

La Fuerza Aérea Mexicana
en AMALGAM.

Operación de SEMAR en
RIMPAC

Irma Carranza.
Relato de un atentado

Protegiendo a las mascotas,
nuevo protocolo de Volaris

Número 1. Agosto. Primera Edición. Año 2018.

Vuelo Libre

Revista Mensual de Aviación

Aeroméxico formación

Magnífica opción para estudiar una carrera aeronáutica

SEMAR y Volaris
Imagen del rescate en México



Desplome del AM2431. Una historia de vida

CONTENIDO

3.

AMALGAM

La Fuerza Aérea Mexicana, el NORAD y el USNORTHCOM participaron con éxito en AMALGAM EAGLE 2018.

4.

LA ARMADA EN RIMPAC 2018

Personal de la Armada de México participa en el ejercicio Militar Multinacional RIMPAC.

6.

OPERACIÓN SALVAVIDAS

La Secretaría de Marina pone en marcha su plan de seguridad en las playas mexicanas.

8.

REPORTAJE

Entre ladridos y aviones.

11.

La que se iba...Y la que se fue

Relato autobiográfico de Irma Carranza.

14.

Salmon Thirty Salmon II

El pez que impactó un avión en el aire.

17.

Aeroméxico formación

Conoce las nuevas carreras de Piloto Comercial y Sobrecargo.

20.

Aeroespacial "El gaaas"

Explotación de recursos naturales en la luna.

22.

Avionazo en Durango

Cae un Embraer 190 de Aeroméxico.

Y mas...

En la portada: Simulador del Boeing 787 de Aeroméxico.

Foto F.EG



Vuelo Libre

Revista de aviación

EQUIPO EDITORIAL

Ernesto Chavez Ramos
chaveze2002@yahoo.com.mx

Jesus Nuñez
vuelolibretv@gmail.com

"F. GE" Giese-Man
fege@espacioaereo.net

Copyright © 2018 Vuelo Libre
La Revista Vuelo Libre cuenta con Derechos de Autor. Por lo tanto, son libres de copiar, distribuir y comunicar públicamente todos nuestros contenidos, siempre que se haga referencia a la fuente de la información y al autor si lo hay. Toda persona (usuario) que tenga acceso a dicha revista a través de Internet o cualquier medio digital reconoce y voluntariamente se sujeta a lo siguiente: El usuario puede visualizar el contenido de la revista "Vuelo Libre", imprimirlo, copiarlo y almacenarlo en el disco duro de su computadora personal o en cualquier otro soporte físico, exclusivamente para su uso personal y privado, quedando, por tanto, prohibida su utilización o reproducción con fines de lucro directo o indirecto, su distribución en cualquier forma, así como su modificación, alteración o decompilación.

LA FUERZA AEREA MEXICANA EN AMALGAM

LA FUERZA AÉREA MEXICANA LLEVO A CABO EL EJERCICIO AMALGAM EAGLE 2018.

EL EJERCICIO SE LLEVÓ A CABO CON AERONAVES EQUIPADAS PARA LA DETECCIÓN E INTERCEPCIÓN, QUE PERMITAN LA REACCIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DE LOS VÍNCULOS DE COORDINACIÓN ENTRE LOS PARTICIPANTES, OPERANDO CADA QUIEN EN SU TERRITORIO Y HACIENDO LA ENTREGA DEL OBJETIVO AÉREO EN LA FRONTERA.



El ejercicio "AMALGAM EAGLE 2018", es un evento conjunto entre México y los Estados Unidos, en el que los participantes trabajan de manera coordinada intercambiando información para la intercepción de supuestas aeronaves ilícitas que invadan el espacio aéreo de ambos países. Los objetivos principales del ejercicio son: Mantener las capacidades operativas y de comunicaciones entre el Comando Norte de los E.U.A. y la Secretaría de la Defensa Nacional para aplicar un concepto operacional común en el ámbito aéreo continental. Mediante el intercambio de información, conducir operaciones de detección e identificación de objetivos aéreos sospechosos, ilícitos o de amenaza.

Continuar trabajando en el diseño y empleo del protocolo a seguir dentro del proceso de comunicaciones, sobre aeronaves ilícitas transitando en los espacios aéreos de México y los E.U.A. Implementar procedimientos de respuesta susceptibles de mejorar para ambos países, dependiendo del tipo de vuelo que se esté realizando, sea sospechoso, ilícito o de amenaza. En este adiestramiento binacional, México participó con una delegación de expertos en aviación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), quienes estuvieron liderados por elementos de la Fuerza Aérea Mexicana. El ejercicio "AMALGAM EAGLE 2018" se

realizó del 9 al 13 de julio de 2018. Asimismo, fue realizado a través de ejercicios de gabinete de Cuarteles Generales y Operaciones Aéreas, los cuales reforzaron el adiestramiento y profesionalización del personal participante, mediante el empleo de aeronaves y equipo de vanguardia, en la aplicación de procedimientos para la ubicación e intercepción de aeronaves ilícitas. La práctica permitió generar la sinergia para fortalecer la capacidad de respuesta binacional, para la vigilancia, detección, seguimiento e intercepción de aeronaves ilícitas en la frontera México-E. U., salvaguardando el espacio aéreo correspondiente. Fuente: SEDENA

LA ARMADA DE MÉXICO PARTICIPA EN RIMPAC 2018

desplegado en "RIMPAC 2018", está integrado por 132 elementos, entre los que se encuentran especialistas en comunicaciones táctico militares, así como de enfermería táctica de combate. El componente aéreo se encuentra integrado por pilotos y tripulaciones de vuelo teniendo como plataforma de vuelo a un Helicóptero MI-17, y personal de apoyo en tierra especializado. La Fuerza de Tarea se complementa con un grupo de control del ejercicio y grupo de apoyo logístico y de sanidad naval. En esta fuerza se destaca la participación de 10 mujeres quienes colaboran integradas en todas las actividades de entrenamiento, tanto de combate como de apoyo de manera conjunta con el personal masculino y a su vez integrados ambos en parte de los ejercicios con personal extranjero; lo anterior como parte de las acciones en cuanto a equidad de género en las diferentes ramas en que se desempeñan las mujeres dentro de la Institución. Estos adiestramientos combinados tienen como objetivo compartir conocimientos específicos sobre tácticas, técnicas y procedimientos, tanto para ayuda humanitaria y en seguridad regional, en donde



PERSONAL DE LA ARMADA DE MÉXICO PARTICIPA EN OPERACIONES DE COMBATE DURANTE EL EJERCICIO MULTINACIONAL "RIMPAC CUENCA DEL PACÍFICO 2018", EN CALIFORNIA, EE.UU.

Personal de la Armada de México, del Cuerpo de Infantería de Marina los Estados Unidos de América (US Marine Corps) y del Ejército de las Fuerzas Armadas Canadienses (Canadian Forces), realizan operaciones de combate durante el Ejercicio Multinacional "RIMPAC (Rim of the Pacific) Cuenca del Pacífico 2018", que se lleva a cabo en la Base de Camp Pendleton en el Sur de California, EE.UU.

Dentro de los ejercicios que se realizan destacan las operaciones de combate que incluyen maniobras a nivel pelotón y sección incluyendo tiro con fuego real, operaciones aéreas de apoyo médico, familiarización con vehículos de desembarco anfíbio, prácticas de combate urbano y un simulador de escenarios para Infantería de Marina, dentro del entrenamiento general que se realiza en citado ejercicio. El componente de Infantería de Marina de la Fuerza de Tarea de la Secretaría de Marina-Armada de México que se encuentra

tanto el personal de la Armada de México como de los EE.UU. y Canadá, incrementan su nivel de interoperabilidad en preparación para futuras operaciones navales que tengan como misión la seguridad y preservación de la paz, el apoyo mutuo en operaciones de mantenimiento de paz, así como de ayuda humanitaria en atención a crisis. Cabe destacar que las mujeres y hombres navales ratifican que servir a México es una cuestión de Honor, Deber, Lealtad y Patriotismo, valores institucionales que fortalecen la misión de la Armada de México, así como el lema de "RIMPAC 2018" "Capacidad, Adaptabilidad y Camaradería", entre Armadas de naciones amigas. Es de destacar que RIMPAC es el ejercicio naval más grande del mundo, se realiza cada dos años y su objetivo principal es fortalecer la interoperabilidad entre las Armadas participantes mediante la aplicación de procedimientos operativos estandarizados, así como la planeación y conducción de operaciones navales con fuerzas de tareas multinacionales. Además de desarrollar capacidades de ayuda humanitaria y respuesta a crisis que proyecta a México como un país con responsabilidad global.

Fuente: SEMAR

EN ESTA FUERZA SE DESTACA LA PARTICIPACIÓN DE 10 MUJERES QUIENES COLABORAN INTEGRADAS EN TODAS LAS ACTIVIDADES DE ENTRENAMIENTO, TANTO DE COMBATE COMO DE APOYO DE MANERA CONJUNTA CON EL PERSONAL MASCULINO Y A SU VEZ INTEGRADOS AMBOS EN PARTE DE LOS EJERCICIOS CON PERSONAL EXTRANJERO





OPERACIÓN SALVAVIDAS

IMPLEMENTA LA SECRETARÍA DE MARINA – ARMADA DE MÉXICO OPERACIÓN SALVAVIDAS “VERANO 2018”, EN PLAYAS DEL PAÍS.



SEMAR/ARMADA DE MÉXICO | Militar

La Secretaría de Marina- Armada de México en funciones de Guardia Costera implementa Operación “Salvavidas Verano 2018” del 7 de julio al 19 de agosto, con la finalidad de cuidar la seguridad de turistas nacionales e internacionales que visitan las playas del país y centros turísticos del territorio nacional donde se ejerce jurisdicción por parte de la Institución, a través de siete Regiones Navales, 13 Zonas y 14 Sectores. Dicha operación se realiza en las playas de mayor afluencia turística de ambos litorales del país, en coordinación con autoridades de los tres niveles de gobierno y de

protección civil, con la finalidad de proporcionar seguridad y vigilancia para salvaguardar la vida humana de los vacacionistas nacionales e internacionales que se dan cita en los principales destinos turísticos del país.

En el marco de esta operación se instalarán puestos de socorro y rescate, donde elementos de sanidad naval y salvavidas, brindarán los primeros auxilios en caso de ser necesario.

En la “Operación Salvavidas, Verano 2018” participan alrededor de 4 mil 284 elementos entre



Almirantes, Capitanes, Oficiales, Clases y Marinería; así como aproximadamente 427 unidades de superficie, aéreas y terrestres de la Institución, efectuando funciones de: Salvavidas, Apoyo Médico y Vigilancia Marítima, Aérea y Terrestre.

Es de suma importancia observar y respetar las indicaciones emitidas por la Capitanía de Puerto respecto al comportamiento del mar en sus niveles de marea señalados con banderas de color verde, la cual indica que las condiciones para bañarse, nadar o bucear son buenas; amarillo, que significa precaución por corrientes marinas y la posibilidad

de que el estado del tiempo empeore; y rojo, que indica que los bañistas NO deben ingresar al mar. Asimismo, la Secretaría de Marina pone a su disposición los siguientes números de contacto en caso de cualquier emergencia en la mar: Centro de Comando y Control SEMAR: 01 (55) 56-77-71-19 o 01 (55) 56-24-60-04. 01 800 6274621 / 01 800 (MARINA1). Conmutador de la Secretaría de Marina: 01 (55) 56-24-65-00, a las extensiones 1000, 6004, 7226, 7852 ó 8383.

ENTRE LADRIDOS Y AVIONES

TEXTO Y FOTOS F. EG.

El mes de septiembre de 2017, fue un periodo de tiempo que muchos de nosotros quisiéramos olvidar, debido a los sismos que sacudieron diversas partes del territorio mexicano; en las semanas siguientes surgieron varios héroes, pero los verdaderos iconos en esta tragedia no fueron humanos, todos podemos recordar las fotos y videos en donde podíamos observar los binomios caninos y de inmediato se volvían virales; en el presente reportaje queremos hablar de Frida, sin querer demeritar a los otros binomios que participaron en el rescate de muchas personas. Frida es una hembra, de raza labrador dorado, inicia su trabajo operativo en enero de 2010, pertenece a la Unidad Canina de la Secretaría de Marina, al selecto grupo de perros de búsqueda y rescate, son considerados como apoyo técnico especializado cuyo objetivo es la localización de personas extraviadas

y sepultadas bajo escombros, y la referencia al selecto grupo, es porque solo 1 o 2 perros de cada 10 logra graduarse del curso de capacitación canino. Dicho curso se realiza de 2 a 4 horas de entrenamiento diario con el perro y lo lleva a cabo su manejador, la capacitación depende del perro y lleva entre 1 año a 1 año dos meses. Tiene dos manejadores: el 3er. Maestre CG. IM. MC Israel Arauz y el Cabo Sain. Ofta. MC. Alberto Emmanuel Hernández, y su entrenador es el 3er. Maestre CG. Cond. MC. Ulises Bahena. El manejador canino, tiene un equipo mínimo para el control de intervención del perro, el cual es: forniture (cinturón) con una bolsa porta pelotas, y un porta equipo, en el que lleva el collar de control y correa del animal, además, para más seguridad el can debe ser transportado siempre en un contenedor especial hasta el lugar donde se efectuará su labor. La pelota que usa su manejador es muy importante ya que representa para el perro una recompensa una vez que haya cumplido con su trabajo.



Por su parte el equipo del can consta de un collar fijo, arnés para suspender al perro o para controlarlo dependiendo del área donde el perro va a realizar su misión, usa también botas protectoras con la finalidad de evitarle daños en los cojinetes plantares (es la almohadilla de las patas, las protege y le permite absorber los golpes) y gafas que defienden sus ojos de humo, viento o polvo. Un detalle que cabe hacer mención es que, la fama de Frida llegó a otros continentes, en la tierra del Sol Naciente, Japón, la llaman Marina-Chan, debido

a que en su arnés y collar lleva la palabra "Marina" y pensaron que ese era su nombre y el Chan es un modo muy cariñoso de referirse a niños o animales. ¿Y todo lo anterior qué tiene que ver con la aviación? se preguntarán. Es muy sencillo, el fin de semana anterior, estaba observando los aviones en el Aeropuerto Internacional de la CDMX, un niño pequeño vio el A320 de Volaris con la imagen de Frida a un costado, pegó un pequeño salto y gritó: "es Frida, es Frida, la perrita de la Marina, mira papá, la súper perrita!". Algunas personas sonrieron



recordando al animalito. Ahora viene la breve parte de la aviación: Volaris colocó en noviembre de 2017 la imagen de Frida en el A320 con matrícula N525VL bajo el título “#Fuerza México” y la frase “Juntos levantamos el vuelo”, como un homenaje a los brigadistas que participaron en el rescate de las personas atrapadas en las construcciones que colapsaron en los terremotos del año pasado. La autora de la foto que aun hoy porta el A320 es la periodista Nelly Segura Granados, en Juchitán, Oaxaca, uno de los lugares donde Frida ayudó a rescatar a personas atrapadas (Tuvo actividad en la CDMX durante la explosión de la Torre de Pemex, y en países como Ecuador, Honduras y Guatemala). En aquél entonces Volaris ofreció dicho avión para el traslado de personal de rescate para ayudar en labores de auxilio a la población. La aerolínea se sensibilizó con la población, y al igual que muchas otras empresas generó centros de acopio a lo largo del país en apoyo a las personas de las áreas más afectadas. Es muy curioso: conocí a Frida en 2106, en la antesala del

Desfile Militar de ese año, pensé que era un animal “muy bonito”. Ahora en 2018, después de ser testigo de lo que ella, su manejador y los demás binomios caninos han realizado, no puedo dejar de pensar en ellos como héroes, no me malentiendan, hubo muchos militares, muchas personas a quienes les debemos mucho y desde este reportaje les doy las gracias. Lamentablemente no tienen un rostro o un nombre; por último debo reiterar que los binomios caninos nos dieron fuerza para seguir adelante y se convirtieron en la imagen del rescate en México.





“A partir del lunes 9 de julio, Volaris reforzará las medidas de seguridad para la documentación y resguardo de mascotas como equipaje facturado, y para ello ha generado un nuevo Protocolo, denominado CUCHO, que será atendido en todos los aeropuertos y por todo el personal a cargo no sólo del traslado, sino de la correcta documentación de

VOLARIS RINDE
HOMENAJE A
CUCHO, EL PERRITO
DE PEPE AGUILAR,
REFRENDANDO
SU COMPROMISO
CON EL CORRECTO
TRASLADO DE
MASCOTAS
DOCUMENTADAS EN
SUS VUELOS

las mascotas como equipaje facturado”, aseguró José Alfonso Lozano, director de asuntos corporativos de Volaris.

Este nuevo Protocolo añade las siguientes actividades:

- Levantamiento fotográfico al momento de subir a la mascota documentada a la banda de equipaje, al momento de ubicarla dentro del avión, y antes de bajarla después del aterrizaje.

- Las mascotas tendrán un espacio exclusivo dentro del avión y separado del equipaje.

- La jaula se introducirá dentro de una malla que evitará que esta se abra y pueda escapar la mascota.

- La red se retirará cuando la jaula se coloque en la banda de equipaje.

“El incumplimiento de alguna de las medidas del Protocolo CUCHO será motivo de sanciones administrativas a nuestro personal y proveedores de servicios” aseguró Lozano. “Estamos tomando todas las medidas para minimizar la probabilidad de que vuelva a suceder un accidente con el manejo de una mascota documentada,” finalizó.

PROTOCOLO CUCHO

LA QUE SE ÍBA... Y LA QUE SE FUÉ

Escritor invitado: Irma Carranza

Historia de un atentado

Parte 1 de 5

Aquella fría mañana del 24 de septiembre de 1952 en el café del célebre Marcelino Ham situado en el mirador oval del aeropuerto, nos encontrábamos tomando el desayuno varias tripulaciones. Éramos los asignados responsables de los vuelos que partirían al Sur, al Norte, al Este y al Oeste de la República Mexicana. Eran las 5:45 de la mañana; en tanto llegara la hora de hacernos cargo de nuestro avión departíamos en las mesas algunas sobrecargos con los pilotos que previamente habían elaborado su plan de vuelo y firmado, al igual que nosotros su hora de llegada a la oficina de Operaciones. Rara vez los copilotos formaban parte de las tertulias matutinas, porque ellos inmediatamente después de firmar y estudiar el plan de vuelo del capitán se iban a recibir el avión, a supervisar la recarga de gasolina, a revisar la bitácora de mantenimiento y a atender todos los detalles, hasta aprobar, en coordinación con los mecánicos el perfecto funcionamiento del avión listo a salir. Las o los sobrecargos abordábamos media hora después de los copilotos para recibir el comisariato, los manifiestos de carga y balance y las valijas del correo. Bajo nuestra responsabilidad iban también los documentos que amparaban al exprés o carga aérea y “los bultos a la mano” que solían entregárenos al pie de la escalera. Entre estos últimos había desde cintas de noticieros, películas y cortos de publicidad que se exhibían “al día” en los cines de provincia donde no existía aún la televisión. Pero además se nos confiaban los sobres de Compañía que iban de estación a estación con instrucciones para los Gerentes locales. Algo que nunca faltaba era el noticiero “Cuestión de Minutos” así fuera el último en llegar a nuestras manos. El servicio al cliente era sin restricciones y eficiente a más no poder. En los años cincuenta la Compañía Mexicana de Aviación S.A. primera línea aérea de México, ya contaba como ahora con magníficos pilotos expertos, entrenados en equipos Douglas el DC-3, DC4 y DC-6 B para el servicio de pasajeros. Algunos de

los más jóvenes capitanes provenían del Escuadrón 201 y los antiguos, ninguno de los cuales rebasaba los 45 años de edad, eran egresados de diferentes escuelas de aviación mexicanas y extranjeras; De la primera Escuela Militar de Aviación los capitanes Torres Rico, Boyer, Pini, Castro Almanza, por nombrar sólo a algunos, ya habían ascendido a los equipos de 60 y 40 Pasajeros; de la fuerza Aérea Expedicionaria, Jorge Farell, Luis Hajar, Hernández Sandoval, Urías, Uriarte, Zenizo, Zapata, eran comandantes ya del DC-3. Los más nuevos de la Escuela Cinco de Mayo de Puebla, Orozco Reyes Espíndola, Jaan Karl Albrecht no tenían más de 2 a 3 años en el DC-3. Para ser piloto de una aeronave con matrícula Mexicana nuestra ley exigía, como hasta ahora, ser Mexicanos por nacimiento. Aunque excepcionalmente y aceptados por decreto presidencial teníamos dos Norteamericanos de origen mexicano, el Cap. Nicanor Zúñiga y el Cap. Rivero excombatientes de la segunda guerra mundial y algunos pilotos refugiados de la guerra civil española entre ellos los Capitanes Francisco Tarazona, Castresana, Ananías San Juan, éstos dos últimos de Aeronaves de México. La aviación en los años cincuenta, era la culminación del esfuerzo de los grandes pioneros sin distinción de nacionalidad. De plano, México ya integraba la gran red de la comunicación aérea internacional con toda suficiencia y dignidad. El turismo a través de la aviación era “nuestra industria sin chimeneas”; ella generó la gran bonanza de la postguerra. Nuestras aerolíneas hicieron posible que la movilización de turistas fuera la principal fuente de esa riqueza. Sólo entre Aeronaves de México y Mexicana de Aviación S.A. prestaban servicio aéreo a más de sesenta ciudades dentro y fuera de la república sin contar a Aerovías Reforma, TAMSA, LAMSA, LAUMSA y AMSA y las grandes empresas internacionales American Airlines, Pan-American Airways, Braniff, Canadian Pacific y Air France. El Capitán Carlos Rodríguez Corona era también uno de los pilotos procedentes de la Fuerza Aérea Expedicionaria, del famoso Escuadrón 201. Su experiencia, el riguroso entrenamiento y las horas de vuelo acumuladas desde su ingreso a la Compañía Mexicana de Aviación, le habían dotado de la pericia y el aplomo que se requería para enfrentar cualquier emergencia. En el roll mensual de tripulaciones preparado por el Dto. de Operaciones sabíamos con anticipación los vuelos y los descansos que tendríamos en los siguientes 30 días. Ese miércoles 24 de Septiembre, en nuestro roll,

yo tenía asignado el vuelo 575 ida y vuelta a la ciudad de Oaxaca que se operaba con un avión DC-3 y partía a las 7:00a.m.; Un Joven serio, responsable y muy respetuoso, de reciente ingreso a la compañía llamado Agustín Jurado, sería el copiloto con el que ya habíamos coincidido en varios vuelos. El Capitán Rodríguez Corona, sería el comandante y la "auxiliar de vuelo" "stewardess" "aeromoza" "sobrecargo" o "azafata", según cómo quisieran llamarnos, Irma Carranza, esa era yo. Yo también estaba destinada a morir junto con ellos y 17 personas más, en una calculada, bien planeada y maquiavélica trama urdida por dos criminales innombrables. Lilia Novelo sobrecargo compañera mía, estaba asignada ese día al vuelo # 577 México-Oaxaca-Ixtepec-Tuxtla Gutiérrez -Tapachula, del que ella regresaría hasta el día siguiente. La salida de su vuelo por horario era a las 7:30 apenas media hora después del vuelo 575 en el que yo me iría. La afluencia de turistas a las zonas arqueológicas de nuestro país, habían demandado cada vez más asientos-pasajero especialmente a la ciudad de Oaxaca, donde las ruinas de Montalbán eran el gran atractivo para el turismo; así los dos vuelos de la mañana con sólo media hora de diferencia siempre iban llenos de americanos. En las temporadas altas llegaron a justificarse dos vuelos a Oaxaca uno de los cuales el segundo, el 577, prolongaba su servicio por todas las escalas hasta la terminal en Tapachula; ahí descansaba su tripulación hasta el día siguiente, aunque el avión regresaba de inmediato con la tripulación del día anterior. Ese, era el vuelo asignado a Lilia Novelo Torres ese día 24 de septiembre para regresar a México el día 25. Ella, era una linda señorita de 23 años, poco menos alta y apenas dos años mayor que yo, de grandes y expresivos ojos y muy bonito carácter, amigable y eficiente en su trato y en su trabajo. Quiso Dios y la Providencia, que sucediera algo insólito, algo que cambió las circunstancias de ese aberrante, criminal y alevoso atentado dinamitero, uno de los primeros, que registra la historia de la aviación mundial. El hermano de Lilia, Hermilo Novelo, un gran violinista mexicano que con el tiempo llegó a figurar entre los más famosos del mundo, hacía su debut en New York tocando un concierto en uno de sus grandes teatros y precisamente en la tarde de ese día 24 viajaba en American Airlines hacia la ciudad de los rascacielos. Por eso fue que a las 5:45 de la mañana llegó Lilia a nuestra mesa del café agita-

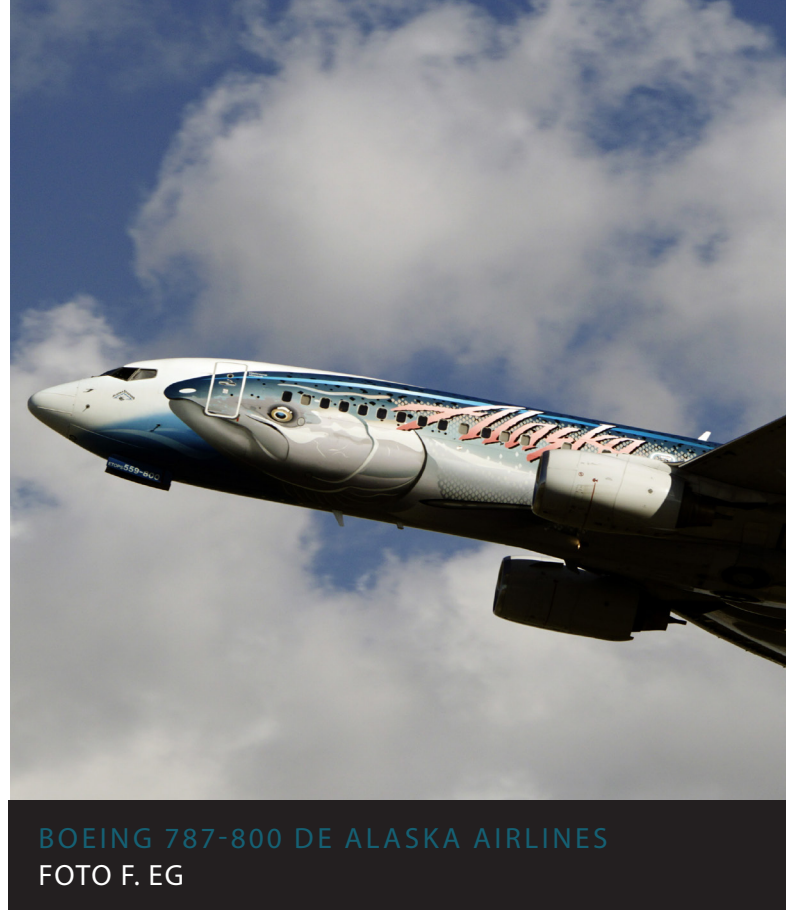
dísima pidiéndome que le cambiara mi vuelo por el suyo. Quería regresar ese mismo día a despedir con toda su familia al hermano que viajaba rumbo a la fama. Yo de inmediato le dije que sí; pero uno de los capitanes que estaba entre nosotros en la mesa nos señaló que esos cambios no se podían hacer sin autorización del Jefe de Sobrecargos o del Supervisor del Servicio de pasajeros; así que ella se fue a pedir el permiso ya segura de que contaba incondicionalmente conmigo para hacer el cambio. Pero se llegó la hora de presentarse al vuelo y Lilia no apareció por el café, de manera que asumí mi obligación y me fui a recibir mi avión con todo lo que esto implicaba. Así transcurría con toda normalidad la rutina previa a nuestra partida, cuando, poco tiempo antes de arribar la columna de pasajeros al abordaje, dando un paso sobre los dos primeros escalones de la escalera de acceso al DC-3 apareció un hombre alto, trajeado, flaco, de cara alargada y algo demacrado con una petaca deportiva en la mano. Llegó pidiéndome que la pusiera sobre el bufete en la parte trasera del avión, porque según él, la iba a recoger su dueño, un pasajero de los que viajaban a Oaxaca. Insistió en que la mantuviera "Aquí atrás en el "bufet". No me extrañó que usara el término en que nosotros conocíamos el pequeño gabinete de servicio, porque su cara me pareció conocida y me hizo suponer que se trataba de algún empleado de compañía ayudando a un familiar. Con gusto atendí su petición sin dudarle siquiera. No tardó en aparecer el pasaje, el cual ese día no llenó el avión a su tope de capacidad, puesto que eran 21 asientos y los pasajeros sólo 17. A medida que abordaban los pasajeros fui preguntando a cada uno si la petaca le pertenecía; algunos ponían atención otros no. Uno de ellos, un hombre mayor de edad se detuvo un poco, pareció reconocerla, pero avanzó diciendo que él "ya tenía la suya". La maleta permaneció pues en la cubierta del "bufet" mientras yo continué mi trabajo. En esa época pocas personas sabían abordar un avión; había que guiarlos para todo, proporcionarles las almohadillas pulcramente enfundadas y las cobijas que facilitábamos para abrigarse las piernas. Por ser un avión no presurizado obsequiábamos a cada pasajero un paquetito de chicles para que, al masticarlos durante el ascenso y el descenso, se les fuera igualando la presión sin resentir el agudo dolor de oídos. Los ilustrábamos sobre el uso de las bolsas del mareo y por último les facilitábamos el periódico del día o una revista. El avión DC-3 tenía una calefacción que, aunque no

muy deficiente, sí requería de tiempo para activarse y a medida que ascendía, el frío en esas mañanas de la capital de México calaba hasta los huesos. Así que era importante advertirles a los pasajeros que se abrigaran bien. Yo me esmeré porque el pasaje, con excepción de los turistas americanos, que casi se manejaban solos en el abordaje, los demás parecían gente humilde, que viajaba por primera vez en avión y que inspiraba ternura. Ya los turistas americanos se habían precipitado sobre los asientos de ventanilla para disfrutar de la vista aérea, pues entonces era bien sabido para ellos, los pilotos en nuestro país solían hacer sobrevuelos en las zonas arqueológicas, especialmente en Oaxaca, mientras nosotros en cabina describíamos los detalles más interesantes. Los niveles de altura y velocidad de esos aviones eran ideales para la observación, en especial los del DC-3 al que los americanos llamaban "fatty and happy" Gordito y feliz. Entre los aviones de pasajeros, el DC-3 no era el más grande pero sí "era el mayor de edad". Tenía una amplia cabina que contaba con servicio sanitario y un pasillo donde circulábamos dando atención al pasajero con tranquilidad, gracias a su alto techo; los asientos eran dos del lado izquierdo y uno del lado derecho del pasillo por fila, hasta hacer siete filas; cada fila con su propia ventanilla a ambos lados. El famoso bufet estaba situado inmediatamente a la derecha de la única puerta de entrada de pasajeros, situada atrás en la parte izquierda del avión, precisamente en el lugar donde más se angosta el fuselaje. En esa pequeña consola metálica llamada "bufet" se instalaban los termos del café, el jugo de naranja y el agua. Estos iban atados en la pared del fondo mediante unas abrazaderas, con sus llavecillas surtidoras hacia abajo, lo que hacía que a veces gotearan. A la izquierda del bufet, se abría la puerta del pequeño sanitario en cuya pared del lado de afuera, fijado con dos flejes de correa había un estuche metálico de regular tamaño con la leyenda "Botiquín"; éste venía cerrado con un candado y tenía visiblemente pintada la advertencia de "ábrase sólo en caso de Emergencia". Abajo del botiquín y también fija a la pared, había un hacha de mango corto, que no parecía ser muy filosa; entre el baño y el último asiento de la ventanilla el del sobrecargo estaba el perchero donde colgábamos los sacos, los abrigos y los porta trajes. Justo abajo del perchero los empleados del comisariato solían acomodar, malamente, aunque no había otra opción, las cajas de cartón azul que contenían el "lunch" del pasaje y la tripulación. Las cajas

subían ya estibadas y atadas una sobre otra, en dos columnas que con frecuencia acababan entreveradas con los porta-trajes o los sacos del perchero haciendo un tanto angustioso el espacio destinado al servicio del "bufet". Por si fuera poco, en la sola carrera hacia la cabecera de la pista, antes todavía del despegue y durante el rodaje del avión, como dije antes, los termos de líquidos solían gotear y a veces hasta derramarse haciendo difícil mantener limpia la zona de trabajo. En síntesis, cualquier cosa que se nos diera de más, "a la mano", era un verdadero estorbo. En ese orden de cosas, en punto de las siete de la mañana por itinerario, se inició el carreteo hacia el extremo de la pista 5 derecha para efectuar el despegue de nuestro avión matrícula XA-GUJ. Con su tren de aterrizaje a "tres puntos"; dos grandes llantas delanteras y una pequeña llantita atrás conocida por "patín de cola", más que iniciar el carreteo, aquel día inició el "milagroso traqueteo" causante de los derrames de termos en el "bufet", precursores de los grandes pequeños detalles y hechos milagrosos que se fueron sucediendo en la más extraña aventura, la más descabellada, trágica e insólita que vivimos los tripulantes de los vuelos 575 y 577 de la Compañía Mexicana de Aviación.

C o n t i n u a r á ...

SUSHI EN EL PARABRISAS



BOEING 787-800 DE ALASKA AIRLINES
FOTO F. EG

EL AVIÓN DE ALASKA AIRLINES REALMENTE IMPACTÓ A UN PEZ EN EL AIRE.

El avión que golpeó a un pez es una de las reseñas más legendarias en la historia de Alaska Airlines.

Como todos los grandes cuentos de peces, el tamaño del pez crece con cada narración, pero la historia que fue noticia en todo el mundo en 1987 es completamente cierta. (Aunque probablemente no ayudó que los periódicos publicaran la historia el día de los inocentes).

El 30 de marzo de 1987, un vuelo 737-200 de Alaska Airlines despegando de Juneau tuvo un encuentro cercano de tipo acuático, colisionando con un gran pez. Dicho pez fue cazado por un águila que lo traía en sus garras, esta ave cruzó la ruta de vuelo del avión. El águila debe haber decidido que jugar al "pollo" con un 737 no iba a terminar bien, y cambió rápidamente de dirección (el juego del "pollo" tiene su origen en un juego en el que dos pilotos conducen uno hacia el otro en un recorrido de colisión: uno debe desviarse, o ambos pueden morir en el accidente).

"En el proceso, el águila liberó su comida o tal vez el rápido giro arrancó el pez de sus garras", escribió en 2005 el piloto de Alaska Airlines Captain Mac af Uhr acerca del incidente: "Fue uno de esos momentos de 'no puedo creer que me haya ocurrido esto a mí', los dos pilotos (Bill Morin y Bill Johnson) observaron cómo el pez caía hacia la aeronave como en cámara lenta".

"¿Acabamos de golpear lo que creo que golpeamos?", dijo Morin por radio, mientras el pez había golpeado el avión justo detrás de la ventana de la cabina. El águila aparentemente escapó sin una lesión. El pez se convirtió en sushi en el parabrisas, lo cual fue confirmado tras una inspección en la siguiente parada de la aeronave en Yakutat.

"Encontraron una mancha grasienta con algunas escamas, pero sin daños", dijo Paul Bowers, gerente del aeropuerto de Juneau, a The Associated Press en ese momento.

Más tarde Morin estimaría que el pez tenía entre 12 y 18 pulgadas de largo, y que podría haber sido una Dolly Varden, debido al hecho de que estaban en temporada en ese momento.

Hoy, Alaska Airlines vuela su propia "gran captura" de un salmón. El Salmon-Thirty-Salmon es un homenaje de la línea aérea a la asociación de la industria pesquera del estado de Alaska.

Alaska Airlines vuela más de 20 millones de libras de productos del mar al año desde Alaska a mercados en los Estados Unidos, Canadá y México. Imaginae cuán confundido estaría hoy ese águila si se cruzara con este pez enorme en el avión.

El Boeing 737-800 de Alaska Airlines lleva por nombre Salmon Thirty Salmon II (Salmón Treinta Salmón II).



“...el piloto de Alaska Airlines Captain Mac af Uhr escribió en 2005 acerca del incidente: “Fue uno de esos momentos de ‘no puedo creer que esto me haya ocurrido a mí...”

Luciendo una imagen de un salmón salvaje “Rey de Alaska” de 129 metros de largo, la librea de la aeronave esta tan detallada que también presenta escamas de pez en los winglets y la palabra “Alaska” con un color

rosa salmon en el fuselaje. El diseño que fue desarrollado 2012 se encuentra entre los aviones comerciales más intrincados del mundo y fue producido en asociación con el Alaska Seafood Marketing Institute, que promueve mariscos de Alaska. Alaska Airlines tiene varios 737-700/800/900 con libreas especiales conmemorativas a diferentes causas, a continuación hacemos mención de ellas:

Boeing 737-700
Portland Timbers plane

Boeing 737-800
Spirit of the Islands
Spirit of Seattle
Adventure of Disneyland Resort
Incredibles 2

737-900
Honoring Those Who Serve
Celebration of Boeing 100 anniversary
More to Love
Spirit of Disneyland II

Historia e imagen del periódico obtenida de :
<https://blog.alaskaair.com/alaska-airlines/history/flying-fish/> historia e imagen

2B Wednesday, April 1, 1987 THE HERALD

Plane, fish collide in midair

Associated Press

JUNEAU, Alaska — A midair collision between a jetliner and a fish — that's right, a fish — delayed an Alaska Airlines flight for about an hour while the plane was inspected for damage.

“They found a greasy spot with some scales, but no damage,” said Paul Bowers, Juneau airport manager.

And how can a jet hit a fish? It's easy, if the fish is dropped by a bald eagle.

The incident occurred as the Boeing 737 took off Monday from the Juneau airport, the plane's pilot told Bowers. About 400 feet past the runway's end, the jet crossed the flight path of a bald eagle, fish in talons.

“The law of the jungle prevailed,” Bowers said. “As the larger bird approached, the smaller bird dropped its prey.” The fish hit a small “eyebrow window” at the top of the cockpit, Bowers said.

A mechanic was dispatched to the plane's next stop in Yakutat, 200 miles to the northwest, said Jerry Kvasnikoff, Alaska Airlines customer service manager in Juneau.

The eagle apparently escaped injury. The fish, species unknown, is presumed dead.

“This time of year, if I had to guess, it might have been a cod,” Kvasnikoff said. “You never know what an eagle will get into.”

Kvasnikoff and Bowers said this was the first airplane-fish collision they had heard of, but they said jets occasionally collide with other forms of Alaska wildlife.

“Over the years, we've had planes hit various critters — moose, deer, every kind of bird. But that's a first for a fish,” Kvasnikoff said.

Periódico publicado con la noticia el día de los inocentes

ACCIDENTE AÉREO EN IXTEPEC, OAXACA

Afortunadamente
no hay víctimas que
lamentar.



La Secretaría de la Defensa Nacional informa a la opinión pública que el 17 de julio a las 15:25 horas un avión T-6C de la Fuerza Aérea Mexicana, se accidentó al encontrarse realizando adiestramiento en vuelo, en la Base Aérea Militar No. 2 de Ixtepec, Oaxaca,

resultando destruido al impactarse a un costado de la pista. La tripulación se eyectó instantes antes y posteriormente fue trasladada al Hospital Militar de Zona de Ciudad Ixtepec, Oax., para su atención médica, diagnosticándoseles con estado de

salud estable y lesiones mínimas. Las Comisiones Investigadora y Dictaminadora de Accidentes Aéreos y de la Inspección y Contraloría General del Ejército y Fuerza Aérea, investigan las causas que originaron el evento.



Aeroméxico formación

TEXTO Y FOTOS F. EG.

CON LA APERTURA DE LAS CARRERAS DE PILOTO COMERCIAL Y TÉCNICO SUPERIOR UNIVERSITARIO, AEROMEXICO FORMACIÓN SE POSICIONARÁ COMO EL LIDER INDISCUTIBLE EN ESTA RAMA DEL SECTOR EDUCATIVO

“Nuestra propuesta educativa es la excelencia, la carrera está orientada para darles a los jóvenes las herramientas para acceder al medio laboral de una forma rápida y exitosa” Cristina Picaso. Jefatura de Capacitación de Sobrecargos.

El 30 de mayo pasado Aeroméxico anunció, a través de un desayuno para la prensa e invitados especiales acerca del lanzamiento de una nueva aérea de instrucción con las carreras de Piloto Comercial y Técnico Superior Universitario (Sobrecargos), su nombre sería “Aeroméxico formación”, una nueva rama de negocio con retos muy grandes, cuya meta principal es formar a los mejores profesionales del ambiente aeronáutico en México, en este evento estuvo presente Andrés Conesa, CEO de Aeroméxico, el cual le confió este proyecto al Maestro Ernesto García Director General de Aeroméxico formación deseándole mucho éxito. Apenas han pasado dos meses de ese evento y hacia finales del mes de julio pudimos conocer las instalaciones y a algunos de los instructores de esta área de capacitación del personal técnico aeronáutico y próximamente



Mtro. Ernesto García Dir. Gral.

centro de formación para las nuevas generaciones. La primera parte del recorrido fue en el área de simuladores, el Cap. Miguel Ángel Valero, es el gerente a cargo de esta sección, y nos permitió abordar el del Boeing 787, aquí se entrenan y capacitan los pilotos de esta aeronave, los simuladores de Aeroméxico son de última tecnología y recrean todas las situaciones normales y anormales que pueden ocurrir en un avión, pueden representar más de 700 fallas, desde lo más “común” como una falla en un motor hasta ingestión de aves en los motores, observamos un despegue desde la Ciudad de México y constatamos la fidelidad de este simulador con la realidad, incluso pudimos apreciar el remolque o tractor que efectuó el push back con el avión. En estas instalaciones existen 54 salones donde se darán las clases teóricas para los futuros Pilotos,

Técnicos Superiores Universitarios y Técnicos en Mantenimiento. Pudimos observar el familiarizador de 737 (es una parte de la cabina de pasajeros donde se entrena a los sobrecargos, también cuentan con uno de Embraer 190) cabe hacer mención, que esta parte de la capacitación es por competencias, es decir, cada persona tiene que demostrar cada uno de los conocimientos adquiridos y aplicarlos en la realidad; participamos en un breve simulacro de humo, al igual que otro de ditching (evacuación de los pasajeros sobre un cuerpo de agua) en una alberca, con estas maniobras quedó perfectamente claro que el trabajo de un(a) sobrecargo no es sencillo como aparenta, ya que requiere de un nivel de capacitación muy alto y especializado. Uno de los objetivos para el curso de Técnico Superior Universitario (sobrecargo) es profesionalizarlo, es decir que tenga más competencias y conocimientos de los que se requieren, haciendo énfasis en la seguridad y en la atención al cliente sin olvidar la competencia lingüística, que es fundamental en la industria aeronáutica. Además para este curso Aeroméxico Formación estableció un acuerdo con Galileo Global Education, reconocido como una de las redes universitarias más importantes del mundo. Por su parte, en las 2 aulas de capacitación de los Técnicos de mantenimiento de aviación, existen sistemas muy avanzados para la

mejor obtención de conocimientos, por ejemplo, se pueden “ensamblar” 8 aeronaves en cada aula, es decir 8 aviones 737 y 8 aeronaves 787. En el aula del 737 se estaba impartiendo un curso sobre las diferencias entre el mantenimiento del 737 Max y el 737 NG, en el aula de 787, nos explicaron que este sistema es igual al simulador de vuelo, pero en tiempo real, cuenta con un virtual tour que es, básicamente conocer las distintas partes de la aeronave sin salir del aula. Para la carrera de Piloto Comercial, Aeroméxico formación tiene como socio estratégico a CAE líder mundial en entrenamiento aeronáutico. Una ventaja para esta carrera es que las prácticas de vuelos se realizaran en Phoenix, Arizona, Estados Unidos, se nos comentó que la matrícula para la carrera de Piloto Comercial está completa para este primer periodo que inicia el 20 de agosto próximo. Es importante comentarles que Aeroméxico formación requiere de un examen de selección, por lo que no es solamente contar con el capital económico para lograr inscribirse, se requiere de un perfil idóneo de acuerdo a la carrera. Aeroméxico formación tiene todo para lograr ser el mejor centro aeronáutico de enseñanza del país, instalaciones muy superiores a cualquier otra institución, con muchos años de experiencia y que saben transmitir el conocimiento, socios estratégicos y alianzas bien planeadas, tanto nacionales como extranjeras, pero esto no es todo, tienen planes a medio y largo plazo bien conformados, lo que habla de una buena dirección y guía, y todo esto contribuirá a que el sector aeronáutico del país crezca.



Ditching



EL GAAASS

- A la Luna por Combustible
- Puede haber grandes cantidades de Helio 3

Por Erni Ramos



Todo parece indicar que en adelante cada día será más cotidiano escuchar y hablar sobre el Helio 3 y los viajes a la luna. Por si alguien se pregunta: ¿qué es el Helio-3? La respuesta es muy simple: Este isótopo del helio posee un gran poder energético, se compone de 2 protones y un neutrón, elementos que lo definen como ligero y no reactivo. Gas a final de cuentas.

Descripción simplona para que a la vox populi nos quede perfectamente claro: es el energético que en el mediano plazo puede suplir a los combustibles fósiles perecederos –petróleo y gas natural-. Algunos científicos calculan nos iluminaría la vida hasta por 5 mil años; pocos más pocos menos.

El detalle donde los hombres de ciencia centran su atención por el momento, estriba en que el Helio-3 escasea en la Tierra porque la atmósfera evita que penetre y llegue al suelo de nuestro planeta.

¿Dónde encontramos entonces el Helio-3? Ahí es donde quienes saben se están aplicando para aprender, primero, cómo extraerlo, y segundo, cómo transportarlo desde la Luna, hasta los depósitos para su almacenamiento en la tierra.

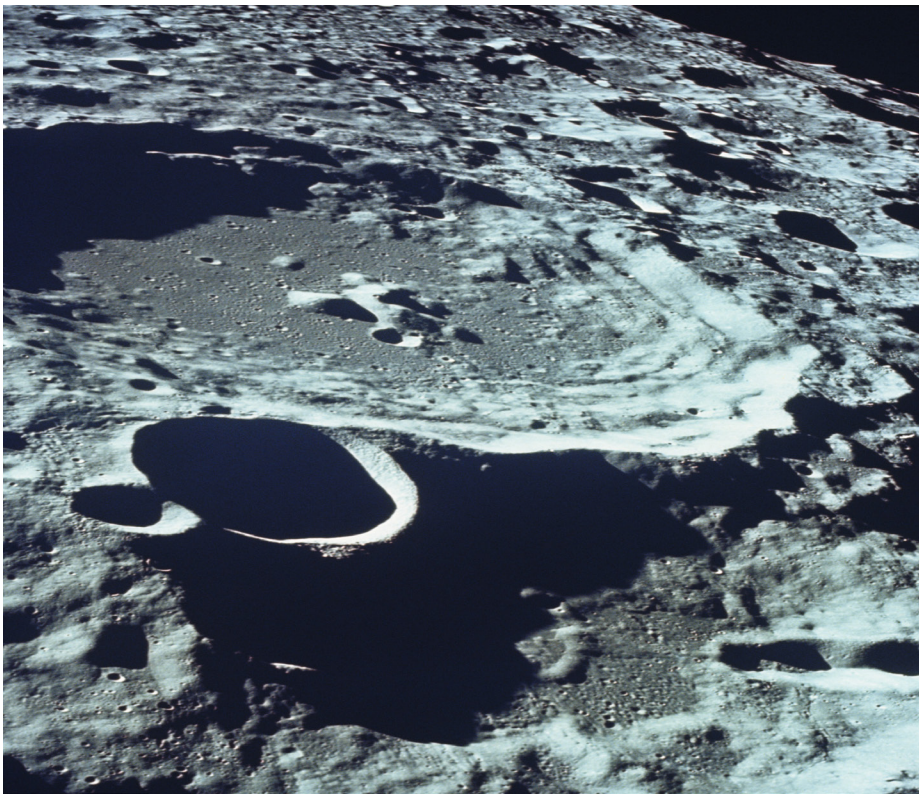
La diferencia entre luna y tierra, es que en nuestro satélite no existe la barrera atmosférica, y eso permite al isótopo asentarse en suelo lunar que recibe del viento solar sin filtración alguna desde mucho antes que la humanidad existiera,

ya que son las partículas solares así como de los asteroides que han chocado con la cara oculta de la luna, los creadores del isótopo que se deposita en grandes cantidades.

Toda esta planeación ha dejado atrás la ciencia ficción para convertirse en una realidad inocultable a los ojos de la humanidad, la carrera por la conquista del espacio toma un matiz diferente al que se anunciaba hace 50 años, o cuando menos a lo que nos hicieron creer los Estados Unidos, cuando todo apunta que las misiones Apolo transportaron muestras de regolito de donde se ha extraído el helio-3.

Así, mientras los científicos de naciones como Estados Unidos, Rusia, China, Japón, India y la Unión Europea, estudian las posibilidades de explotación del Helio-3 como fuente de energía una vez se haya logrado la fusión nuclear, ingenieros en aeronáutica de esos países se dan a la tarea de proyectar la mejor forma de transportar el producto.

La decisión no es fácil pues interviene múltiples factores como saber si los laboratorios se instalarían en la Luna o en la Tierra. Hasta ahora las muestras transportadas son



meramente representativas para la realización de las pruebas correspondientes, pero traer cantidades impensable para cubrir las necesidades diarias de nuestro planeta, considerando 3 días de viaje Luna/Tierra, implica un reto al conocimiento para desarrollar naves seguras con la capacidad necesaria.

En la carrera por la conquista del espacio no se vislumbra claramente quien marcha a la cabeza. China, con la misión Chang'e 3 que en 2013 instaló un módulo de aterrizaje y un vehículo de exploración, es el único país que se ha manifestado con maniobras lunares en el presente siglo, y al parecer los resultados no publicados son satisfactorios, ya que su agenda contempla un nuevo lanzamiento que explorará la aparentemente todavía inexplorada cara sur del satélite natural, y donde se calcula existen cantidades inmensas de regolito que guardan el preciado Helio-3.

Este gigante asiático bien puede haber rebasado ya al resto de los países en lo referente a tecnología espacial y exploración lunar, como

lo demostró en 2007 cuando lanzó misiles anti satélite con los que detonó su propia estación meteorológica, instalada muy cerca de los satélites espía estadounidenses.

India no se queda atrás en la conquista espacial. Con más iniciativa y creatividad que presupuesto, recientemente anunció el lanzamiento para octubre de una nave que estudiará la cara oscura de la Luna en busca de una fuente de energía nuclear sin desechos; Helio-3.

La nave Chandrayaan 2, transportará un orbitador, un módulo de aterrizaje y un vehículo de exploración rectangular, equipo cuyo objetivo es la generación y envío de imágenes a la agencia espacial india.

La presión de China y la India ha despertado la prisa en Estados Unidos, donde ya apresuran el lanzamiento en 2020 de un orbitador lunar además de atender el reclamo presidencial para subir astronautas a la Luna lo antes posible.

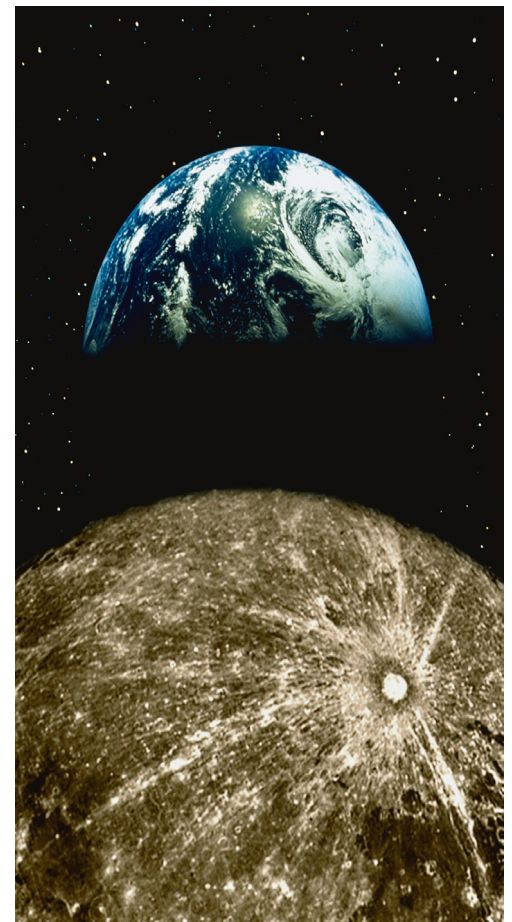
La señal de arranque está dada y en pocos años el espacio estará tan congestionado como

las calles de nuestras ciudades, con naves-tanque, orbitadores, estaciones, satélites y no se dude que hasta turistas curiosos.

Sobre la marcha se sabrá si es suficiente la ley sobre espacio exterior emitida por Naciones Unidas, donde se afirma que todo descubrimiento espacial será para beneficio de la humanidad, además de los acuerdos que prohíben la militarización del espacio

Porque no cabe duda que en el caso del Helio-3, el país que primero descifre la forma de explotar y comercializar esta fuente de energía nuclear, marque el camino al resto del mundo con todas sus consecuencias.

Porque en la distancia lunar podría no haber el espacio suficiente que albergue las ambiciones políticas y económicas de todas las naciones que se declaren listas en la carrera por el gas.



AVIONAZO EN DURANGO

Una Historia de Vida

Por Erni Ramos

Ese inolvidable martes 31 de julio 103 personas iniciaron su día como otros 7 mil 500 millones de habitantes en el planeta. La diferencia entre ellos y el resto de la población mundial, ese día estribó en que nadie les dijo que fueron elegidas por el destino para vivir la mayor experiencia de su vida.

Amas de casa dedicaron la nublada mañana a los preparativos vacacionales, 11 pequeños viajeros ayudaban excitados esperando la hora señalada. Empleados, ejecutivos y hombres de negocio concluían actividades para llegar en tiempo y no perder su vuelo Aeroméxico 2431 Durango-Ciudad de México, programado para despegar alrededor de las 16 horas.

Mientras esas 103 personas se preparaban para su cita con el destino, el avión Embraer E190 de Aeroméxico cubría destinos entre Tampico-Ciudad de México. Ciudad de México-Bahías de Huatulco-Ciudad de México, de donde partió a Durango con el plan de retornar a la capital del país alrededor de las 17:30 horas, sin que nadie pudiera o quisiera sospechar que la aeronave de fabricación brasileña con 10 años de antigüedad, ya no volvería.

Porque todos podemos pero no tantos son los que piensan a la

hora de volar en la posibilidad de estar involucrados en un accidente aéreo, y menos cuando ocupamos aerolíneas con altos estándares de calidad y mantenimiento en sus equipos, como es el caso del Embraer E190 de Aeroméxico, que apenas en febrero de este año había recibido mantenimiento mayor.

Casi a las 4 de la tarde cuando las nubes se tornaban cada vez más negras 99 pasajeros iniciaban el abordaje del vuelo Aeroméxico 2431 con destino a la Ciudad de México, en tanto 4 miembros componentes de la tripulación preparaban el despegue atendiendo cada uno sus responsabilidades.

De pronto, sin previo aviso, así como acostumbra la naturaleza: la tormenta. Gruesas gotas bajaron del firmamento acompañando tremenda granizada y vientos con velocidad de hasta 55 kilómetros por hora. Nadie lo habló pero casi todos lo pensaron y algunos hasta murmuraban sobre posponer el vuelo. ¿Miedo? Siempre a lo desconocido y a los caprichos de la naturaleza. ¿Desconfianza? La tripulación es experta y la aeronave obvio se encuentra en perfectas condiciones. ¿Qué podría salir mal?

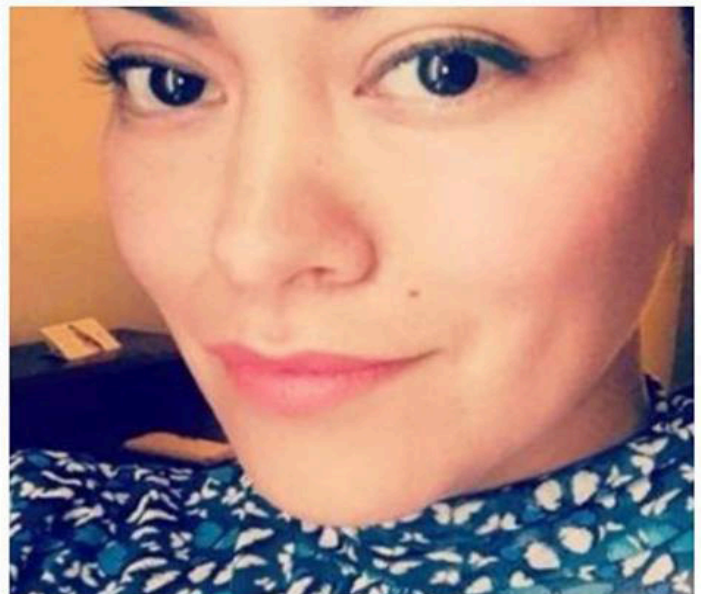
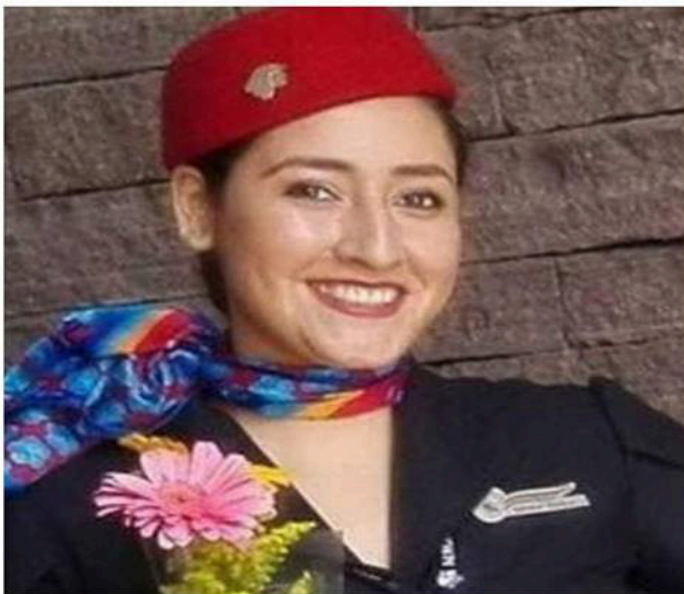
consideraron muchos pasajeros mientras se acomodaban en sus asientos.

Minutos después de las 16 horas la torre de control en el aeropuerto Guadalupe Victoria autoriza el despegue del vuelo 2431. Carlos Galván Mayrán, capitán piloto aviador al mando de la nave toma pista al tiempo que la tormenta arrecia. Quien hubiera dicho lo contrario habría mentado; gestos de preocupación y temor eran inocultables y describían fielmente el momento que se vivía entre muchos pasajeros, mientras, como si la intención fuera impedir su despegue a toda costa, la madre naturaleza lanzaba con furia agua, granizo y viento contra el Connect XA-GAL que para esos momentos comienza a levantar el vuelo.

María Guadalupe acunaba con toda firmeza entre sus brazos a su pequeña de pocos meses de nacida mientras brindaba palabras de aliento a la mayorcita. Los pequeños ojos de la pasajera Anabel se abrían desmesurados dando cuenta de la lucha desigual donde el avión “batallaba para agarrar velocidad”.

Buenos samaritanos como José Luis Corral infundían ánimo a sus compañeras de viaje con palabras de consuelo, aunque más tarde reconocería: “la verdad es que lo decía a otras personas tratando de alejar mi miedo”.

Respiraciones agitadas, palabras



de aliento, Ramin con su video de 28 segundos, pensamientos familiares, rezos en silencio y no hubo tiempo para más: el vuelo de Aeroméxico 2431 que despegó del aeropuerto Guadalupe Victoria en la ciudad de Durango con 99 pasajeros y 4 tripulantes minutos después de las 4 de la tarde el martes 31 de julio...perdía la batalla contra la naturaleza tras ser alcanzado por vientos encontrados que segundos después de su despegue lo precipitaron a tierra.

Sin importar sus impecables índices de seguridad a nivel mundial, el Embraer E190 caía pesadamente sobre su ala izquierda para elevarse de nuevo impulsado por la inercia

tras perder sus 2 motores y caer de nuevo en suelo irregular por donde avanzó cientos de metros hasta poner fin a su loca e incontrolable carrera guiado en lo posible por el capitán piloto aviador Carlos Gaytán.

Sí hubo gritos de miedo y dolor, sí hubo llanto y muchos lamentos, pero nada que el instinto de sobrevivencia no pudiera dominar. Una puerta abierta por las sobrecarga, uno y otro boquete fueron la ruta de escape a la salvación. 103 personas dominaron a la estadística sobre accidentes aéreos y sobrevivieron a la catástrofe.

Los heridos se recuperan, las familias se reencuentran, las histo-

rias al respecto se incrementan, la tripulación feliz y orgullosa de su actuación ante el desastre. Así es como día a día vuelven a la cotidianidad esas 103 personas elegidas por el destino, entre casi 7 mil 500 millones de habitantes en el mundo, para vivir la mayor experiencia de su vida...volver a nacer.

Imagen tomada de redes sociales.