y cree todo lo que oye,  
un día dirá lo que no debe,  
hará lo que no sabe,  
juzgara lo que no ve  
y gastará lo que no tiene.

Inscripción en las Ruinas de Persépolis, tomada del libro Un regalo excepcional, recopilado por Roger Patrón Luján y publicado por Editorial Edamex.



Todos somos Hermanos



Somos Hijos de la  
misma Alma Matter



Ya tienes un futuro



No olvides a tu  
Escuela



Ahora te toca darle  
algo a Cambio



La Asociación de la



Escuela Militar de  
Aviación

Te necesita  
Únete a ella



Unidos



Lograremos Todo



