

# VL

Revista Mensual de Aviación

## Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana



Para información de esta revista, envía un email a [vuelolibretv@gmail.com](mailto:vuelolibretv@gmail.com) ó [fege@espacioaereo.net](mailto:fege@espacioaereo.net) |

Número 5. DICIEMBRE.  
Primera Edición. Año 2018.

DICIEMBRE 2018

## CONTENIDO

3.  
EDITORIAL

5.  
VOLARIS AYUDA A CUMPLIR EL  
SUEÑO DE DIONICIO

6.  
LA MUJER MAS PODEROSA DEL  
MUNDO

8.  
LXXIII ANIVERSARIO DEL RE-  
TORNO A LA PATRIA DE LA  
FUERZA AÉREA EXPEDICIONA-  
RIA

12  
BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA  
F.A.E.M.

17.  
NUEVO DIRECTOR DE VENTAS EN  
LUFTHANSA

18.  
CHINA SOUTHERN NUEVA RUTA

20.  
LA QUE SE IBA...Y LA QUE SE FUE  
CONCLUSIÓN

24.  
ELSA KARMINA CORTÉS VORRATH  
PRIMERA MUJER PILOTO MILITAR  
EN MÉXICO

26.  
AIR FORCE ONE

28.  
INSTITUTO MORA PRESENTA "HÉROES  
DE LA AVIACIÓN"

30.  
FAMEX 2019

Y mas...

## Vuelo Libre

Revista de aviación

EQUIPO EDITORIAL

Ernesto Chavez Ramos  
[chaveze2002@yahoo.com.mx](mailto:chaveze2002@yahoo.com.mx)

Jesus Nuñez  
[vuelolibretv@gmail.com](mailto:vuelolibretv@gmail.com)

"F. GE" Giese-Man  
[fege@espacioaereo.net](mailto: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 volun-  
tariamente se sujeta a lo siguiente:  
El usuario puede visualizar el con-  
tenido de la revista "Vuelo Libre",  
imprimirlo, copiarlo y almacenarlo  
en el disco duro de su computa-  
dora 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.

DISEÑO: F.EG.

En la portada:  
Coronel Carlos Garduño (Ret.)  
Piloto FAEM  
Foto F.EG



### Audietur et altera pars – A la otra parte también hay que oírla.

A finales de noviembre, se llevó a cabo una conferencia de prensa para presentar al nuevo director de ventas de Lufthansa para México y América Central, la pregunta que nunca puede faltar hacia los directivos o personal de líneas aéreas en este tipo de eventos es: “¿Y usted qué opina de la cancelación del NAICM?”, es una pregunta tendenciosa que normalmente hace la prensa, tal vez para obtener un punto de vista objetivo sobre el tema o buscando una respuesta controvertida para convertirla en una noticia amarillista o sensacionalista, los directivos de Lufthansa no cayeron en controversias políticas y su respuesta fue de lo más acertada, simplemente contestando en un contexto de negocios (finalmente los negocios y la economía van de la mano), “La decisión de cancelar en NACM fue desafortunada, no se debe subestimar la relación entre infraestructura y crecimiento, sobre todo en un país que no tiene un plan a largo plazo con un horizonte de 20 a 30 años, la falta de infraestructura genera incapacidad de crecer y (los países) se quedan detrás perdiendo competitividad”, esto es una verdad absoluta, la falta de planeación ha sido evidente en muchos gobiernos de nuestro país, y cuando por fin, hay un proyecto que promete grandes inversiones es ¡cancelado! Pero yo me pregunto ¿Alguien les pregunto a las empresas involucradas? y me refiero a las líneas aéreas que invierten miles de millones de dólares para ofrecer sus servicios, ¿quién va a pagar para tener personal de tierra tanto en el AICM como en Santa Lucía? ¿Quién va a transportar a los pasajeros que tengan alguna conexión entre los dos aeropuertos? y ¿Quién va a garantizar que lleguen a tiempo a sus conexiones? Hay un sinnúmero de preguntas sin contestar que repercutirán en los bolsillos de las líneas aéreas y sobre todo

de los pasajeros, ojala se tomen en cuenta todos los factores y no solo los temas políticos para tener un aeropuerto de primer mundo y que verdaderamente represente un proyecto de inversión con visión de futuro para todos los mexicanos y sobre todo para las nuevas generaciones.

## Volaris, su equipo de voluntariado corporativo y Dr. Sonrisas cumplen el sueño de Dionicio: convertirse en “Piloto por un Día”

Volaris une a su voluntariado corporativo de la mano de Dr. Sonrisas para cumplir el sueño de Dionicio, un niño de 8 años proveniente de Cancún con discapacidad motora, que sueña con convertirse en Piloto. José Luis Suárez, Jefe de Operaciones de Volaris, acompañó a Dionicio en su entrenamiento en el simulador de vuelo en el AICM y Enrique Beltranena, CEO y director general de Volaris, refrendó su sueño dándole un uniforme de piloto junto a un pin de Volaris en una ceremonia que tuvo lugar en las oficinas centrales de la aerolínea, en el Corporativo Samara en la Ciudad de México. “Acompañar a Dionicio en sus prácticas en el simulador, ha sido uno de los grandes honores de mi vida. Realmente nos sorprendió con su destreza y habilidad. Su compañía ha sido una lección de valentía y humildad para todos los que trabajamos en Volaris”, aseguró Suárez. Para cumplir el sueño de Dionicio, Volaris contó con la ayuda de incontables voluntarios del equipo de Aeropuertos, Tripulaciones y Administrativos, que trabajaron de la mano con Dr. Sonrisas para que Dionicio viviera la experiencia de ser Piloto por un Día. En la ceremonia de cumplimiento de Sueño, acompañaron a Dionicio pilotos y sobrecargos de Volaris, así como Enrique Beltranena, CEO y director general de la aerolínea: “Esta actividad con Dionicio es un reflejo de nuestra cultura de inclusión y diversidad. Estamos convencidos que el

ejemplo de respeto por las diferencias de las personas nos hará más fuertes y humanos en el gran engranaje que significa nuestra operación. Dionicio es un niño hermoso y lleno de sueños que demuestra cada día que la voluntad de luchar y vencer los obstáculos son el motor de las personas más audaces del mundo,” aseguró Beltranena. Tan sólo en 2018, y con el apoyo de más de 1,000 voluntarios Volaris, se han realizado más de 80 actividades de Voluntariado Corporativo en México. Este Cumplimiento de Sueño, que pudo lograrse de la mano de Dr. Sonrisas, se alinea perfectamente con la vocación de responsabilidad social de Volaris y su cultura corporativa, centrada en el desarrollo de la Persona. “Para Dr. Sonrisas, es un orgullo seguir trabajando de la mano con Volaris, pues desde 2013, hemos realizado en conjunto 450 sueños y en esta ocasión, logramos cumplir uno más brindando alegría y fortaleza a Dionicio, quien nos demostró que la bondad no tiene límites y con este valor, recordamos que una sonrisa es la mejor medicina. Cabe recalcar, que nos llena de alegría contar con el apoyo de grandes compañías como Volaris, ya que, sumando, logramos cumplir más sueños a niños y niñas que lo necesitan, Volaris se ha convertido en las alas que nuestros niños necesitan para seguir soñando”, comentó Andrés Martínez fundador y presidente de Dr. Sonrisas.



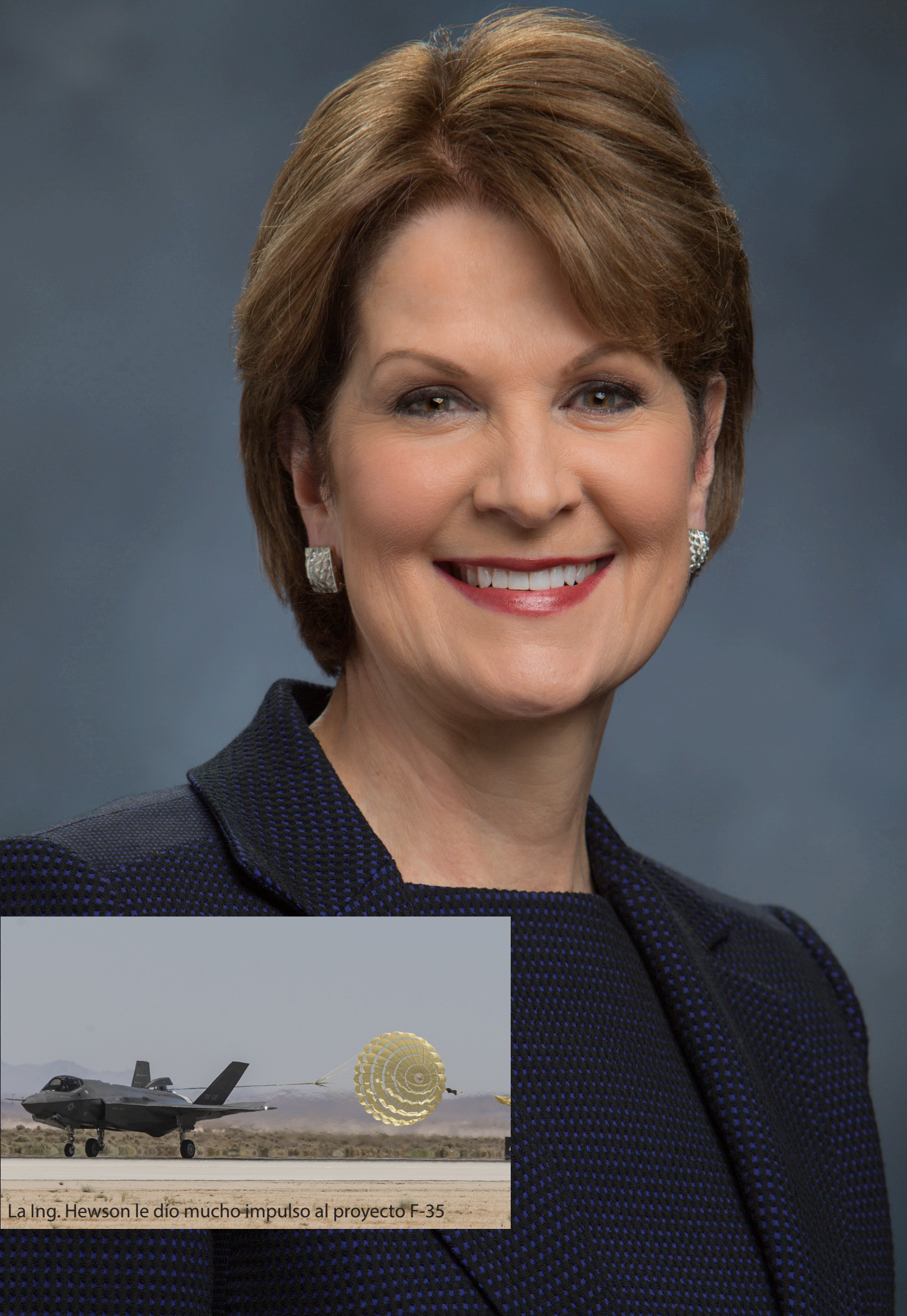
# Lockheed Martin y la mujer mas poderosa del mundo

Por: F.EG

Hace más de cien años, el 16 de agosto de 1912, Glenn L. Martin estableció la Compañía Glenn L. Martin en Los Ángeles, California. Comenzó la compañía después de construir su primer avión en una iglesia alquilada, donde tomó un salto de fe en su nuevo e arriesgado pero innovador diseño de aviones a instancias de Orville Wright. Cuatro meses después, a cuatrocientas millas de distancia, el 19 de diciembre de 1912, Allan y Malcolm Lockheed fundaron Alco Hydro-Airplane Company, que más tarde pasó a llamarse Lockheed Aircraft Company. Mecánicos talentosos, se instalaron en un garaje, construyendo hidroaviones que romperían los récords de velocidad y distancia para vuelos sobre el agua. Una iglesia y un garaje. Estos fueron humildes comienzos. Pero estos también eran hombres de visión implacable y propósito inquebrantable. El regalo que compartieron Martin y los hermanos Lockheed fue una capacidad única para mirar más allá de los obstáculos de hoy a la promesa de un mañana más brillante. Y sabían, como hemos sabido durante 100 años, que la innovación, el rendimiento y el propósito eran las claves para acelerar eso mañana. Lockheed Martin ha sido dirigida desde el 1 de enero de 2013 por Marillyn A. Hewson, quien ha sido reconocida como una de las 10 Empresarias del año y fue nombrada CEO del año 2018 por la revista Chief Executive. En 2015, la revista Fortune identificó a la Sra. Hewson como la número 3 en la lista de las 50 mujeres más poderosas en los negocios y ahora en 2018 la misma revista Fortune ha declarado a Hewson como la mujer más poderosa del mundo. Hewson obtuvo su licenciatura en administración de empresas y su maestría en economía en la Universidad de Alabama. También asistió a los programas de desarrollo ejecutivo de Columbia Business School y Harvard Business School. Se unió a Lockheed Martin hace más de 35 años como ingeniera industrial. Durante su carrera, ha ocupado varios puestos de liderazgo operativo, incluido el de Presidente de Lockheed Martin Systems Integration; Vicepresidente Ejecutivo de Mantenimiento Global para Lockheed Martin

Aeronautics; Presidente y Gerente General de Kelly Aviation Center, L.P., afiliado de Lockheed Martin; y presidente de Lockheed Martin Logistics Services. También se ha desempeñado en cargos ejecutivos clave, entre ellos Vicepresidente Senior de Servicios Compartidos Corporativos; Vicepresidente de gestión global de la cadena de suministro; y vicepresidente de Auditoría Interna Corporativa. La Sra. Hewson es ex Presidenta y miembro actual del Comité Ejecutivo de la Asociación de Industrias Aeroespaciales, miembro de la Royal Aeronautical Society y miembro asociado del Instituto Americano de Aeronáutica y Astronáutica. Es miembro del Grupo Asesor de Usuarios del Consejo Nacional del Espacio, como Directora de la Junta Asesora Internacional del Consejo del Atlántico y como Vicepresidenta de la Mesa Redonda de Negocios. También es miembro del Consejo de Administración de la Universidad de Ciencia y Tecnología Rey Abdullah en el Reino de Arabia Saudita y de la Universidad de Ciencia y Tecnología de Khalifa en los Emiratos Árabes Unidos. Hewson se ha convertido en el principal proveedor de defensa de los Estados Unidos en un momento en el que abundan las amenazas geopolíticas (y el financiamiento gubernamental que las acompaña), no solo en la Tierra, sino también en el espacio y el ciberespacio. Como jefe del contratista gubernamental más grande de Estados Unidos, al haber colocado a Lockheed Martin en el lugar idóneo para satisfacer las necesidades de los militares modernos. Lockheed también está liderando la carga para desarrollar armas hipersónicas, que viajan cinco veces más rápido que la velocidad del sonido. Esta nueva tecnología se ha convertido en una prioridad de seguridad nacional de los EE. UU. Gracias a los avances en Rusia y China, lo que ayuda a Lockheed a ganar alrededor de 1.000 millones de dólares en contratos en lo que va de 2018.





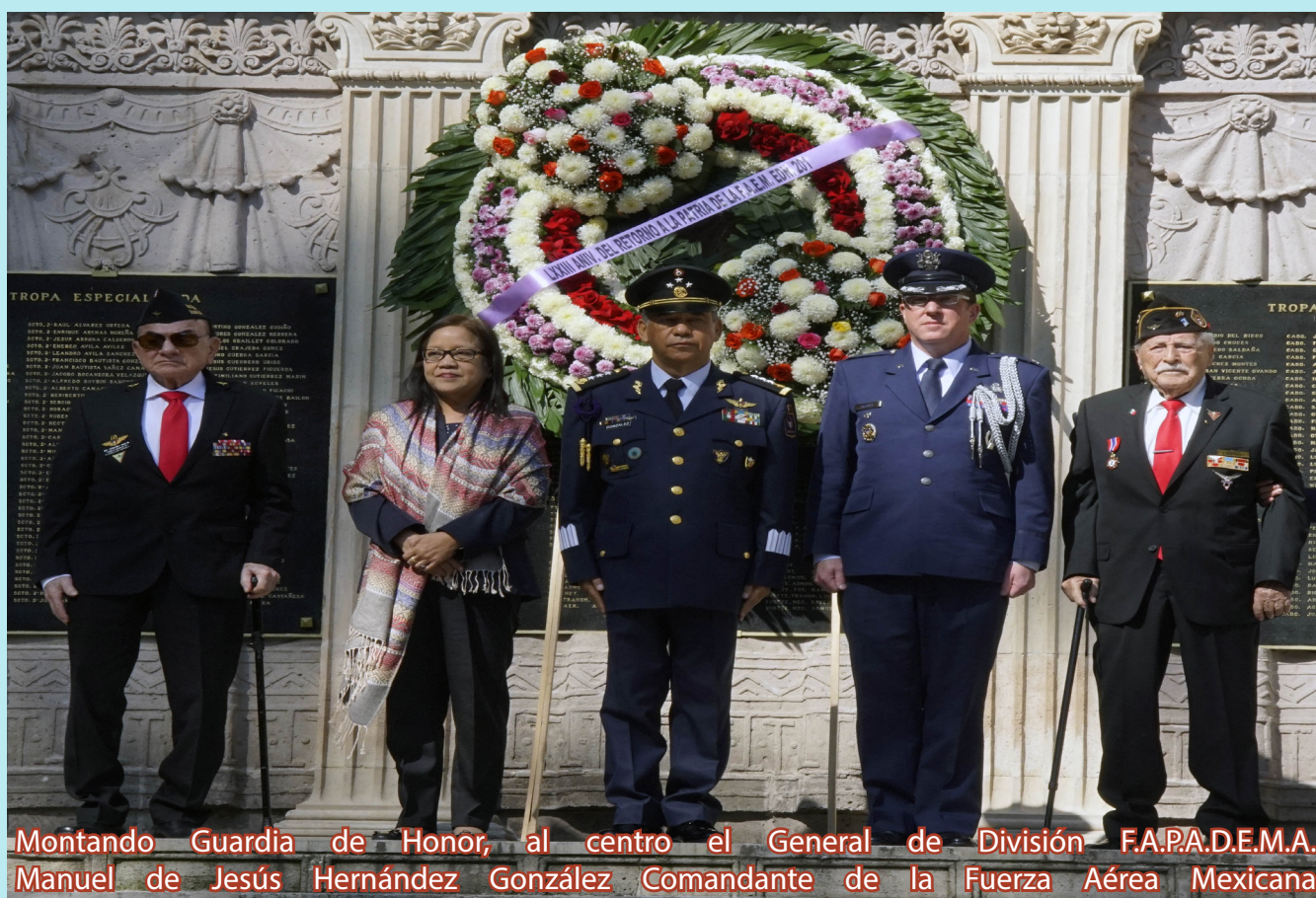
La Ing. Hewson le dió mucho impulso al proyecto F-35

# LXXIII Aniversario del Retorno a la Patria de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana y el "Escuadrón 201"

Por: F.E.G

El 16 de noviembre se llevó a cabo la Ceremonia de retorno a la Patria del Escuadrón 201 en la Tribuna Monumental o Monumento a las Águilas Caídas, en el Bosque de Chapultepec, dicho evento fue presidido por el General de División F.A.P.A.D.E.M.A. Manuel de Jesús Hernández González Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana lo acompañaron la Sra. Rosalba Toledo agregada Administrativa de la Embajada de la Republica de Filipinas en México, Coronel Jeffrey Scott Keckley Agregado Militar y Aéreo de la Embajada de los Estados Unidos en México, Ing. Fernando Nava Musa representante de la agrupación nacional de sobrevivientes de la FAEM Escuadrón 201, Sr. Ernesto Mar-

tínez Trujillo representante de la Asociación Mexicana de Veteranos de la Segunda Guerra Mundial. El Comandante de la FAM dirigió la lista de honor, de los pilotos mexicanos que dignamente representaron las alas nacionales y ofrendaron sus vidas en aras del deber. Durante su discurso reconoció a los miembros del Escuadrón 201 como próceres de nuestro país, calificativo que reconoce las acciones realizadas por todo el personal del Escuadrón 201, que dejó atrás su patria para ir a tierras extrañas al otro lado del mundo para poner en alto el nombre de México.



Montando Guardia de Honor, al centro el General de División F.A.P.A.D.E.M.A. Manuel de Jesús Hernández González Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana





El General de División F.A.P.A.D.E.M.A. Manuel de Jesús Hernández González Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana acompañado de SGTO. 1/o. ARM.RET. FORTINO GONZALEZ GUDIÑO y el COR. F.A.P.A. RET. CARLOS GARDUÑO NUÑEZ, ambos pertenecientes al Escuadrón 201

De acuerdo con información de la Fuerza Aérea Mexicana, al día de hoy sobreviven 15 combatientes de la Fuerza Expedicionaria Mexicana "ESCUADRÓN 201".

Cor. F.A.P.A. RET. Carlos Garduño Nuñez.

Cap. 1/o. F.A.E.M. RET. Jesús Silva Ruelas.

Sbttte. F.A.E.M. RET. Sergio Carrillo Díaz.

Sbttte. F.A.E.M. RET. Juan López Murillo

Sgto. 1/o. ARM. RET. Fortino González Gudiño.

Sgto. 1/o. TRANS. RET. Francisco Elías Díaz Aguayo

Sr. Humberto Gamboa Montoya

Sgto. 1/o. TRANS. RET. Horacio Castilleja Albarán

Sgto. 1/o. TRANS. RET. Luis Jiménez Sánchez

Sr. Ernesto Martínez Trujillo

Cap. 2/o. F.A.E.M. RET. Luis Guzmán Reveles

Tte. F.A.E.P. RET. Heriberto Cañete López.

Tte. NAVEGADOR AEREO RET. Ricardo Tinoco Lima

Sgto. 1/o. TRANS. RET. Maximiliano Gutiérrez Marín.

ING. FERNANDO NAVA Y MUSA

En esta ceremonia tuvimos el honor de contar con la presencia de 7 de ellos; los cuales les presento a continuación:



ING. FERNANDO NAVA Y MUSA



Sbtte. F.A.E.M. RET. Sergio Carrillo Díaz



Tte. F.A.E.P. RET. Heriberto Cañete López.



Cor. F.A.P.A. RET. Carlos Garduño Nuñez.



Sr. Ernesto Martínez Trujillo



Sgto. 1/o. TRANS. RET. Horacio Castilleja Albarán



Sgto. 1/o. ARM. RET. Fortino González Gudiño.

# Breve reseña histórica de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana

## Material Histórico de la F.A.M.

México con una gran tradición pacífica, ha tenido como política externa el respeto a la autodeterminación de los pueblos y la no intervención, evitando con ello conflictos ajenos a su propia seguridad nacional. Por tal motivo, al inicio de la segunda guerra mundial en 1939, nuestro país asumió un estado de neutralidad, continuando sus relaciones diplomáticas y comerciales con las distintas naciones del mundo, sin importar a que bloque político-militar pertenecían. En 1940 México participó en la convención de Londres, donde se establecieron las reglas que identificaban buques de naciones beligerantes y de países neutrales, prohibiéndose atacar estos últimos, siempre y cuando tuvieran pintadas en forma visible su bandera y su matrícula con letras grandes en el casco del buque, y claramente iluminadas durante la noche, cumpliendo nuestro país cabalmente con estas reglas. La noche del 13 de mayo del año 1942, sin advertencia alguna el submarino U-567 de la Alemania nazi torpedeó y hundió al buque petrolero "Potrero del Llano" en aguas internacionales; no obstante el reclamo diplomático del estado mexicano ante Berlín, la potencia fascista respondió atacando otro barco nacional, ahora el "Faja de oro". Tras estos ataques marinos mexicanos fallecieron en las aguas del Golfo de México, víctimas de las ambiciones y prepotencia de un enemigo despiadado. Fue así como el pueblo de México sin abandonar sus aspiraciones de vivir en paz con todas las naciones, pero retomando su ancestral tradición guerrera, consideró tales ataques como una provocación a su soberanía nacional y un insulto en su honor patrio. De esta manera el Presidente Manuel Ávila Camacho decretó el día 28 de mayo de 1942 el estado de guerra entre nuestro país y las potencias del eje Berlín - Roma - Tokio. En consecuencia, México ingresó al bloque de los aliados modernizando urgentemente sus fuerzas armadas y decretando la movilización general del país al esfuerzo de guerra. Nuestro país firmó varios acuerdos de seguridad mutua con los Estados Unidos de América,



apoyando a esa nación con cientos de trabajadores especializados para reforzar su sector industrial. En correspondencia, México recibió más de 250 modernas aeronaves militares durante la Segunda Guerra Mundial, con las cuales se efectuaron operaciones de vigilancia costera en aguas nacionales ante la amenaza de las potencias del eje. La Fuerza Aérea Mexicana llevó a cabo un papel fundamental y su primera intervención tuvo lugar el 5 de julio de 1942, cuando el Mayor Piloto Aviador Luís Noriega Medrano y el Teniente Piloto Aviador Alfonso Gandarilla Gracia atacaron al submarino alemán U-129, responsable del ataque y hundimiento de los buques mexicanos "Chopas" y "Amatlan", lanzándose al ataque con sus aviones AT-6 Texan a 25 millas del puerto de Tampico, Tamaulipas. La embarcación enemiga fue atacada con bombas de 100 libras y el fuego de sus ametralladoras calibre 0.30, ocasionándole daños suficientes para obligar a la nave enemiga a huir; cabe citar que después de este ataque, ningún buque mexicano

o aliado que navegó bajo el área de responsabilidad de la Fuerza Aérea Mexicana fue atacado o hundido por la armada de guerra alemana ("Kriegsmarine"). Si bien es cierto que México no envió en forma inmediata tropas al extranjero, la razón de esto fue que nuestra nación procuró, en primer instancia, garantizar la seguridad del país y una vez que la amenaza de guerra al continente americano se vio cada vez más afianzada y nuestras fuerzas mejor equipadas y adiestradas, fue cuando se decidió dar el siguiente paso: combatir directamente al enemigo; cabe destacar que esa fue la primera vez que México enviaba tropas más allá de sus fronteras. El Presidente de la República determinó que México debía participar en una forma más activa, para ello ordenó el 8 de mayo de 1944, la creación de una Unidad Aérea de Pelea para ser enviada a combatir en el extranjero. De esa manera, 299 hombres fueron seleccionados para integrar el Grupo de Perfeccionamiento Aéreo (G.P.A.) en los Estados Unidos de América.

Este grupo fue integrado por pilotos aviadores y diverso personal técnico, tales como mecánicos de aviación, médicos, operadores de radio, meteorólogos y especialistas en armamento aéreo, inteligencia y en apoyo logístico. El comandante de este Grupo de Perfeccionamiento, fue el Coronel Piloto Aviador Antonio Cárdenas Rodríguez, hombre de recio carácter y reconocido liderazgo, quien además contaba con experiencia en combate, ya que había volado como observador en el norte de África a bordo de bombarderos B-17 y B-25 durante el año de 1943, en el mar mediterráneo y sur de Italia fascista. El contingente partió de la Ciudad de México por vía férrea el 24 de julio de 1944, con destino a Randolph Field Texas. Allí el personal seleccionado fue sujeto a un estricto examen médico, así como a pruebas de tiro.

La unidad se separó en pequeños contingentes que fueron distribuidos a las distintas bases en donde habrían de recibir entrenamiento de acuerdo a las distintas especialidades, estas bases fueron:

Foster Field, Texas.

Pocatello, Idaho.

Boca Ratón, Florida

Bellefonte, Florida

Farmingdale.

Centro Táctico de Orlando, Florida.

Mayors Field, Greenville, Texas.

Abeline, Texas.

Bronswille, Texas

Stoneman Field, San Francisco, California.

En la base de Foster Field, Texas y bajo la dirección del Coronel Antonio Cárdenas Rodríguez, el personal de vuelo fue dividido en tres secciones de vuelo, donde iniciaron el entrenamiento que los prepararía para ser pilotos de combate, primeramente en el entrenador básico Vultee BT-13, posteriormente en el entrenador avanzado North American AT-6 y finalmente su entrenamiento de transición al avión de pelea-bombardero P-40 para de allí recibir adiestramiento de vuelo y táctico en el avión de pelea-bombardero Republic P-47d Thunderbolt.

Este curso incluyó vuelo acrobático, vuelo nocturno, navegación, tácticas de combate y prácticas de tiro tanto simulado como real.

Una vez concluida su instrucción, la unidad fue reunida en la base de Pocatello, Idaho, en septiembre de 1944 para realizar el entrenamiento en grupo, iniciando en noviembre los vuelos en el P-47 pero debido al mal tiempo de la época invernal la unidad se trasladó a la base de Majors Field, Texas.

Durante su estancia en Pocatello y desde octubre 22 a noviembre 27 de 1944, los 34 pilotos mexicanos completaron su adiestramiento en aviones Vultee BT-13, North American AT-6 y Republic P-47.

En enero de 1945, la unidad fue trasladada a la base aérea de Abeline, Texas, para completar su entrenamiento de tiro.





Durante el entrenamiento de combate se presentaron las primeras bajas entre los pilotos aviadores. El gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica anunció que el entrenamiento de la unidad mexicana quedó concluido el 19 de febrero de 1945, con un récord que superaba grandemente al promedio de entrenamiento de los escuadrones norteamericanos; se graduaron en nueve meses con calificaciones de excelente y tuvieron solamente dos bajas durante su entrenamiento. Inicialmente la unidad mexicana había sido adiestrada para combatir en Europa en contra de la Alemania nazi, pero ya en 1945 la guerra casi llegaba a su fin en ese teatro de operaciones, motivo por el cual y debido a las grandes relaciones existentes entre el pueblo mexicano y el filipino en Asia, tales como un pasado común como antiguas colonias españolas, el idioma, una población mayoritariamente de religión católica, etc., hacían que el Escuadrón Mexicano fuera una unidad idónea para pelear por la liberación del archipiélago asiático en contra de la ocupación japonesa.

El Grupo de Perfeccionamiento Aéreo que partió de México en 1944, para el siguiente año fue declarado como unidad apta para el combate. El día 23 de febrero de 1945, el Subsecretario de Guerra y Marina de México, el General Francisco I. Urquiza, en solemne ceremonia entregó el máximo de los honores que puede recibir una unidad militar: su Bandera de Guerra; a partir de ese día, esta unidad de vuelo sería conocida como: "Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana".

El General Urquiza transmitió el mensaje presidencial en el que conminó a los miembros de la Fuerza Aérea Expedicionaria mexicana a seguir el ejemplo

de nuestros héroes; los exhortó a que en las duras pruebas que les deparaba la guerra sintieran el latir al unísono de todos los corazones mexicanos y a que trajeran de vuelta la bandera que les envió el Presidente de la República Mexicana, quizá desgarrada por las balas del enemigo, pero cubierta de gloria. Finalmente la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana partió de Majors Field rumbo al campo Stoneman; para la preparación de la travesía fueron equipados con equipo americano y embarcados a bordo del navío Fairisle rumbo al Pacífico, esto sucedió el día 27 de marzo de 1945.

Después de 33 días de viaje por el Océano Pacífico los soldados mexicanos arribaron finalmente el día 2 de mayo de 1945 a la Bahía de Manila, siendo recibidos por las autoridades y pueblo filipino. De allí inmediatamente partieron a la Base Aérea de Porac, en donde una vez establecido su campamento, fue izada por primera ocasión la bandera mexicana con fines de guerra en suelo extranjero.

El Escuadrón Mexicano de Pelea 201 fue integrado al 58/o. Grupo de Pelea de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, junto a los Escuadrones Americanos 69, 310 y 311, todos equipados con los aviones P-47D Thunderbolt e integrados en la 5/a. Fuerza Aérea. A pesar de que el Escuadrón 201 se encontraba ya en Filipinas, sus aviones no habían sido entregados aun, motivo por el cual sus pilotos y mecánicos buscaron emplear aviones P-47 dados de baja de servicio activo, a los cuales aplicaron trabajos de restauración y mantenimiento, para así estar listos para



Coronel Piloto Aviador Antonio Cárdenas Rodríguez

integrarse a las operaciones de combate en contra de las fuerzas japonesas, hecho que admiró a sus aliados, pues estos pilotos recién llegados a Filipinas buscaban salir ya al combate. Una vez en combate, los pilotos mexicanos se distinguieron por su disposición para aceptar todas las misiones posibles, empezando con entrenamiento de combate en el área, para de allí iniciar operaciones de apoyo aéreo por el fuego a favor de la infantería aliada en Filipinas, destruyendo varias posiciones japonesas de artillería, columnas de vehículos blindados y fortificaciones. La primera misión del Escuadrón Mexicano fue una misión en la que ya varias unidades estadounidenses habían fallado al tratar de destruir una fortificación japonesa en la costa de Vigan, al noroeste de la isla de Luzón.

No obstante de que se había considerado ya un desembarco anfibio para tomar la posición, el Comandante del Escuadrón 201 solicitó la oportunidad de intentar destruir esa fortificación empleando una táctica que no había sido empleada aun: el bombardeo en picado. Esta consistía en lanzarse con aviones en un ataque pronunciado a tierra para arrojar con precisión sus bombas. El 1 de junio de 1945, cuatro aviones del Escuadrón 201 se lanzaron contra la fortificación de Vigan, acertando sus bombas y destruyéndola. En este tipo de operaciones los pilotos mexicanos fueron admirados por atacar aun entre el nutrido fuego antiaéreo enemigo, e inclusive en ocasiones atacando a gran velocidad a la altura de los árboles, tomando totalmente por sorpresa al enemigo, facilitando así el avance de la infantería aliada, por este tipo de conducta en combate en varias ocasiones sus aliados les empezaron a llamar "Águilas Aztecas" e inclusive como "Pancho Pistolas" (esto debido a la personaje adoptado por el Escuadrón Mexicano, de la película "Los Tres Caballeros"). Otro tipo de operaciones llevadas a cabo fueron el bombardeo, reconocimiento armado, patrullas aérea de combate, escolta a convoyes navales y misiones de reconocimiento y bombardeo de largo alcance, desde filipinas hasta la isla de Formosa (hoy conocida como China Nacionalista -Taiwan-). Después de los bombardeos atómicos a las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945, las hostilidades cesaron en el pacífico, concluyendo de esta manera la misión de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (F.A.E.M.), la cual de hecho estaba contemplada para seguir sus operaciones en la campaña de invasión al archipiélago nipón. El 2 de septiembre de 1945, el imperio japonés firmó su rendición a bordo del acorazado

U.S.S. Missouri. En este acto, el Coronel Piloto Avia-  
dor Antonio Cárdenas Rodríguez, Comandante de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, y el Teniente General Kuzma Nikolayevich Derevyanko, representante de las fuerzas de la Unión de Republicas Socialistas Soviéticas, se encontraron en dicha ceremonia de rendición, firmando ambos el acta que daba fin a la segunda guerra mundial. Las misiones que efectuó el escuadrón mexicano fueron principalmente de apoyo por el fuego a fuerzas de superficie, barrido aéreo, reconocimiento, escolta de convoys y ataques de largo alcance. El día 18 de noviembre de 1945, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana arribó a la Plaza de la Constitución de la Cd. de México, lugar en donde fueron recibidos por un orgulloso pueblo mexicano que les reconoció a sus soldados el haber cumplido cabalmente la promesa asumida, al pelear como verdaderas Águilas Aztecas y devolviendo su bandera ahora como el estandarte más condecorado en la historia militar de México.

En México, los días 2 de mayo son recordados los Caballeros del Aire del Escuadrón de Pelea 201, quienes en cumplimiento de su deber ofrendaron su vida en combate durante la segunda guerra mundial:  
Capitán P.A. Pablo L. Rivas Martínez.  
Teniente P.A. José Espinosa Fuentes.  
Teniente P.A. Héctor Espinoza Galván.  
Subteniente P.A. Fausto Vega Santander.  
Subteniente P.A. Mario López Portillo.



Pilotos mexicanos fallecidos en aras del deber

# Resultados Lufthansa Octubre 2018

En octubre de 2018, las aerolíneas del Grupo Lufthansa dieron la bienvenida a alrededor de 13,2 millones de pasajeros. Esto muestra un aumento del nueve por ciento en comparación con el mes del año anterior. Los kilómetros de asientos disponibles aumentaron un 8,9 por ciento respecto al año anterior, al mismo tiempo, las ventas aumentaron un 9,4 por ciento. En consecuencia, el factor de carga de asiento aumentó en 0,4 puntos porcentuales a 81,7 por ciento en comparación con octubre de 2017.

La capacidad de carga aumentó un 5,0 por ciento año con año, mientras que las ventas de carga disminuyeron un 1,9 por ciento en términos de tonelada-kilómetro de ingresos. Como resultado, el factor de carga de carga mostró una reducción correspondiente, disminuyendo en 4.6 puntos porcentuales a 65.6 por ciento.

Las líneas aéreas de la red, incluidas Lufthansa German Airlines, SWISS y Austrian Airlines, transportaron alrededor de 9,6 millones de pasajeros en octubre, un 7,4 por ciento más que en el período del año anterior. En comparación con el año anterior, los kilómetros de asientos disponibles aumentaron un 7,0 por ciento en octubre. El volumen de ventas aumentó un 7,3 por ciento durante el mismo período, con un factor de carga de asiento en aumento de 0,3 puntos porcentuales a 81,8 por ciento.

En octubre, el mayor crecimiento de pasajeros de la red de aerolíneas se registró en el centro de Viena con un crecimiento de dos dígitos del 11,7 por ciento, seguido de Zurich con el 9,8 por ciento. El número de pasajeros aumentó un 9,1 por ciento en Munich y un 3,6 por ciento en Frankfurt. La oferta subyacente también aumentó más fuerte en Viena en un 15.6 por ciento. En Munich, el aumento en los kilómetros de asientos disponibles fue del 12,6 por ciento, en Zurich del 11,4 por ciento y en Frankfurt solo del 1,2 por ciento.

Lufthansa German Airlines transportó alrededor de 6,4 millones de pasajeros en octubre, un aumento del 5,8 por ciento en comparación con el mismo mes del año pasado. Un aumento del 4.5 por ciento en los kilómetros de asientos en octubre corresponde a un incremento del 4.1 por ciento en las ventas. Además, el factor de carga de asientos fue de 81.4 por ciento,

lo que corresponde a 0.3 puntos porcentuales por debajo del nivel del año pasado.

En octubre, Eurowings (incluidas Brussels Airlines) transportó alrededor de 3,7 millones de pasajeros. De este total, 3,4 millones de pasajeros viajaron en vuelos de corta distancia y 280,000 volaron en vuelos de larga distancia. Esto equivale a un aumento del 13,4 por ciento en comparación con el año anterior. La capacidad de octubre fue de 17.9 por ciento por encima de su nivel del año anterior, mientras que su volumen de ventas aumentó 19.0 por ciento, lo que resultó en un aumento del factor de carga de asientos en 0.8 puntos porcentuales a 81.4 por ciento.

En los servicios de corta distancia, las aerolíneas aumentaron la capacidad en un 13,4 por ciento y aumentaron el volumen de ventas en un 14,1 por ciento, lo que dio como resultado un aumento del 0,5 por ciento en el factor de carga de asientos del 82,1 por ciento, en comparación con octubre de 2017. El factor de carga de asientos para los servicios de larga distancia aumentó en 1.6 puntos porcentuales a 79.8 por ciento durante el mismo período, luego de un aumento de 28.2 por ciento en la capacidad y un aumento de 30.7 por ciento en el volumen de ventas, en comparación con el año anterior.





# Nuevo Director de Ventas del Grupo Lufthansa en México y América Central

FOTOS F. EG.

Felipe Bonifatti ha sido nombrado nuevo Director de Ventas del Grupo Lufthansa en México y América Central. A partir del 1 de enero de 2019, Bonifatti será responsable para las ventas de las aerolíneas de pasajeros del grupo que operan en Costa Rica, México y Panamá, así como en los mercados fuera de línea de América Central. Bonifatti actualmente dirige las ventas del Grupo Lufthansa en Panamá y sucederá a Dirk Van Nieuwkerk, quien ha liderado las ventas de la región desde la Ciudad de México durante los últimos cinco años y asumirá una nueva función el próximo año en Alemania. "Felipe Bonifatti ha liderado con éxito nuestros equipos de ventas en varios mercados importantes desde África hasta América Latina, lanzando nuevas rutas en Colombia, Costa Rica y Panamá. Su perspicacia para los negocios y su entendimiento regional serán un activo para el Grupo Lufthansa", dijo Tamur Goudarzi-Pour, Vicepresidente de Ventas de Líneas Aéreas para América del Grupo Lufthansa. En una rueda de prensa en la Ciudad de México, agradeció a Nieuwkerk por sus años de servicio y liderazgo en México y América Central. "México sigue siendo un mercado clave en la región y bajo el liderazgo de Dirk Nieuwkerk, el equipo de ventas continuó la larga tradición de ampliar la relación de Lufthansa con la comunidad de negocios de América Central con nuevas rutas y aerolíneas de San José, Costa Rica, Ciudad de Panamá, Cancún, México, así como las mejoras de nuestros servicios actuales desde la Ciudad de México con los últimos aviones tecnológicamente avanzados y respetuosos con el medio ambiente", notó Goudarzi-Pour.



## BIOGRAFÍA

Nació en Mar del Plata (Argentina, 1974). De nacionalidad argentina y española, se graduó como Bachiller en el colegio alemán de su ciudad y se licenció como Abogado por la Universidad Nacional de Mar del Plata. Posee una Maestría en Relaciones Internacionales por la Universidad de Belgrano (Argentina) y una Especialización en Transporte Aéreo Internacional dada por Lufthansa (Alemania), como parte del programa de formación de directivos del Grupo Lufthansa.

Su carrera comenzó en 1992 y lo llevó a ocupar diversos cargos en Latinoamérica, Europa y África, incluyendo Gerencia de Aeropuerto y Gerencia General. Su último puesto, antes de ser transferido a Panamá, fue el de Director General para Colombia, Perú y Ecuador, siendo en su momento el directivo más joven del Grupo de Aviación Lufthansa en Latinoamérica.

Fue designado como el primer Gerente General para Centroamérica y Caribe, con sede regional en Panamá, con el fin de iniciar las pioneras operaciones de Lufthansa en Centroamérica, así como la expansión del Grupo en el Caribe, incluyendo las operaciones de aerolíneas del Grupo tales como Austrian Airlines, Eurowings y Edelweiss.

A lo largo de los años ha ocupado diversos cargos en varias Juntas Directivas en Colombia y Panamá. En la actualidad es Vicepresidente de la Junta Directiva de ALAP (Asociación de Líneas Aéreas en Panamá), Director en la Junta Directiva de la Cámara Nacional de Turismo de Panamá (CAMTUR) y Miembro de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio Panameña-Alemana. Entre otros galardones, ha sido condecorado a título personal en el Congreso de la República de Colombia con la Gran Cruz Extraordinaria Barón Alexander von Humboldt. Habla alemán, inglés y español, y tiene buenos conocimientos de otros idiomas. Tiene 44 años, está casado, y tiene dos hijos. Desde septiembre de 2015 reside junto a su familia en Ciudad de Panamá.

# CHINA SOUTHERN AIRLINES LANZA RUTA DIRECTA DESDE LOS ÁNGELES AL NORESTE DE CHINA

Texto y Fotos: F. EG.



En un evento bien organizado en la Ciudad de México el 21 de noviembre China Southern Airlines, anunció una nueva ruta con vuelos directos desde Los Ángeles, California, a la ciudad de Shenyang, China.

Los vuelos iniciarán el próximo 18 de diciembre y ayudarán a impulsar el turismo de negocios y cultural entre el país asiático y Norteamérica. Así, la tercera aerolínea más grande del mundo operará tres vuelos comerciales a la semana sin escalas, y usará uno de los equipos más modernos, eficientes y ecológicos que existe: el Airbus A330-300, con capacidad para 276 pasajeros. "Con este paso, nos consolidamos como la única aerolínea que desde hace 20 años cuenta con vuelos directos desde Guangzhou hacia esta región del mundo, ya que en nuestra oferta se encuentran Vancouver, Toronto, Los Ángeles, San Francisco, Nueva York y Ciudad de México", explicó el Director de la Oficina Regional de Norteamérica de China Southern Airlines, Kevin Hou. Cabe mencionar que su flota de aviones cuenta con más de 800 aeronaves y es la aerolínea más grande de la República Popular de China. Clasificada en el tercer lugar a nivel mundial por tamaño de flota, China Southern Airlines es la primera aerolínea en el mundo en operar simultáneamente tanto el superjumbo Airbus A380 como el Boeing 787. Su flota de aeronaves esta en constante crecimiento superó la marca de los 100 aviones en el año 1998 y llegó a 200

en 2003 y a 300 en 2007. Durante el año 2010, el número de aeronaves superó los 400 y aumentó con otros 100 tres años más tarde, en el año 2014 alcanzó la cifra de 600 y un par de años más tarde logró tener 700 aviones. Además del rápido crecimiento de su flota, los modelos de aviones comprados por China Southern Airlines también se han actualizado constantemente. China Southern recibió su primer superjumbo Airbus A380 en 2011 y el Boeing 787 Dreamliner en 2013. Durante el año 2014 presentó el ultra moderno Boeing 777-300ER, que se ha puesto en funcionamiento en la ruta directa Guangzhou-Nueva York, esta es la ruta más larga y sin escalas en la historia de la aviación civil de China. Su flota actual para pasajeros incluye el Airbus A380, A330 y A320, así como los Boeing 787, 777 y 737. Más de 2,000 vuelos diarios de China Southern Airlines llegan a 224

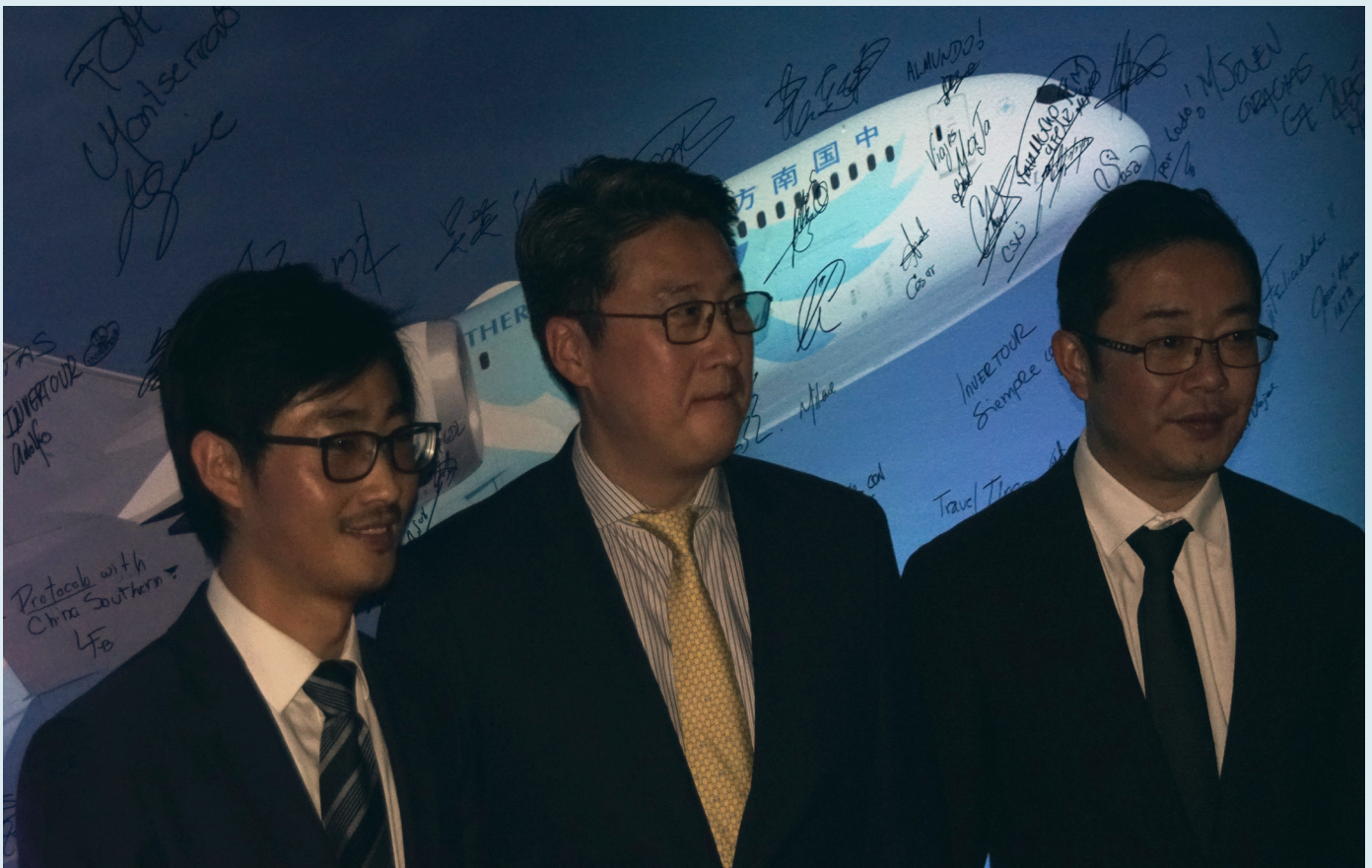


destinos en más de 40 países y regiones de todo el mundo, y a medida que el tamaño de la flota aumente, el número de vuelos y los destinos continuaran expandiéndose rápidamente. Durante este evento también se reconoció a las agencias turísticas por el apoyo que han dado a la ruta Ciudad de México-Vancouver-Guangzhou, que inició operaciones desde abril de 2017 y cuenta con frecuencias los lunes, jueves y sábados y los vuelos de regreso desde la Ciudad de México salen cada martes, viernes y domingo. Existen datos muy interesantes sobre esta prestigiosa aerolínea asiática que son desconocidos para muchas personas, a continuación te presento algo del curriculum de China Southern Airlines: Transportó más de 126 millones de pasajeros en 2017. El 15 de junio de 2018, recibió el Premio Diamante de Seguridad de Vuelo 2 Estrellas otorgado por la Administración de Aviación Civil de China (CAAC), convirtiéndose en la principal aerolínea china teniendo los más altos registros de seguridad. En 2011, obtuvo su estatus de cuatro estrellas de SKYTRAX, la organización de evaluación de desempeño de aerolíneas más prestigiosa del mundo. Fue reconocida como la "Compañía más distinguida entre las 50 Mejores empresas Chinas" por "FORTUNE China Magazine" en 2012 y 2013. En 2016, fue incluida en la lista de las 500 empresas más importantes de China como la empresa número 1 en la industria del transporte. En 2017, fue nombrada entre las marcas de aerolíneas más valiosas por Brand Finance, una consultora internacional famosa, que ocupa el primer lugar en China y el sexto a nivel mundial.

El 22 de noviembre presentaron el 787avo. avión Dreamliner construido por Boeing, es la versión 787-9 con la matrícula B-1168. perteneciente a China Southern y cuenta con algunas calcomanías especiales para marcar la ocasión. Al cierre de esta edición, esta aeronave estaba realizando vuelos de prueba y pronto se unirá a la flota de China Southern



Foto Twitter ChinaSouthernUK



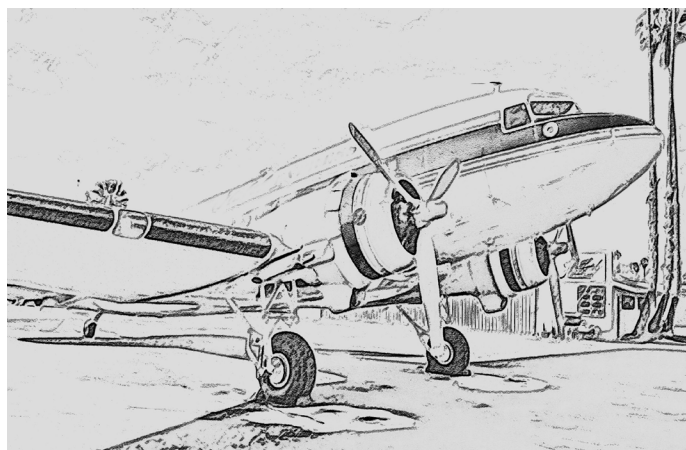
Directivos de China Southern Airlines: Diego Jiang, Kevin Hou y Yingjun Wu

# LA QUE SE ÍBA... Y LA QUE SE FUÉ

## Por Irma Carranza

### Historia de un atentado

### Conclusión.



¡no nos deje otra vez!

Despegamos de Tapachula a las 7:00 horas de la mañana del 25 de septiembre rumbo a México capital, eran las mismas escalas sólo que a la inversa. Era el vuelo 578 y por supuesto mi tripulación, la misma tripulación que cambié con Lilia, volvíamos a casa repuestos de un mal rato, seguros y tranquilos y convencidos por la escueta noticia recibida el día anterior: "están aterrizados en Santa Lucía" y "nada malo había sucedido". Pero cuál sería la tremenda sorpresa que, al llegar al aeropuerto de Oaxaca, la última escala antes de llegar a México D.F., encontramos ahí a seis de los diecisiete pasajeros que yo había atendido; precisamente aquellos modestos pasajeros con los que más me había esmerado el día anterior en México, a los que lo último que les di, fueron sus chicles, indicándoles que debían masticarlos para que al empezar a ascender el avión no les fueran a reventar los oídos por la diferencia de presión, los mismos que el día anterior lucían limpios y bien peinados estaban ahí ahora heridos maltrechos y desvelados. ¿Qué hacían en el Aeropuerto de Oaxaca en esas condiciones? Al comentarlo con el capitán él me contestó exigiéndome discreción; me dijo haber recibido un "radio" ordenándole regresarlos a México y me pidió que me limitara a atenderlos como a cualquier pasajero. Pero al verme bajar del avión en Oaxaca algunos se habían acercado a mí casi llorando;

decían haber vivido una pesadilla. Yo, para que no cundiera el pánico, los llevé a bordo antes que al resto del pasaje. La mayoría de ellos se acordaban de mí y enfatizaban en que "yo me había salvado de algo espantoso" ¡De la que se salvó señorita! ¡de la que se salvó! ¡que buena suerte". Subieron al avión sin temor al vuelo, pero tal como si hubieran escapado de una jaula de leones. Eran los sobrevivientes de la espantosa explosión, los que después de haber vivido una odisea horrorosa y después de haber experimentado un pánico que parecía interminable, al llegar a tierra, habían sido abordados en otro avión de la Compañía Mexicana en Santa Lucía y llevados hasta Oaxaca. Ahí, abandonados a su suerte, estuvieron en espera de quien habría de trasladarlos a su trabajo. Al hotel ficticio que los habían contratado; por el que habían desafiado por segunda y tercera vez el miedo a volar. Los otros pasajeros que no resultaron heridos no quisieron saber nada de volver a intentar el viaje, se quisieron ir a su casa; los malheridos estaban internados en el American British Cowdray Hospital, el Hospital Inglés.

¿Y qué hacían ahí en ese estado tan lamentable esos siete de los ocho que habían sido condenados a muerte tan aberrantemente por una mancuerna de animales hambrientos de dinero? ¡Nadie había acudido por ellos!

Se atropellaban con las palabras; todos querían hablar primero y empezó el dramático relato "Pasamos la noche tratando de dormir en esas bancas duras del aeropuerto de Oaxaca, pero no hemos pegado el ojo. ¡Imagínese, el avión explotó en el aire! pues chocó con otro avión ¡por poco se cae el avión, señorita!, se metía todo el viento con mucho ruido por el agujero. Un señor guatemalteco se volvió loco, quería tirarse por el hoyo del piso, pero la señorita "estiuar" lo sentó de una cachetada lo amarró con el cinturón y lo dejó calmado y amenazado de que si se volvía a parar ella misma lo aventaba para abajo. Ese señor se quedó en México yo creo se lo llevaron al manicomio, se fue en la ambulancia o en otro avión que llegó ahí. La señorita "estiuar" fue muy valiente, se quería pasar con los pilotos a ayudarles, pero el capitán no le permitió... le gritaba que se podía caer por el pasillo destrozado. Casi no se oía su voz por el ruido tan grande del chiflón y nosotros estábamos sordos por la explosión, pero tratábamos de oírlo. Un matrimonio de americanos que iban sentados en los dos asientos delanteros, quedaron casi aplastados contra

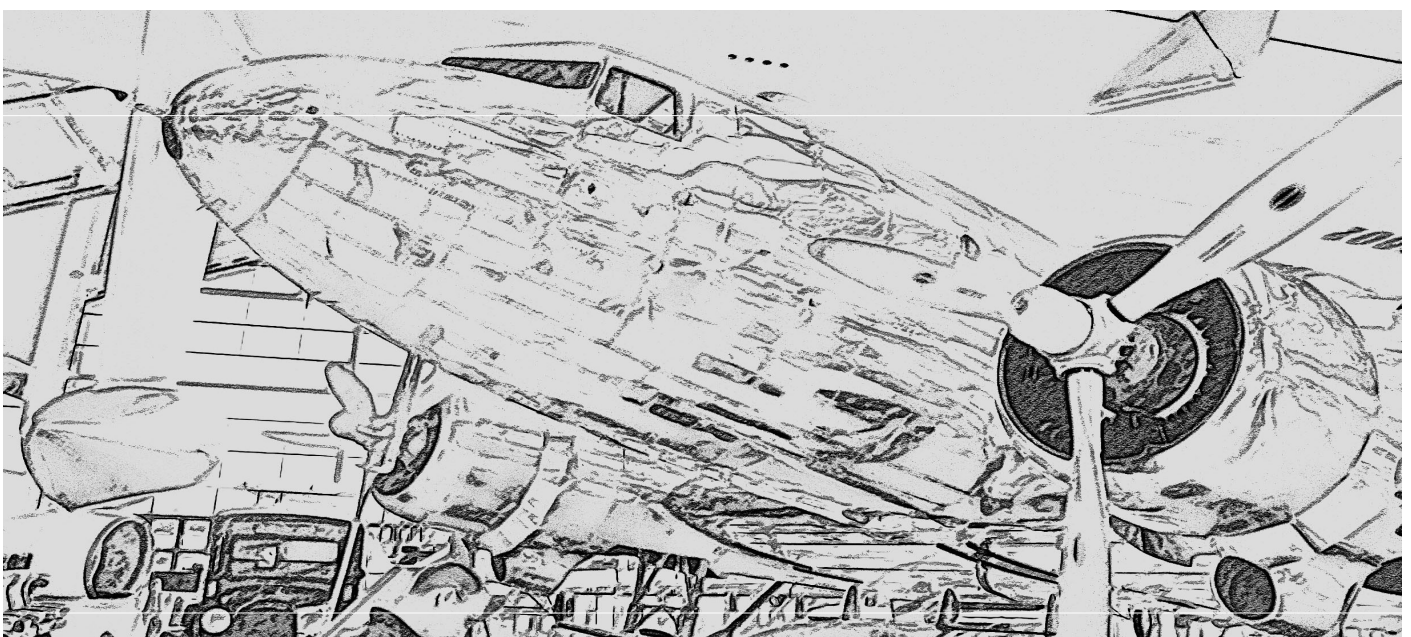
la pared que se les vino encima, sus piernas se les habían quebrado porque se quejaban mucho y se los llevaron de seguro a la cruz roja desde la base militar a donde fuimos a dar. Pero ¿qué cree señorita?, no nos dejaban bajar del aparato a pesar de que estaba todo roto y nosotros heridos; ni al capitán le permitían bajar hasta que viniera el general de la base aérea eso decían y en eso se dieron muchas vueltas. Tardaron mucho y para cuando llegó el otro avión por nosotros para traernos a Oaxaca nadie se quiso seguir a Oaxaca; sólo nos subimos los que vamos a trabajar en el Hotel de vacaciones, pero pasó tanto tiempo desde que debíamos haber llegado que ya cuando llegamos hasta acá ya se habían ido los que tenían que recibirnos. Vea, Señorita no hemos dormido estamos heridos adoloridos y para colmo de males ahora parece que mi hijo y yo perdimos el trabajo. Estos otros señores que pasaron la noche con nosotros esperando también venían a trabajar al mismo hotel, pero no llegamos a tiempo. Seguramente los dueños no saben que llegamos tarde. Tenemos toda la mañana desde la tarde de ayer que nos trajeron esperando a que vengan por nosotros y ahora nos acaban de avisar que hay que regresar a México. Nos están llevando y no sabemos cómo se van a enterar de que si estuvimos aquí y que llegamos a trabajar puntuales para que nos guarden nuestro trabajo. Ayúdenos con eso señorita aquí nadie sabe nada.”

La confusión de sus mentes era igual que la mía. Despegamos de Oaxaca rumbo a México. Ya en vuelo recto y nivelado, abrí el botiquín de acuerdo a las indicaciones precisas “ábrase sólo en caso de emergencia”; la única manera de abrirlo

no había de otra, fue rompiendo el candado con el hacha. Éste contenía yodo, merthiolate, unos tubos de pomada, gasas, vendas y cinta adhesiva. No recuerdo si algo más, pero de mucho me sirvió; recurrí a mis pinzas de cejas previamente esterilizadas con la llama de mi encendedor para sacarle a la señora Magallanes, una de las pasajeras, la más herida, las esquirlas de pintura metálica que tenía incrustadas y que se habían proyectado sobre sus piernas; especialmente la pierna izquierda y en el pecho. Ella era la señora contratada para cocinera del hotel. Su hijo el que sólo tenía lastimaduras en la cara y el cuello, había sido destinado para jardinero y conserje. A ella le saqué pedazos de pintura metálica y no pude hacerlo con algunas esquirlas de arriba de las rodillas porque se habían profundizado, ya tenía un poco de inflamación y me dijo que ahí si sentía mucho dolor. Pero insistía muy estoica en que le sacara más pedazos de metal... yo hice lo que pude, pero le prometí que la curarían mejor en el aeropuerto donde teníamos un doctor, así que las desinfecté, les puse la pomada y gasas estériles que fijé con tiras de tela adhesiva. No alcanzó el tiempo para curarlos a todos, pero si para darles esperanzas.

¡No nos deje otra vez!, me suplicaron varios de ellos, especialmente ella, la señora alta y gruesa que me había relatado mientras la curaba todas las impresiones todavía frescas en su mente, que en ninguna forma me dieron ni remotamente una luz de lo que había pasado, mucho menos una sospecha de la aberrante realidad.

FIN



# Volaris presenta “Serpiente Emplumada”

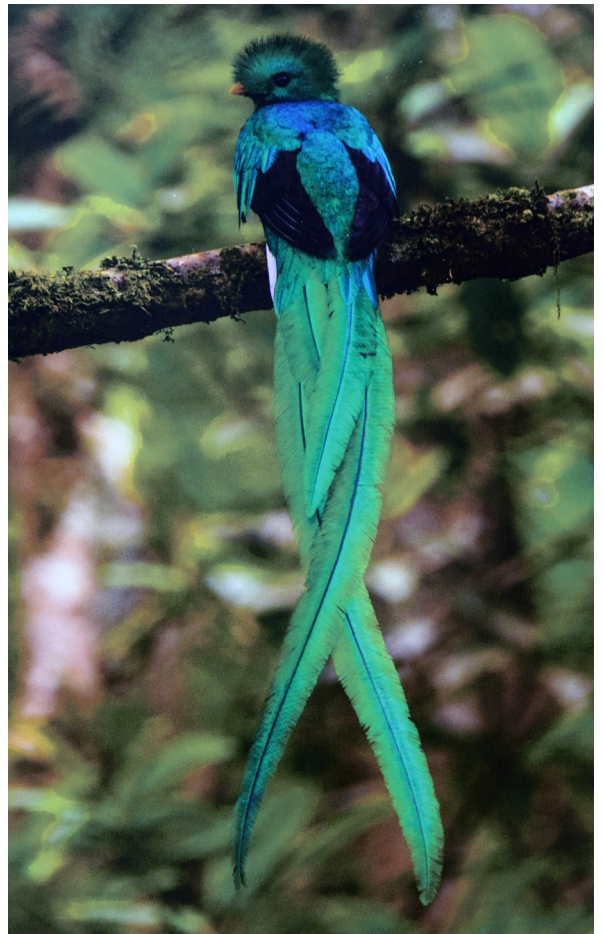
Volaris se enorgullece en presentar “Serpiente Emplumada”, la nueva exposición fotográfica del reconocido documentalista, cineasta y fotógrafo Ricky López, quien ha dedicado 30 años de su vida estudiando la mítica ave de las culturas Mesoamericanas en los bosques nubosos de Chiapas, Guatemala y Costa Rica: el Quetzal.

“Nos complace ser testigos de este gran proyecto. Uno de los objetivos más ambiciosos de Volaris es contribuir con la preservación del medio ambiente a través de programas como Cielito Limpio. La exposición fotográfica Serpiente Emplumada refleja la diversidad y belleza del Quetzal, un ave que necesita de los bosques de montaña para poder sobrevivir. En Volaris nos sentimos tremendamente motivados y obligados como compañía en la protección de los hermosos bosques de Centroamérica, pulmones de nuestra región y nuestro planeta”, señaló Enrique Beltranena, director general y CEO de Volaris.

Cielito Limpio es una iniciativa de compensación de emisiones de CO2 en alianza con la Plataforma Mexicana de Carbono-MÉXICO2 que ofrece un mecanismo transparente y confiable para el intercambio de bonos de carbono certificados y originados desde proyectos nacionales apoyando el desarrollo de proyectos ecológicos en diferentes comunidades de México.

En el proceso de compra, invitamos a nuestros Clientes a hacer una aportación económica voluntaria que sirve para compensar parcial o totalmente la huella de carbono generada por su viaje. Lo recolectado se transfiere a la Plataforma Mexicana de Carbono para destinarla a la compra de bonos de carbono de los proyectos nacionales que tienen registrados.

“Serpiente Emplumada” es un resumen fotográfico del largometraje con el mismo nombre, a estrenarse próximamente en salas de cine de toda la región, que narra las vivencias que llevaron al cineasta y antropólogo autodidacta Ricky López, a unir la voz y los mensajes de artistas, arqueólogos, guardabosques, historiadores, naturistas, empresarios y políticos en un mensaje de alerta sobre la destrucción que el humano le hace al planeta. El INAH, la Fundación Azteca, la Fundación Salinas y Cinépolis han convertido el proyecto en un programa de divulgación y educación que involucrará a salas de cine de toda la región.



La exposición fotográfica, que podrá ser admirada en la Galería Abierta de las Rejas de Chapultepec desde el día 16 de noviembre hasta el 14 de enero del 2019, está conformada por más de 60 fotos de gran formato, que López generó durante la grabación del documental “Serpiente Emplumada”. Se espera que más de medio millón de personas las aprecien durante su tiempo en exposición.

“Mis fotografías y documental llevan el mensaje de agonía del quetzal y los bosques que no tienen voz para contar su historia. Todos los que participamos en este proyecto tenemos esperanza que las nuevas generaciones cuidarán del planeta mejor que las nuestras. Sin bosques no hay agua y sin agua no hay vida”, señaló el fotógrafo y documentalista Ricky López.

Volaris invita a todos los mexicanos a disfrutar de esta exposición en uno de los lugares más emblemáticos de la Ciudad de México, las rejas del Bosque de Chapultepec.

# Air France recibe su séptimo Boeing 787

El 30 de noviembre, Air France recibió la última incorporación de su flota: el séptimo Boeing 787 de la compañía aterrizó en Charles de Gaulle. Este nuevo avión, que también es el vigésimo Boeing 787 del grupo Air France-KLM, marca la ambición de perseguir la modernización de la flota de Air France. El avión pasará unos días en manos de profesionales de la división industrial de Air France antes de operar sus primeros vuelos comerciales. En la primavera de 2019, la compañía recibirá dos aviones adicionales, lo que elevará a la flota Boeing 787 a un total de nueve aviones. En la temporada de invierno 2018-2019, los Boeing 787 de Air France cruzan los cielos y transportan a sus clientes a Boston, Detroit, Bogotá, Guangzhou, Osaka, Bamako, Abidjan, Nairobi y Malé. La llegada de este séptimo avión permitirá a la compañía servir también a la Ciudad de Panamá, previamente servida por Boeing 777.



# Elsa Karmina Cortés Vorrath, Primera mujer piloto militar en México

F.EG con información de SEMAR

Actualmente no es difícil encontrar en las bases aéreas, a pilotos femeninos, vestidas con flamantes overoles de combate y con cascos de aviador, pero esto es prácticamente nuevo, este 2018 se cumplieron 20 años de la graduación de la primera mujer piloto aviador en una institución armada de nuestro país. Este hecho es desconocido para muchos, con este breve artículo, pretendo develar un poco más de este acontecimiento histórico. A finales de los años 90, se publicó la convocatoria para el curso de piloto aviador naval, en donde por primera vez, se admitiría el ingreso a las mujeres. La Tte. de Corbeta de Servicio Sanidad Naval Cirujana Dentista Elsa Karmina Cortés Vorrath causó alta en la Armada de México el 16 de enero de 1995 y en 1997 aprobó los exámenes para el curso de piloto aviador naval y así, el 1 de enero de 1998 causó alta en la Escuela de Aviación Naval en Las Bajadas, Veracruz, donde curso la

especialidad de piloto aviador naval a la hija. Perteneció a la vigésimo sexta generación, graduándose el 30 abril de 1999 recibiendo su reconocimiento y certificado de piloto aviador naval. Acumuló cerca de 200 horas de vuelo real y 64 de vuelo simulado, estuvo en dos escuadrones y después fue incorporada a los servicios de sanidad naval. Se retiró como Capitán de Corbeta el año pasado. Este hecho ocupa un lugar destacado en la aeronáutica nacional, ya que fue la primer mujer en obtener el título de piloto en las Fuerzas Armadas de nuestro país. En agosto de 2011 la entonces directora del Instituto Politécnico Nacional, Yoloxóchitl Bustamante, puso en marcha el hangar del Centro de Estudios Científicos y Tecnológicos "Miguel Bernard" (CECyT-2), cuyo costo superó los 25 millones de pesos, este hangar se nombro en honor a la primera piloto aeronaval, Elsa Carmina Cortés Vorrath.



Es originaria de Mazatlán Sinaloa y nació el 16 de diciembre de 1971. En la foto con sus compañeros de generación. Foto F.EG



# VOLGA-DNEPR Y BOLLORÉ LOGISTICS hacen historia apoyando a las misiones espaciales

Volga-Dnepr Airlines, el líder del mercado del transporte aéreo de carga pesada y de gran tamaño, junto con su socio Bolloré Logistics, están apoyando una importante misión para la industria aeroespacial mundial con la entrega del primer Módulo Espacial Europeo (ESM) para el programa espacial que, en 2022, llevará a los astronautas más allá de la órbita terrestre. El módulo de 14 toneladas, transportado en un contenedor especial para mantener condiciones precisas de temperatura y presión, así como 10 toneladas de equipos de apoyo, se entregó a bordo de uno de los cargueros Antonov 124-100 de Volga-Dnepr desde Bremen en Alemania hasta Titusville, EE. UU. en preparación para su instalación en la próxima generación de naves espaciales Orion y pruebas en el Centro Espacial Kennedy de la NASA en Florida. El módulo proporciona a la nave espacial suministros de propulsión, energía, agua y oxígeno, así como control térmico. La primera misión no tripulada de Orión está programada para 2020 y llevará a la nave a más de 64,000 kilómetros más allá de la Luna. Dos años después, el primer vuelo espacial humano transportará a los astronautas

más lejos que nunca en el espacio como parte del programa para recopilar datos científicos para desarrollar la capacidad de los humanos para viajar a Marte. Konstantin Vekshin, Presidente Ejecutivo de Operaciones de carga en Volga-Dnepr Airlines, comentó: "Es un honor para nosotros apoyar un esfuerzo tan importante e histórico. Proporcionar transporte especializado para la industria aeroespacial es una de las áreas de experiencia clave de Volga-Dnepr Airlines y cada año operamos más de 50 vuelos que transportan diversas cargas espaciales, incluidos satélites, partes de naves espaciales, cohetes y propulsores. Las capacidades únicas de nuestros cargueros Antonov 124-100 e Ilyushin 76TD-90VD, con sus capacidades de carga en rampa y sistemas de grúas a bordo, combinadas con nuestras tres décadas de experiencia, permiten a nuestro equipo de expertos proporcionar seguridad, ahorro de tiempo y costos. Soluciones eficientes para entregas de cargas tan importantes y sensibles. ¡Le deseamos a esta misión espacial única, que cambia la historia, un gran éxito!"



# AIR FORCE ONE

Fotos: JRCL y F.EG Texto: F.EG

Con la denominación VC-25 A Presidential Aircraft, el Air Force One es el avión más reconocido en el mundo, está pintado exteriormente en colores azul con blanco, y siempre se encuentra reluciente, es el único 747 en todo el mundo que siempre aparece como si estuviera recién salido de la planta de ensamblaje. Actualmente existen dos aviones Boeing 747-200B presidenciales que pueden transportar al "hombre más poderoso del mundo", como lo definen los propios estadounidenses, el nombre de Air Force One es referido al 747 que transporta a dicha persona durante su viaje, usualmente es la aeronave SAM 28000 (Special Air Mission), el segundo 747 recibe el nombre SAM 29000, este último fue el que hace algunos meses causó pánico entre la población de Nueva York debido a que volaba a baja altura para realizar una serie de fotografías. El uso que se le puede dar al SAM 28000 o 29000 es clasificado. Los 747-200B presidenciales están destacados en la 89th Ala de Transporte de la Fuerza Aérea Norteamericana, en la Base Andrews, dicha Ala provee transporte a miem-

bros del Congreso, el Gabinete Presidencial, y ocasionalmente a Reyes y Reinas, pero obviamente el Presidente recibe un trato muy especial por encima de todos ellos. Esta aeronave es la versión 747-200B Militar VIP de Boeing, cuenta con 4 turbinas GE F103 GE 180 que proveen un empuje suficiente para un ascenso demasiado pronunciado, aun cuando este tipo de avión por su aerodinámica no puede realizarlo, además está equipado para reabastecimiento de combustible en vuelo, una unidad de poder auxiliar secundaria, sistemas de radiocomunicación que pueden proveer transmisiones a todo el mundo incluyendo comunicaciones encriptadas, 85 teléfonos aire-tierra, comunicaciones satelitales; se tiene conocimiento de que posee sistemas defensivos como infrarrojos, dispositivos de alerta de radar, bengalas y señuelos, también está equipado con un sistema de última tecnología AN/ALQ-204 contra misiles buscadores de calor, dicho dispositivo está encaminado para proveer protección alrededor de la aeronave en sus 360°, por último tiene dos contenedores llamados "airstars" que





ayudan a minimizar la necesidad de personal de tierra. El nombre de Air Force One data de los años 60's cuando el primer jet 707-353B (VC-137C) expresamente diseñado para viajes presidenciales entro en operación, denominado SAM 26000, el segundo 707 llego a la Base Andrews en 1972 y fue conocido como SAM 27000. Años después en julio de 1986, la Fuerza Aérea Americana ordeno dos aviones presidenciales 747 a Boeing. El primer 747 llego a la 89th Ala de Transporte en agosto de 1990 y el segundo en diciembre de ese mismo año. Originalmente recibieron las designaciones 86-8800 y 86-8900, reflejando su compra en el año fiscal de 1986, pero fueron reenumerados posteriormente como 82-8000 y 82-9000 para estar de acuerdo con la numeración usada en los 707. Los costos de transporte del Air Force One no son nada baratos, además deben sumarse las tarifas de las demás aeronaves que vuelan como parte de la logística

del equipo presidencial: C-5 Galaxy, C-17 Globemaster, C-141 Starlifter, KC-10 Extender, C-130 Hercules y por supuesto los helicópteros presidenciales, cabe mencionar que no siempre vuelan todas en una misma asignación. Como anécdota, el 11 de septiembre de 2001, el Air Force One fue escoltado por aviones de combate F-16C Fighting Falcon del Escuadrón de Combate 121 de la Guardia Nacional Aerea. Cuando esta en tierra el Air Force One personal militar y del servicio secreto custodian la aeronave para evitar posibles atentados, Aun no se sabe cuanto tiempo mas estar en servicio esta aeronave para que sirva de transporte al presidente de los E.E.U.U., pero sabemos que cuando llegue el momento recibirá una ceremonia espectacular y que sobrepasara la que se hizo cuando se retiraron los 707 presidenciales.

# Exposición "Héroes de la Aviación Mexicana" en el Instituto Mora

El Instituto Mora de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, presentó 19 de noviembre al 7 de diciembre de 2018 una espléndida exposición llamada "Héroes de la Aviación Mexicana", con fotografías de Vicente Cortés Sotelo restauradas de forma magnífica por el Instituto de Investigaciones Estéticas (IIEs) de la UNAM, son 113 negativos fotográficos tomados entre 1915 y 1943, la mayor parte de ellos en formato panorámico que se custodian en el Archivo Fotográfico Manuel Toussaint (AFMT) del IIEs de la UNAM. Además el Instituto Mora presentó una serie de conferencias muy atractivas para los apasionados de la historia de la aviación mexicana: Ciclo de conferencias:

"Gestión del fondo de Fotografías panorámicas Vicente Cortés Sotelo" y "Héroes de la aviación mexicana 1927-1931"

Por: Ricardo Alvarado Tapia IIE-UNAM  
(Archivo Fotográfico Manuel Toussaint)

"Las fotografías de aviación del archivo de Alberto Salinas Carranza. 1912-1920", por:  
Teresa Matabuena Peláez  
(IBERO-Biblioteca Francisco Javier Clavijero)

"La conservación de los materiales fotográficos en climas tropicales. Experiencia de la Fototeca Pedro Guerra"  
por: Cynthia Cruz Castro  
(Fototeca Pedro Guerra UADY)

"Datación y catalogación de imágenes para difusión de acervos"  
Por: Ricardo Pat Chan

El Instituto Mora de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, a través de la Biblioteca "Ernesto de la Torre Villar", invita a la exposición

## Héroes de la aviación mexicana

Fotografías de Vicente Cortés Sotelo del Archivo Manuel Toussaint del IIE-UNAM

**Ciclo de conferencias**  
Jueves 22 de noviembre  
"Gestión del fondo de Fotografías panorámicas Vicente Cortés Sotelo" y "Héroes de la aviación mexicana 1927-1931"  
Ricardo Alvarado Tapia IIE-UNAM  
Archivo Fotográfico Manuel Toussaint  
"Las fotografías de aviación del archivo de Alberto Salinas Carranza. 1912-1920"  
Teresa Matabuena Peláez  
IBERO-Biblioteca Francisco Javier Clavijero

**Viernes 23 de noviembre**  
"La conservación de los materiales fotográficos en climas tropicales. Experiencia de la Fototeca Pedro Guerra"  
Cynthia Cruz Castro,  
Fototeca Pedro Guerra UADY  
"Datación y catalogación de imágenes para difusión de acervos"  
Ricardo Pat Chan,  
Fototeca Pedro Guerra UADY

**Aula 5 PB de la sede Pasillo de 15:00 a 18:00 horas**

19 de noviembre al 7 de diciembre de 2018  
Pasillo frente al auditorio, sede Plaza

INSTITUTO MORA  
Alternativas de transporte  
www.mora.edu.mx

La calidad de las imágenes es soberbia, el proceso al que fueron sometidos los negativos fue arduo y complejo, pero el resultado al observar las fotografías es gratamente inimaginable, a simple vista parece que las fotos fueron tomadas con una cámara digital y se usó un filtro b/n o se convirtieron a escala de grises con alguna herramienta para el tratamiento de imágenes digitales, les recomiendo altamente que visiten la página del IIEs de la UNAM:

<http://www.esteticas.unam.mx/vcs/>





<http://www.esteticas.unam.mx/vcs/>

VICENTE CORTÉS SOTELO  
(1893 - 1966) Ciudad de México

Hombre de personalidad inquieta: viajero, músico, poeta, dibujante, inventor, motociclista, policía, militar, pero sobre todo fotógrafo y camarógrafo. Se dedicó a registrar campañas militares y presidenciales, personajes y actos políticos; la Fuerza Aérea Mexicana, sus pioneros y proezas; cuerpos oficiales de servicios públicos como el de motoci-

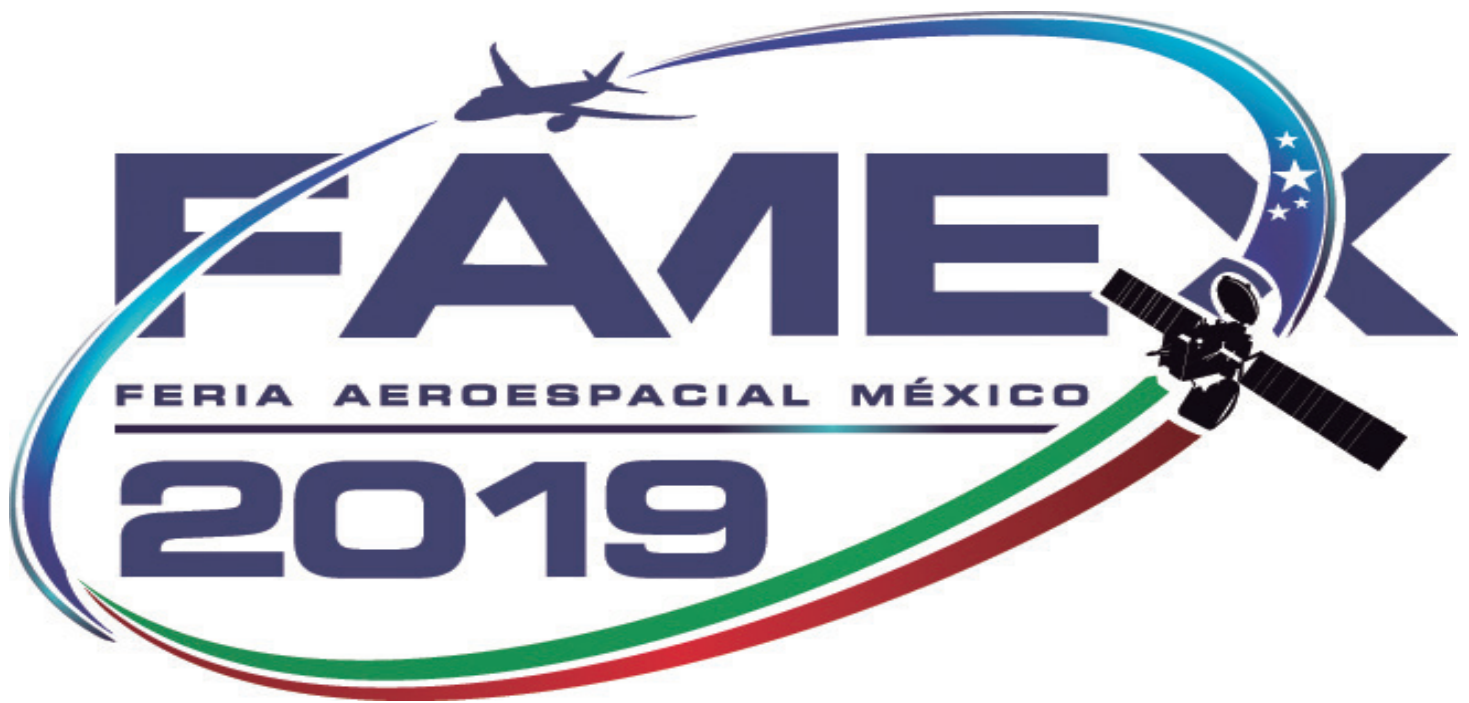
clistas de la gendarmería del D.F. al que perteneció; además de realizar panorámicas de varias ciudades de la República Mexicana con cámara rotatoria Cirkut.

A los 17 años participó en el movimiento armado revolucionario, se unió a las filas del General Pascual Orozco y cuando éste se levantó en armas contra el gobierno de Francisco I. Madero, Cortés se trasladó a la Ciudad de México para incorporarse en el 2o batallón de voluntarios dirigido por el capitán Federico Montes. En la División del Norte, fue capitán 2o de caballería de la brigada del General Manuel Ochoa y oficial en la escolta de Los Dorados en Ciudad Juárez.

Al término de la revolución continuó cercano al ejército federal, de 1927 a 1932 trabajó como cinefotógrafo en la Secretaría de Guerra y Marina comisionado al Estado Mayor y al Departamento de Aviación. En este período participó en combates militares, fotografió y filmó a los pioneros de la aviación mexicana, los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, festivales y regimientos aéreos, prácticas militares, cadetes en formación y a los pilotos que realizaron vuelos trascendentales, algunos con aviones diseñados y fabricados en México.

Los retratos que Vicente Cortés hiciera a Charles Lindbergh, Emilio Carranza, Pablo Sidar, Roberto Fierro, Francisco Sarabia y otros pilotos de la época, circularían en la prensa nacional. Por sus imágenes reconocemos a los Héroes de la aviación mexicana, a su contexto y a las personas que participaron en lo que fuera una floreciente industria aeronáutica nacional.

<http://www.esteticas.unam.mx/vcs/>



Hace alguno días se confirmó que para esta edición de FAMEX viene una aeronave warthog A-10 del Air Combat Command de la Fuerza Aérea Estadounidense. ¡Enhora buena FAMEX!



## 2019 Schedule

February 17	Laredo, TX
March 8-9	MCAS Yuma, AZ
March 23-24	Davis-Monthan AFB, AZ
April 13-14	NAS Corpus Christi, TX
April 24-27	Santa Lucia, Mexico
May 4	Manassas, VA
May 10-12	JB Andrews, MD
May 18-19	Redlands, CA
June 29-30	Davenport, IA
July 3	Dubuque, IA
July 6-7	Kansas City, MO
July 12-14	Geneseo, NY
July 27-28	Grand Junction, CO
August 3	Broomfield, CO
August 17-18	Edmonton, AB, Canada
August 24-25	Long Pond, PA
August 31- Sept 2	Cleveland, OH
September 7	Waukegan, IL
September 13-15	London, ONT, Canada
September 28-29	Santa Rosa, CA
October 5-6	Huntington Beach, CA
October 19-20	Lancaster, CA

A-10 Demo Team

# Beluga en Bremen



La aeronave número 1 en la nueva generación de aviones de la aerolínea Airbus trajo una gran sonrisa ("lächeln" en alemán) a las instalaciones industriales de la compañía en Bremen.

Al aterrizar en Alemania por primera vez el 14 de noviembre, BelugaXL permanecerá en este importante sitio de Airbus mientras realiza las pruebas de carga y descarga como parte del proceso de validación y certificación del avión.

A bordo del avión para su importante aterrizaje en el aeropuerto de Bremen, se encontraban los pilotos de Airbus Karl-Heinz Mai y Bernardo Saenz-Benito, acompañados por los ingenieros de pruebas de vuelo Jean-Michel Pin y Philippe Foucault, así como el jefe de carga Jean-Paul Tarantola.

Como el primero de los cinco transportadores más grandes que transportan secciones completas de aviones Airbus desde diferentes sitios de producción en Europa a las líneas de ensamblaje finales de la compañía en Toulouse, Francia y Hamburgo, Alemania, el BelugaXL es una versión altamente modificada de la variante de carga del Airbus A330.

La campaña de prueba de vuelo de BelugaXL se inició con el primer vuelo de la primera aeronave el 19 de julio de 2018 desde la sede de Airbus en Toulouse, Francia. Una vez que se hayan completado todas las pruebas y se haya otorgado la certificación, los BelugaXL comenzarán las operaciones regulares a finales del próximo año. Los cinco aviones de carga reemplazarán gradualmente un número similar de Beluga ST, que se derivan de la versión más pequeña del avión A330-600 y han estado en servicio desde 1995.

Bremen está bien preparado para dar la bienvenida al BelugaXL. La instalación de descarga de Belugas

en este sitio industrial de Airbus se adaptó al tamaño del nuevo avión, y el hangar de carga se equipó con una nueva puerta de persiana enrollable que encierra completamente el fuselaje delantero durante el proceso de carga.

De camino a Bremen, el BelugaXL realizó un sobrevuelo a las instalaciones de Airbus en Hamburgo, Alemania, que también se convertirá en una parada regular en las rotaciones de transporte del avión. Además, sobrevoló la planta de Airbus en la ciudad alemana de Stade.

El primer BelugaXL es fácilmente reconocible por su "cara" sonriente, que refuerza el parecido del avión con una ballena Beluga.

Con una longitud de 63 metros, el BelugaXL es aproximadamente siete metros más largo que su predecesor Beluga ST e incorpora una estructura de bodega de carga muy ampliada y una sección trasera y trasera modificada. La flota BelugaXL aumentará la capacidad de transporte aéreo de Airbus para la red industrial de la empresa en aproximadamente un 30%.



# El A330-800 de Airbus remonta los cielos por primera vez

AIRBUS PRESS

El miembro de fuselaje más corto de la familia A330neo inicia su campaña de certificación. El A330-800 ha completado su primer vuelo, esta aeronave altamente eficiente se ha añadido a la línea de aviones de pasajeros de doble motor de Airbus; el A330 realizó un vuelo exitoso con duración de cuatro horas y cuatro minutos en el aeropuerto de Toulouse-Blagnac. La tripulación de Airbus para este primer vuelo, fue el Capitán François Barre, el Copiloto Malcom Ridley, el ingeniero de vuelo de prueba Ludovic Girard, así como los ingenieros de prueba de vuelo Catherine Schneider y José Ángel Corugedo Bermejo, quienes pusieron a prueba la aeronave y destacaron las ventajas que tiene esta nueva generación de aviones. Como el segundo miembro de la familia A330neo, el A330-800 es el avión de fuselaje ancho más eficiente y de mayor alcance. Se une a la variante A330-900 que tiene un fuselaje más largo, que ofrece el costo más bajo de millas por asiento en la categoría de fuselaje mediano y pronto entrará en servicio con TAP Air Portugal. El A330-800 y el A330-900 tienen más del 99% de características comunes en las dos versiones del A330neo, y comparten el mismo tipo de clasificación con los otros miembros de la familia A330 de Airbus, que son los aviones de gran tamaño más vendidos de todos los tiempos. Además, los dos aviones A330neo tienen similitudes con el A350 XWB, lo que facilita la transición de los pilotos entre estos aviones de Airbus. La capacidad de pasajeros de la variante A330-800 es de 257 pasajeros en una configuración con tres clases, la versión A330-900 cuenta con una capacidad para 287 pasajeros con un diseño similar de tres clases. El A330neo tiene la cabina más silenciosa y cómoda de su categoría. Equipado con la nueva cabina Airspace, el A330neo cuenta con una entrada innovadora y personalizable, iluminación LED ambiental, nuevos baños y el último sistema de entretenimiento en vuelo para una experiencia inolvidable. El motor Trent 7000 de Rolls-Royce impulsa el A330-800 y el A330-900, lo que ofrece una reducción significativa en el gasto de combustible. Con un 25 por ciento menos de consumo de combustible que los aviones de la generación anterior, estos aviones A330neo pueden viajar más lejos con menores costos operativos. Para el A330-800, esto resulta en un rango de hasta 8,150 millas náuticas, permitiendo vuelos sin escalas entre el sudeste de Asia y Europa, así como viajes transpacíficos entre el sudeste de Asia y la costa oeste de los EE. UU.









*¡Felices fiestas y mucha  
abundancia para 2019  
les deseamos todos los  
colaboradores de  
VL Revista de  
Aviación!*

