

El Robo del avión en
Seattle.

Paracaidismo. Un estilo de
vida.

Irma Carranza.
Parte 2. Relato de un
atentado

Museo de la Fuerza Aérea
Mexicana

Número 2. Septiembre. Primera Edición. Año 2018.

Vuelo Libre

Revista Mensual de Aviación

Colegio del Aire



CONTENIDO

3. ROBO DEL AVIÓN EN SEATTLE.
4. INCENDIOS FORESTALES Y EL COMBATE AÉREO.
7. PARACAIDISMO.
9. LA QUE SE IBA...Y LA QUE SE FUE SEGUNDA PARTE.
11. EL NIDO DE LAS ÁGUILAS.
14. LOS INICIOS, PRIMEROS DESFILES AÉREOS EN MÉXICO.
16. EXPOSICIÓN FILATÉLICA EN LA LOTERÍA NACIONAL.
17. MUSEO DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA

• Y mas...

Vuelo Libre

Revista de aviación

EQUIPO EDITORIAL

Ernesto Chavez Ramos
chavez2002@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.

En la portada: Cadetes del Colegio del Aire.

Foto F.EG



EL ROBO DEL AVIÓN EN SEATTLE

POR ERNI RAMOS

¿QUÉ PENSABA RICHARD RUSSELL ESE VIERNES DE AGOSTO, ESA SEMANA O LOS DÍAS TRANSCURRIDOS DEL MES?

Tal vez la pregunta principal sería: ¿Qué pensamientos cruzan por la cabeza de un hombre que acaba de robar un avión? Porque definitivamente Richard Russell puede ser acusado de muchas cosas menos de terrorismo. Por si el nombre no le suena familiar le ponemos en contexto: Russell de 29 años robó el viernes 10 de agosto un avión, sí, leyó usted bien, se subió, encendió motores, lo sacó de la posición de mantenimiento, carreteo y despegó una aeronave turbopropulsora Bombardier 400 con capacidad para 76 pasajeros de la aerolínea Horizon Air, filial de Alaska Airlines de la cual era trabajador en tierra. El trepidante suceso con fatídico final aconteció en el aeropuerto de Seattle-Tacoma, considerado uno de los principales aeródromos comerciales de los Estados Unidos. Empleado por Horizon Air hace 3 años y medio, Russell se presentó a trabajar ese viernes por la tarde como cualquier otro día, su actitud era normal o sus compañeros lo hubieran detectado y tal vez hasta denunciado, por lo que desempeñó su rutina de cierta responsabilidad como es dirigir con señales a las aeronaves hacia la puerta de embarque. Tenía credencial para entrar a los aviones, lo que hace suponer se trataba de un hombre con buena conducta y confiable en sus labores. Entonces, ¿qué pasaba por la mente de Richard Russell ese día, esa semana, ese mes o desde cuándo? Lo que fuese no incluía el asesinato de personas ni actos terroristas o venganza

alguna; prueba de ello es que, fue él, ocupante único del Bombardier 400, al que no obstante las alteraciones a la personalidad manifiestas en ese momento en Russell, evadiendo vuelos en espera y burlando protocolos de seguridad, llevó hasta la cabecera de la pista donde sin autorización de la torre de control despegó en un vuelo que ya sabía no tenía retorno.

Una vez en el aire "Rich", como de manera familiar le llama el controlador aéreo que busca establecer por radio un vínculo de confianza, se reconoce como: "un hombre roto con unos tornillos sueltos" y se muestra temeroso a las consecuencias de sus actos. El improvisado piloto rechaza todas las peticiones del controlador como aterrizar en una pista militar cercana. No le dicen que es aeropuerto del ejército pero él está consciente que es militar y teme la paliza que "esos chicos" le puedan propinar. Más de una hora transcurre con Richard piloteando en el aire de forma aunque errática, sí controlada. Porque ¿Quién sin un mínimo de conocimiento sobre el manejo de un avión podría haber permanecido ese tiempo haciendo maniobras, en una zona boscosa donde nadie corría peligro? Llamen la atención en el video de John Waldron, habitante de la isla Ketron, un par de piruetas realizadas por Rich que ningún piloto profesional en su sano juicio se atrevería siquiera a intentar. Ese lup casi perfecto en el que a pocos metros del agua logra remontar el vuelo de forma impecable. ¿Suerte o conocimiento?

Encerrado entre sus pensamientos, Richard Russell reconoce estar rodeado de muchas personas quienes "Se van a sentir decepcionadas cuando sepan que hice esto", afirmó. "Quiero pedir perdón a cada uno de ellos. Solo soy un hombre roto, tengo algunos tornillos sueltos, supongo. Nunca lo supe realmente hasta ahora". Pocos minutos después, agobiado por las emociones, Russell estrella el avión en el bosque de la isla Ketron; nadie más que él y sus pensamientos mueren en el impacto. Tras el incidente las agencias creadas para el efecto en Estados Unidos, han recibido como una bofetada en pleno rostro las múltiples fallas de seguridad que prevalecen en los aeropuertos del país y posiblemente en el mundo entero. Un hombre sin pleno control de sus emociones puso al descubierto lo vulnerables que son las medidas de seguridad, cuando las aplican personas sin la capacitación ni la actitud adecuada. Russell no despegó al minuto de encender los motores del avión. Salió del área de mantenimiento, carreteó, tomó pista y logró su objetivo: despegar con una aeronave robada sin que nadie lo advirtiera hasta minutos después. La presencia de los F-15 es solamente el color de la noticia como actores secundarios, el robo y lo vulnerable de la seguridad es preocupante pero ¿Qué pensaba Richard Russell ese viernes de agosto, esa semana o los días transcurridos del mes? Jamás lo sabremos.

LOS INCENDIOS FORESTALES Y EL COMBATE AÉREO

Por Sergio Rodríguez Carranza
Director de la Fundación Vuelo Verde.

Con todo lo terribles que son, los incendios forestales no dejan de ser, al fin de cuentas, iguales a las demás clases de incendios. Si bien es cierto que cada cual tiene características propias, en esencia un incendio de la clase que sea siempre será lo mismo: La conflagración producida por ignición de material combustible. Es importante hacer esta aclaración porque el ser humano ha alcanzado un sorprendente nivel tecnológico para someter los incendios en su propio entorno. En una construcción moderna por ejemplo, se dispone de tres medidas muy efectivas de control que comprendemos como la capacidad para prevenir, detectar y reaccionar a tiempo.

Para la prevención contamos con reglamentos y códigos de construcción más estrictos y materiales que retardan la combustión. Para la detección se dispone de sensores de humo, de temperatura e infrarrojos capaces de dar alarma a la señal de menor peligro; finalmente para reaccionar ante las llamas, tenemos sistemas rociadores automáticos, espumas extintoras más efectivas que el agua, técnicas de combate superiores y personal más capacitado y mejor equipado. Estas tres medidas aplicadas coordinada y estratégicamente constituyen un mecanismo infalible de protección contra incendios.

En el entorno silvestre, aunque con variantes, el método ideal para manejar incendios es igual: se tiene que prevenir, detectar y reaccionar. Es muy afortunado que la tecnología disponible para la protección silvestre tampoco difiere mucho de la que tenemos en el contexto urbano, lo que cambia en todo caso, son la escala y las prioridades. La escala de un incendio urbano es limitada y la prioridad siempre ha sido y será proteger la vida y la propiedad, en ese estricto orden.

El potencial de devastación de un incendio silvestre como vemos hoy en California y anteriormente en México, (como en la Sierra de Arteaga en Coahuila y en Los Chimalapas en Oaxaca), en fin, el potencial de devastación es incomparablemente mayor y las prioridades son más y más complejas. La vida y la propiedad continúan encabezando la lista, pero a la vida y a la propiedad se suman las prioridades de proteger recursos naturales; salvaguardar biodiversidad; conservar el equilibrio ecológico; contener la emisión de CO2 a la atmósfera manteniendo los sumideros y preservar la permeabilidad de los suelos y los ciclos hídricos.



En este contexto, es evidente que la educación, el desarrollo económico alternativo, la explotación forestal razonable y hasta las quemas prescritas se cuentan entre las medidas preventivas dignas de privilegiar.

Para la detección de incendios forestales, la tecnología de la que disponemos es equivalente a los sensores que se usan en los edificios. Para los bosques, disponemos de detección remota con instrumentos sensibles en aviones e incorporados a satélites orbitales y geostacionarios; contamos con estaciones de monitoreo climático terrestres; torres de observación; el patrullaje aéreo; y combinando todo esto con análisis estadístico y climatológico, contamos con medios muy robustos para la localización en tiempo real de los incendios forestales.

No obstante, todo lo anterior, en la reacción contra estos incendios es donde andamos todavía muy débiles porque no estamos aprovechando el gran potencial de las ventajas tecnológicas; de poco o nada sirve tener conocimiento oportuno sobre un incendio, si el mismo no se combate de inmediato.

Un incendio pequeño puede sofocarse con relativa facilidad, pero si, por el contrario, se le da tiempo para propagarse, la probabilidad de no poder controlarlo se hace enorme. Igual que lo serán los daños y pérdidas que ocasione.

Los medios y estrategias para combate utilizados hasta ahora contra los incendios forestales distan mucho de la velocidad, eficiencia o efectividad del sistema rociador de un edificio. Es el caso incluso de las aeronaves cisterna que en algunos países operan a manera de "camiones de bomberos voladores", en lugar de como los verdaderos dispositivos de reacción inmediata que deberían ser. Además, con el detrimento, en demasiados casos, de que estos "camiones de bomberos" son verdaderas antigüedades y/o se operan por lucro y por lo tanto sólo se encuentran disponibles en renta a un muy alto precio, lo que se convierte en una circunstancia que provoca a quienes los necesitan a recurrir a éstos hasta el "último momento" y cuando generalmente ya resulta demasiado tarde.

Pero el potencial del poderío aéreo en realidad es valiosísimo como para darlo por descontado. Una estrategia acertada



puede convertir a las aeronaves adecuadas en los "sistemas rociadores contra incendios" de los bosques, las selvas y las praderas.

Las aeronaves adecuadas son aviones caza-incendios modernos (e incluso ya se pueden ver en el horizonte hasta drones), que son capaces de librar una reacción instantánea para la extinción de incendios, gracias a su gran precisión y bajos costos operativos. Estos mismos aviones, enlazados a los sistemas de detección remota y patrullando cargados sobre zonas de alto riesgo y durante los calendarios y horarios de mayor peligro, pueden posicionarse sobre un incendio prácticamente en el instante mismo en que éste inicie. En ese momento, cuando el incendio aun es pequeño, el caza-incendios puede extinguir el fuego de inmediato, tal y como un "sistema de rociadores silvestre".

Así es como los devastadores incendios de hoy que consumen decenas, centenas y miles de hectáreas, se transformarían en pequeños incendios que dañen sólo una o dos hectáreas. Es cierto que el fuego en la naturaleza no puede denunciarse como el mismo destructor implacable que es en las ciudades. En la naturaleza es un elemento intrínseco e imprescindible que regenera y depura la vida. Pero es adverso, sin embargo, cuando el origen de este no es silvestre. En ese caso es una obligación que nos impone nuestra propia supervivencia enfrenarlo con talento, resolución y firmeza.

Hace quince años, los daños provocados al país por las lluvias, ajustados a la inflación, costaron



más de dos mil millones de pesos al FONDEN. El gasto al presupuesto federal corriente fue de quinientos millones de pesos y la Secretaría de la Defensa Nacional reportó haber gastado el equivalente a dos mil cuatrocientos millones de pesos de su presupuesto corriente para combatir 812 incendios forestales. De esa manera las cifras se fueron acumulando y en ese sexenio se gastaron el equivalente a trece mil quinientos millones de pesos de hoy para atender un mismo conjunto de desastres que están interconectados: La enorme deforestación con las enormes inundaciones.

Lo bueno es que la solución... o una posible solución también está interconectada.

Como escribo antes, adoptando una estrategia integral con las herramientas modernas a nuestro alcance y con la muy particular capacidad operativa instalada que nos otorga nuestra Fuerza Aérea Mexicana, podríamos proteger con una gran efectividad, eficacia y eficiencia todas las praderas, selvas y bosques viejos que nos quedan e incluso nos podríamos todavía dar el "lujo" de auxiliar a otras naciones, porque hay que tener muy presente que los daños ambientales no reconocen fronteras y ayudando a los demás nos ayudamos a nosotros mismos.

En el Combate Aéreo Dinámico de Incendios, por ejemplo, con dos caza-incendios modernos se puede dar cobertura efectiva de protección a un área de 4 mil kilómetros cuadrados, que sería equivalente más o menos, a la selva de Los Chimalapas que se encuentra entre Oaxaca y Chiapas y que es la última selva húmeda que queda en el hemisferio norte continental.

Con esta estrategia, las aeronaves se integran al proceso mismo de detección volando cargadas con tres toneladas de espuma extintora en patrullajes diarios durante la temporada de incendios. Así cuando detectan un foco de incendio lo pueden atacar instantáneamente y lo apagan cuando todavía es pequeño, porque esa carga de tres toneladas es suficiente para cubrir hasta 6 mil metros cuadrados de superficie con una espuma que ahoga al fuego.

Pero la labor para prevenir desastres de esta gran fuerza aérea no terminaría con el combate de incendios, con eso, apenas empieza porque al concluir la temporada de incendios la misma fuerza aérea se puede y se debe emplear para llevar a cabo una siembra aérea directa y masiva de semilla, para lograr la reforestación a gran escala que nuestro país a perseguido y que nos ha eludido durante veinticinco años. La siembra aérea directa de semilla no es otra cosa más que reproducir el método natural de propagación de bosques que ocurre desde principios del tiempo, pero usando aviones combinados con algunas medidas bastante obvias, esa propagación puede concebirse para reforestar ¡cincuenta millones de hectáreas en sólo veinte años!

El futuro apenas comienza, está en nuestras manos, será lo que nosotros queramos hacer de él. El horizonte parece oscuro pero depende del derrotero que hoy fijemos para tomar rumbo hacia una larga noche... o uno que mejor nos lleve a encontrarnos con un brillante amanecer.

Fotografías: www.lockheedmartin.com.

Paracaidismo un Estilo de Vida

Por: Jesús Núñez

En esta edición quiero compartirles y tratar de orientarlos para que disfruten una de las mejores y más placenteras experiencias de vida, que sin duda deben probar porque seguro estoy luego de su primera vez desearán convertirlo en un estilo de vida. Por supuesto me refiero a vivir la práctica de la caída libre, ¡el salto en paracaídas! Seguramente a muchos de ustedes les ha pasado por la mente esta idea sin atreverse y no saben de lo que se pierden; otros la han convertido en realidad y ya forman parte de ese estilo de vida mediante el cual afloran sensaciones emociones y pensamientos sin cortapisa. El simple hecho de imaginarnos saliendo del avión, sentir la altura, porque se ve y ¡claro que se siente! cambia tu estado de ánimo y, aunque no lo parezca, nos genera una mejor actitud para nosotros mismos, no me cabe la menor duda. La prueba comienza desde que esa idea gira en tu cabeza; nada más imaginar te hace sentir lleno de adrenalina, pero una vez que no solo lo piensas y te pones en acción es cuando empezamos a sentir ese nervio que nos hace sentir nudos en el estómago. El siguiente paso es hacer la reservación, existen diversas zonas de salto en México, de las cuales les puedo recomendar Skydive Cuautla, Playa del Carmen, Puerto Escondido, Tequesquitengo, Puerto Vallarta. Ya con la reserva el día de tu salto tendrás una pequeña instrucción de 10 minutos en las que el Master Tandem te platicará lo

que van a realizar y las posiciones que debes hacer para practicar el salto... mientras esto sucede tu mente estará atenta a las instrucciones y deseando que no se te olviden, pero créeme, a la hora de salir todo se te olvida. El momento ha llegado y te avisan que te prepares porque es tu turno para abordar el avión que te llevará a vivir la gran experiencia. No sabes en qué momento tu respiración cambia, porque cambia sin lugar a dudas, el nerviosismo es natural, vívelo sin pena y siente como fluye la adrenalina. El Master Tandem te instruye antes de abordar. Una vez que están todos a bordo comienza la carrera para despegar ese avión que alcanzará una altitud de 13 mil pies o el equivalente a 3,962 metros, en pocas palabras a 4 kilómetros sobre el nivel del mar. Mil cosas pasarán por tu cabeza mientras la aeronave llega a la altitud y al punto de lanzamiento. Es ahí cuando el Master Tandem te da las últimas indicaciones previas al salto; se colocan junto a la puerta donde sin duda se agolpan pensamientos y sensaciones, quizá no sientas las piernas pero no te preocupes porque ellas siguen contigo. Lo más probable es que pienses: "¿en qué momento se me ocurrió hacer ésta locura?"...pero mientras todo eso sucede no te distraigas porque de repente estarás en el cielo volando, flotando y viviendo una de las sensaciones más increíbles que hay en la vida, libertad, euforia y ganas de vivir.





La caída libre dura unos 40 segundos antes de abrir el paracaídas y alcanzas una velocidad de: ¡200 kilómetros por hora! Poco más poco menos pero a quién le importa. Una vez desplegado el paracaídas, comienza el descenso de manera controlada, mientras, disfruta de la vista que te ofrece esta enorme aventura. Los espero en la siguiente edición para conocer más del fascinante mundo de la aviación.

LA QUE SE ÍBA... Y LA QUE SE FUÉ

Escritor invitado: Irma Carranza

Historia de un atentado

Parte 2 de 5

Continúa el increíble relato del primer atentado dinamitero criminal contra un avión comercial en la historia de la aviación mundial que trágicamente ocurrió en los cielos de México a principios de la década de los 50's.

Tic-tac, tic-tac, tic-tac...

Normalmente ningún sobrecargo alcanzaba a sentarse durante el trayecto que recorríamos desde plataforma, hasta la cabecera de la pista de despegue. Allí los pilotos hacían una pausa calentando motores, checando instrumentos y repasando la minuciosa lista de "check" que es parte obligatoria e insoslayable del despegue. Esa era nuestra última pausa, la que nos servía para tomar asiento, atar nuestro cinturón de seguridad y prepararnos a despegar.

Por eso yo durante ese carreteo hacia la pista, hice malabarismos no sólo para guardar el equilibrio sino también para terminar los menesteres que habían quedado pendientes. Me debatí embebido con servilletas los líquidos que más que nunca se derramaron de los termos, y en un esfuerzo por evitar que se mojara la estorbosa y pesada petaquilla, buscaban un lugar donde acomodarla "allí mismo en el bufet" mientras apretaba inútilmente las llaves de los termos que esta vez, parecían estarse aflojando por "Orden Superior". Dios tenía sus motivos.

Ya en cabecera de pista, el timbre de la cabina de pilotos sonó indicando que el capitán Corona me llamaba con cierta urgencia. Acudí de inmediato a su llamado y efectivamente, era para avisarme que habría un cambio de sobrecargos de última hora.

¡Claro! Lilia había conseguido la autorización! El Capitán Rodríguez Corona hasta ese momento no había estado enterado del asunto del cambio

porque él era uno de los pocos capitanes que nunca acudían al café. Él no estaba en nuestra mesa cuando Lilia llegó a pedirme el favor. Me dio la noticia y muy amable, bromeó diciendo que era una lástima que los fueran a privar de mi presencia, lo cual para mí fue un halago al que sonreí agradecida.

En marzo de ese mismo año yo había sido elegida reina de la belleza de la Compañía Mexicana de Aviación y me habían enviado lujosamente ataviada por cuenta de CMA como Embajadora a las Fiestas de la Primavera organizadas por el gobierno del presidente Miguel Alemán; así que yo que había sido privilegiada con esa distinción, procuraba no ser una rara-avis.

La popularidad del evento, los desfiles por el paseo de la Reforma, el paseo en coches convertibles por el ruedo de la plaza de toros con mi hermoso traje de Charra y las pasarelas de los grandes teatros; el Metropolitano donde desfilaron junto con las reinas de belleza de Pasadena California y artistas de cine como Margaret O'Brien y Piper Laurie, además de la carrera aérea que culminó en Acapulco, me habían servido para hacerme notar más de lo que hubiera querido. Yo no presumía de eso, pero siempre había una flor para mí o un halago como ése, que nunca dejó de ruborizarme. Ese día no fue la excepción. Yo trataba de ser sencilla y amable y preferí evadirme porque nunca sabía qué contestar a ellos.

El capitán Corona y el copiloto Jurado habían recibido por radio la orden de "mantener" en cabecera de la pista 5 derecha y aunque el cambio se haría a través de la puerta de emergencia situada en la cabina de pilotos, yo, en respuesta al halago me sentí incómoda y abandoné ésta, pretextando ir a revisar a mis pasajeros para que quedara todo en orden. Transcurrieron fácilmente más de veinticinco o treinta minutos entre la advertencia de torre y el tiempo que tomó al tractor que transportaba a Lilia para llegar a donde la esperábamos. Así fue que di mi última vuelta al pasaje; fui por los chicles para obsequiarles antes de irme y ahí en el bufet encontré la maleta un poco húmeda. Le di otra secada a la parte de abajo y no queriendo dejar a Lilia el estorbo y a sabiendas de que no habría tiempo para explicaciones, me la llevé a la cabina de pilotos al compartimento de equipaje.

Ahí, a ambos lados del pasillo, protegido con unas fuertes mallas cuadriculadas se transportaba el equipaje; acomodé la maleta en el compartimento de la izquierda, ubicado entre el asiento del radio operador que a su vez quedaba situado atrás del asiento del capitán, pero previendo que por ser una maleta pequeña y algo pesada, pudiera proyectarse en caso de turbulencia sobre el pasillo, o sobre los pilotos; la acurruqué en un hueco entre las maletas grandes justo en el rincón que formaban la pared del fuselaje y la mampara metálica que separa a la cabina de pasajeros de la de los pilotos. Ahí quedó "muy segura" con el resto del equipaje porque sabía que al llegar a Oaxaca la bajarían y la reclamaría "su dueño". ¡Qué lejos estaba de imaginar su contenido!

Cuando el criminal insistió en que la petaca de marras, fuera precisamente en la parte de atrás del avión "en el bufete"; quería asegurarse de que al explotar en la parte más angosta del avión, es decir en la cola, ésta se desprendería trozando en dos al avión, que sin remedio se precipitaría a tierra sin ninguna posibilidad de ser encontrado en mucho tiempo, puesto que el reloj del que estaba provisto el explosivo, estaba calculado para detonar justo en medio de la intrincada sierra de Oaxaca.

Ocho de los pasajeros eran las personas que habían sido contratados para servir en un supuesto hotel de Oaxaca que desde luego no existía siquiera.

Uno sería el conserje, otro el jardinero, una cocinera, dos recamareras, un mozo y el administrador, un pobre hombre ya mayor llamado Ramón Arellano el mismo que me enseñó al abordar, su maletita gemela de la que contenía la bomba, era nada menos que el tío de uno de los criminales, el mismo que me llevó la maleta con la bomba al avión el que tampoco tuvo empacho en mandar a la muerte a su pobre y engañado tío, Sólo con el seguro de ése tío habría ganado una fortuna porque él era el único beneficiario. Era un plan maestro, los pasajeros llevaban identificaciones obsequios de sus contratantes que les hubieran facilitado la identificación de los cadáveres. Otros beneficiarios eran empleados del teatro Esperanza Iris cuyos nombres estaban en las pólizas sin siquiera saberlo ellos.

Uno de los criminales era ingeniero pero también ingenioso para fabricar bombas de tiempo. Se culpaban mutuamente de haberlo planeado

todo, pero el barítono Paco Sierra esposo de Esperanza Iris fue quien aportó el dinero para la fabricación de la bomba y para los gastos que implicaron los previos trámites, tanto la compra de los boletos de avión como de las pólizas de seguros. El crimen perfecto iba pues tomando forma hasta que la demora de media hora en cabecera de pista frustró una parte del plan y propició que la mano de Dios se fuera desplegando hacia el milagro. De no haber conseguido Lilia el complicado permiso de nuestro cambio con el Sr. Solar Morales jefe del servicio de pasajeros y de no haber comunicado éste, al operador de torre un minuto antes de iniciarse el despegue, que avisara al capitán Corona que se detuviera a esperar en cabecera de pista a que se efectuara la maniobra, hubiéramos despegado a la hora exacta y entonces la bomba habría explotado en la parte calculada de la sierra, justo en el lugar donde yo la llevaba "para entregársela a su dueño a su descenso en Oaxaca", si...hubiera explotado ahí en el bufete, ahí atrás...ahí en la parte más estrecha del avión, ahí en mi vuelo...se hubiera desprendido la cola y nada hubiera habido que nos salvara de una muerte segura...a mí y a todos...

Continuará...

EL NIDO DE LAS ÁGUILAS

BREVE HISTORIA DEL COLEGIO DEL AIRE

Por "F. GE" Giese-Man

El 5 de febrero de 1915, el Presidente de la República Mexicana, Venustiano Carranza, decretó la creación de la Escuela Nacional de Aviación, estableciéndose en los llanos de Balbuena, en la Ciudad de México, ocupando estos campos hasta febrero de 1922, cambiando su sede a Arcos de Belén, así como también su nombre por el de "Escuela Militar de Aeronáutica", pasaron 3 años y en 1925 regresa a los Campos de Balbuena con el nombre de "Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica". A través del tiempo diversos estados de la República han sido sede de la Escuela Militar de Aviación, Veracruz (1935), Monterrey (1939), Guadalajara (1940) y finalmente en 1941 llega a Zapopan, Jalisco, a la Ex Hacienda del Espíritu Santo, lugar que hasta el día de hoy ocupa dentro de la Base Aérea

Militar No. 5 "Capitán Emilio Carranza Rodríguez". Debido a las muchas exigencias que el Arma de Aviación necesitaba para estar a la vanguardia, el 5 de enero de 1942, se funda en la Ciudad de México, la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación, cuyo objetivo primordial era proveer personal calificado en el mantenimiento de las aeronaves de la Fuerza Aérea, posteriormente surge el 22 de enero de 1947 la Escuela Militar de Meteorología. Por decreto presidencial del 22 de agosto de 1959, el Lic. Adolfo López Mateos, Presidente de México integra, a la Escuela Militar de Aviación al Colegio del Aire, con el objetivo de unificar los conocimientos de las diversas especialidades, concentrando todo el esfuerzo educativo en un solo lugar, encabezado por un alto órgano Director y Coordinador que aporta ventajas educacionales, bajo la dependencia directa de la Jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana y coordinación con la Dirección General de Educación Militar, quedando integrado por las escuelas:

Militar de Aviación.

Militar de Mecánicos Especialistas de Aviación.

Militar de Meteorología.

El 18 de marzo de 1963, se cambian las denominaciones de la Escuela Militar de Mecánicos Especialistas de Aviación, por la de Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento (E.M.M.A.) y





la Escuela Militar de Meteorología cambia por la de Escuela Militar de Especialistas de Fuerza Aérea (E.M.E.F.A.) .

El C. General de División Agustín Olachea Aviles, Secretario de la Defensa Nacional, en representación del Presidente Constitucional, efectuó la entrega de la bandera de guerra del Colegio del Aire al C. General Brigadier Piloto Aviador Diplomado de Estado Mayor Aéreo (P.A.D.E.M.A.) Roberto Salido Beltrán, Director en aquel entonces de dicho plantel. En 1994 se inauguran las nuevas instalaciones del actual Colegio del Aire, cuentan con 16 Aulas en el edificio académico, aula magna, instalaciones deportivas, auditorio, dormitorios, biblioteca y laboratorios. Los cadetes del Colegio del Aire emplean para el desarrollo de sus actividades, no solo las instalaciones del Colegio, sino también la infraestructura de la Base Aérea Militar No. 5, para realizar todas las prácticas que ayuden en su formación académica y profesional.

A principios de 2009, se marcó un nuevo hito

en la Escuela Militar de Aviación, ya que el 28 de enero realizó su primer vuelo en solitario la cadete Andrea Cruz Hernández, en una aeronave Bonanza F-33C con matrícula EBA 6431 perteneciente al escuadrón primario, Andrea fue la primer mujer admitida para cursar la carrera de Piloto Aviador Militar, esto logró que las mujeres puedan servir a la Nación como Pilotos en la Fuerza Aérea Mexicana.

De acuerdo a información de la Secretaría de la Defensa Nacional en la graduación de este año recibieron su título, certificado de estudios y patente 108 graduados, entre ellos 4 mujeres y 5 integrantes de la Secretaría de Marina; asimismo, 2 becarios extranjeros recibieron título y certificado de estudios, como sigue:

Escuela Militar de Aviación:

- 1 Capitán 2/o. Piloto Aviador.
- 1 Teniente Piloto Aviador.
- 91 Subtenientes Pilotos Aviadores.
- 1 Becario de la República de Guatemala.



1 Becario de la República de Panamá.

Escuela Militar de Especialistas de Fuerza Aérea:

Del Curso de Formación de Oficiales de Fuerza Aérea Meteorólogos.

10 Subtenientes Meteorólogos.

5 Becarios de la Secretaría de Marina.

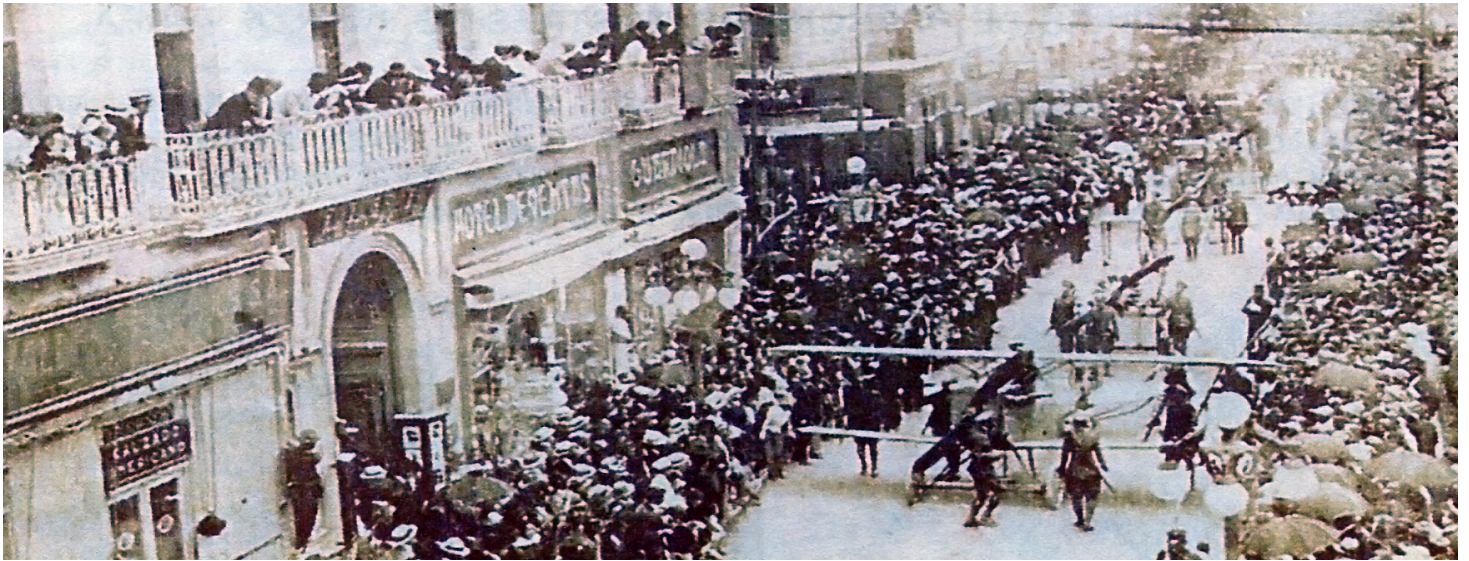
Han sido muchas las generaciones de jóvenes cadetes que han pasado por estos planteles y que han dejado atrás su vida de civil para dedicarla a la patria, a servir a los demás, y que han dejado una parte de sí mismos en el Colegio del Aire, y una vez graduados logran portar orgullosamente en su pecho las Alas Doradas y Plateadas.

“Las Alas son eternas”.



LOS INICIOS. PRIMEROS DESFILES AÉREOS MILITARES

POR F. EG.



Tradicionalmente el mes de septiembre es considerado el mes patrio, debido al inicio (1810) y la conclusión de la independencia (1821), además de estos hechos también en este mes se registró la heroica defensa del castillo de Chapultepec por los niños héroes (1847). De acuerdo a la revista Tohtli (esta revista es considerada como una joya histórica de la naciente aviación militar en nuestro país) la Fuerza Aérea Mexicana participó en un desfile militar el 5 de mayo de 1918, y cito: "...por primera vez en los anales de los desfiles militares en México, en este día en la capital de la república tomó parte la Quinta Arma del Ejército; los aeroplanos y sus tripulaciones desfilaron por tierra desde la columna de la independencia pasando por las principales avenidas hasta el balcón central de Palacio Nacional,

donde el presidente de la República en compañía de los señores ministros de estado, cuerpo diplomático y altas autoridades militares presenciaban el desfile; durante todo el trayecto el personal de aviación fue vitoreado con flores y nutridos aplausos", la Fuerza Aérea Mexicana era considerada la Quinta Arma porque en ese entonces ya existían Infantería, Caballería, Artillería y la Marina. El 16 de septiembre de ese mismo año, varios pilotos aviadores que ostentaban rangos de tenientes y capitanes realizaron vuelos sobre la Ciudad de México, ejecutando un vol-plane (apagaban el motor y planeaban hasta aterrizar) por su parte, el cuerpo de cadetes desfiló por tierra conduciendo algunos aeroplanos embarcados. Uno de los jóvenes pilotos que participó en los vuelos fue el Teniente Amado Paniagua Cortes, pionero de

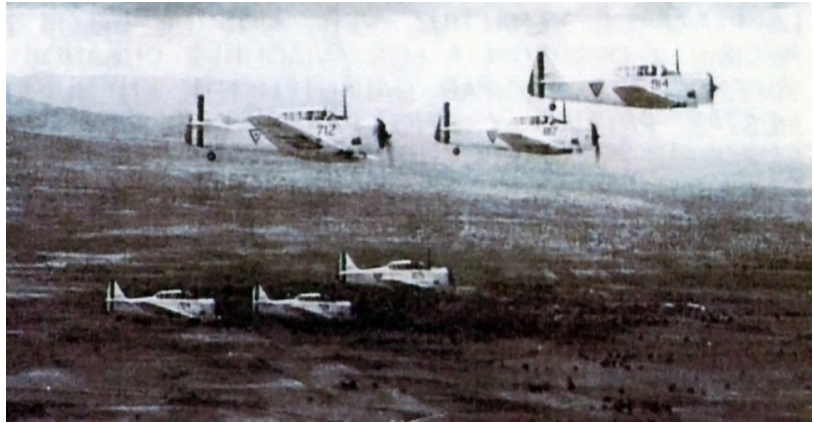
la aviación mexicana, y quien fue el primero en nuestro país en ejecutar la vuelta Immelmann, lamentablemente en noviembre fallece en un accidente aéreo en el estado mexicano de Veracruz, siendo el primer piloto militar fallecido en el cumplimiento de su deber.

Cronología por años:

1920, durante la misma celebración del 16 de septiembre se pudo apreciar un automóvil remolcando un aeroplano de la Escuela Militar de Aviación. 1922 se registran vuelos acrobáticos sobre el hipódromo con una escuadrilla de aviones "Morane" y otra de biplanos "Farman". 1923 participaron 9 aeroplanos que eran remolcados en automóvil. 1929 La Fuerza Aérea tuvo presencia en el desfile por tierra úni-

camente con personal militar.
1930 Desfila orgullosamente la Escuela Militar de Aviación.
1931 hubo vuelos los días 13, 15 y 16 de septiembre, durante este ultimo día el primer Escuadrón Aéreo del 1er Regimiento voló sobre el monumento a la Independencia dejando caer flores.
1941 Participaron las tropas de Aeronáutica y aparentemente por primera vez un Batallón de Paracaidistas. Durante el desfile, varios aviones de la Fuerza Aérea Mexicana sobrevolaron en formación sobre la columna del desfile.
1943 Vuelan en formación en "V" 8 aviones AT-6 y un AT-11.
1944 Participa un grupo mixto de aviación constituido por los Escuadrones Aéreos 101 y 208.
1945 Participaron los Escuadrones Aéreos 101, 209 y de la Escuela Militar de Aviación realizando formaciones en "V" y en diamante.

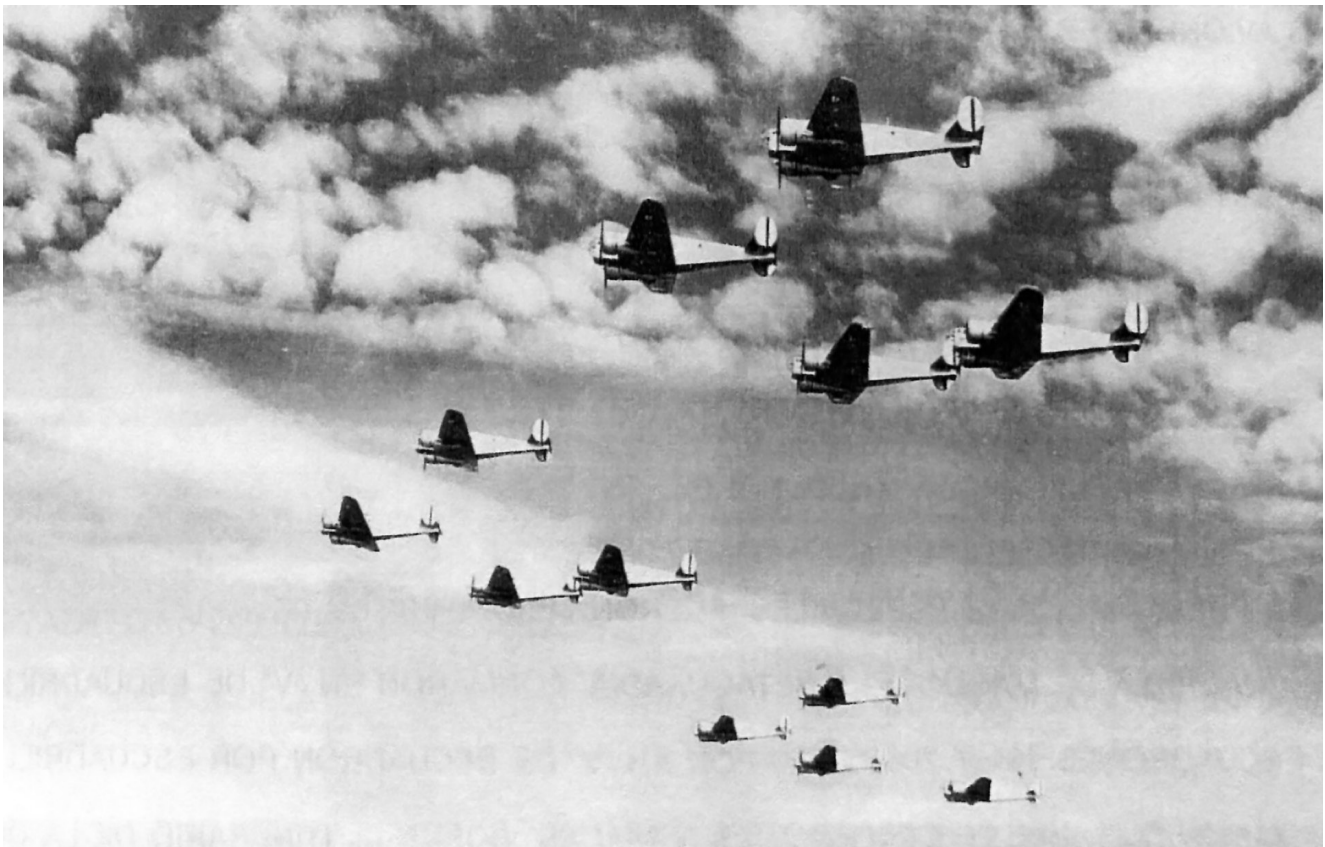
Información e imagenes obtenidas de la Fuerza Aérea Mexicana



AT-6 Texan



Automóvil arrastrando un aeroplano. Probablemente años '20.



AT-11 Kansan

Exposición Filatélica en la Lotería Nacional

La Lotería Nacional para la Asistencia Pública, conmemoró el 41° Aniversario de la fundación del Club Filatélico LOTOMEX, en esta exposición figuraron dos colecciones con temas de aviación, Ángel Luis Gómez Martínez presentó "Primer Vuelo México-Tuxpan-Tampico" Y el Capitán Piloto Aviaador Andrés Hernández Reyes exhibió su colección "Breve Historia de la Aviación Mexicana"

El corte de listón de la inauguración corrió a cargo de Yuriria Robles Aguayo, Subgerente de la Dirección General de Lotería Nacional, en representación de Eugenio Garza Riva Palacio, Director General de la Lotería Nacional y Pronósticos para la Asistencia Pública, así como de la señora María Laura Gordillo Galván, representante del Club Filatélico LOTOMEX, y por José Antonio Vega García, representante del Comité Olímpico Mexicano.



Sobres de primer día de emisión con cancelación de primer día conmemorando el 50 Aniversario de la primera Ruta Postal Aérea Mexicana México-Tuxpan-Tampico.



Lincoln Estándar primer avión de Mexicana de Aviación



T.N.C.A. serie H Avión de fabricación mexicana

Museo Militar de Aviación

“Teniente P.A. José Espinoza Fuentes”

Por F.EG.

Este museo fue inaugurado originalmente en 1933 en la Ciudad de México, en el Campo militar de Aviación ubicado en Balbuena, pero fue cerrado a mediados de 1970, fue reabierto el día 10 de Febrero de 2010, durante la conmemoración del aniversario de la Fuerza Aérea Mexicana en la Base Aérea Militar No. 1 de Santa Lucía, es nombrado “Teniente P. A. José Espinoza Fuentes” (las siglas P.A. significan Piloto Aviador) desde abril de 2015 en homenaje a la memoria de este valiente piloto

que fue integrante del Escuadrón de Caza 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria, perdió la vida en un avión P-47D, cuando al fallar su motor en vuelo, desvió su aeronave para no caer sobre tropas aliadas, ofreciendo su vida por la de sus compañeros de armas. El acervo que se exhibe nos cuenta la historia de la aviación en nuestro país, desde sus inicios hace más de 100 años hasta la época moderna, sin olvidar la Segunda Guerra Mundial, en la que México participó con el Histórico Escuadrón 201.

El museo está dividido en 5 áreas:

- Inicios de la aviación
- Segunda Guerra Mundial
- Colegio del Aire
- Aeronaves de Ala Rotativa (Helicópteros)
- Aeronaves de Ala Fija

Las instalaciones del Museo están ubicadas en el Hangar del Escuadrón Aéreo 302, pero no todas las aeronaves están dentro del hangar, en la parte exterior podemos apreciar el enorme



helicóptero ruso Mi-26, que es uno de los más grandes del mundo, también se encuentra un Boeing 727-200, estas aeronaves fueron recientemente reemplazados por los nuevos Boeing 737. En total se pueden apreciar 57 aeronaves, de las cuales 14 están abiertas y pueden ser abordadas para que el público conozca su interior. No solo se pueden encontrar aviones en este Museo, también podemos apreciar motores, uniformes y piezas históricas, material meteorológico, equipo foto técnico, y muchas piezas más. El encargado del Museo es el Teniente de Fuerza Aérea Aerologista Jorge Carlos Amezcua, cada pieza exhibida cuenta con una ficha explicativa para obtener una mejor y más detallada información. Su horario es de las 9:00 a las 16:00 de martes a domingo.



Breves al aire

Volaris comienza con las ventas de vuelos en código compartido con Frontier, ampliando su oferta a más de 100 destinos. comenzará operaciones en código compartido con la aerolínea de ultra bajo costo norteamericana Frontier. Sus Clientes ya pueden adquirir los boletos en www.volaris.com "Estamos extremadamente orgullosos de este nuevo logro para Volaris. Ahora más Clientes en México podrán visitar destinos en los Estados Unidos donde antes no llegábamos", señaló Enrique Beltranena, director general y CEO de Volaris. Como se anunció a principios de este año, ambas aerolíneas de ultra bajo costo llegaron a un acuerdo mediante el cual los Clientes de Volaris podrán disfrutar de nuevos destinos en los Estados Unidos, y los Clientes de Frontier tendrán la oportunidad de explorar México, su cultura, gastronomía, sitios arqueológicos y paisajes. "Nuestro inicio de ventas de código compartido señala un hito en la historia de nuestra operación. Nuestros Clientes y los de Frontier pueden adquirir sus boletos contando con la promesa compartida de mantener las tarifas más bajas, el mejor Servicio al Cliente y los mayores estándares de seguridad y calidad", señaló Beltranena.

AIRBUS. Arturo Barreira, nuevo presidente de Airbus para Latinoamérica y el Caribe

Rafael Alonso se retira tras 40 años al frente de la aviación comercial Arturo Barreira, vicepresidente de ventas de Airbus para Latinoamérica y el Caribe, ha sido nombrado presidente de Airbus para la región. Barreira, quien asumió el cargo el 1 de julio, aporta más de 20 años de experiencia de liderazgo en la aviación global. El nuevo presidente dependerá directamente de Eric Schulz, director comercial de Airbus, y Jeffrey Knittel, presidente y CEO de Airbus Américas. Rafael Alonso, actual presidente de Airbus para Latinoamérica y el Caribe, anunció su intención de retirarse tras casi 40 años al frente de la aviación comercial y una lista de

ventas de más de 2,000 aviones. "Airbus agradece enormemente a Rafael sus 37 años de liderazgo sobresaliente en la empresa. Gracias a su visión y espíritu pionero, Airbus está bien posicionado para seguir cosechando éxitos y mantener su posición líder en el mercado regional", comentó Eric Schulz, director comercial de Airbus. "El estilo de liderazgo centrado en la persona de Arturo, su profundo conocimiento del mercado y las sólidas relaciones que ha construido en la región, lo convierten en el mejor candidato para liderar nuestra empresa y conducirla hacia un éxito aún mayor para nuestros clientes y nuestros socios en Latinoamérica", añadió.

En 2012, Barreira fue nombrado vicepresidente de ventas para Latinoamérica y el Caribe, tras haber ocupado el cargo de director regional de ventas desde 2005. Como miembro líder del equipo de ventas de Latinoamérica y el Caribe -que presume de un récord de pedidos sin precedentes en los últimos 10 años-, ha contribuido al éxito de la división comercial de Airbus en la región y a consolidar su liderazgo. Durante la mayor parte de su carrera profesional, Alonso ha trabajado para mejorar la presencia, la evolución y la influencia de Airbus en Latinoamérica y el Caribe. Su carrera en Airbus comenzó en 1984, como responsable regional de ventas en Toulouse, sede de Airbus. Tan solo tres años después, en 1987, este nativo español se convertía en vicepresidente de ventas para Latinoamérica. En 2007 se estableció en Miami al frente de la nueva oficina regional de Airbus. Fue nombrado presidente en 2014.

SEDENA Ceremonia de Graduación de alumnos de la Escuela Militar de Clases de Transmisiones Ciudad de México, a 24 de agosto de 2018.- La Secretaría de la Defensa Nacional informa a la opinión pública, que esta fecha, el General Salvador Cienfuegos Zepeda, titular de dicha entidad administrativa, acompañado por funcionarios de esta dependencia, presidió la ceremonia

de graduación del personal que culminó el Curso de Formación de Sargentos de Transmisiones, en las instalaciones de la Escuela Militar de Clases de Transmisiones, ubicada en Zapopan, Jalisco. En el evento recibieron certificado de estudios y nombramiento 302 graduados, de los cuales 97 ascendieron a Sargentos 1/os. de Transmisiones (11 femeninos y 86 masculinos) y 205 a Sargentos 2/os. de Transmisiones (8 femeninos y 197 masculinos, así como 5 becarios de la Secretaría de Marina). Este plantel tiene la misión de formar Sargentos 1/os. y 2/os. de Transmisiones para la capacitación y desarrollo en las actividades relacionadas a la instalación, operación y mantenimiento de los medios de comunicación en las unidades, dependencias e instalaciones militares nacionales. El discurso oficial estuvo a cargo del Coronel Ingeniero en Comunicaciones y Electrónica Diplomado de Estado Mayor, José Flores Ramos, director del plantel, quien destacó que la Escuela consolida un modelo educativo de calidad, para alcanzar la excelencia en la formación de Sargentos del Servicio de Transmisiones, acordes con los avances tecnológicos, pedagógicos y de instrucción con que cuenta el Ejército y Fuerza Aérea. A nombre del personal graduado, el Sargento Primero de Transmisiones, Alberto Lamas Nicacio, quien obtuvo el primer lugar general de aprovechamiento académico, manifestó que el personal que se gradúa, se encuentra comprometido a conducirse con responsabilidad, profesionalismo y ética, favoreciendo el desarrollo de conocimientos y habilidades para la instalación, operación y mantenimiento de las redes de telecomunicaciones, así como actuar con vocación de servicio a la Patria. De esta manera, la Secretaría de la Defensa Nacional coadyuva con los esfuerzos del Gobierno de la República, al dar cumplimiento a uno de los ejes rectores del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el que se señala a un México con educación de calidad.

Enrique Beltranena, CEO de Volaris, invitado al panel principal del Aviation Day de la IATA en Centroamérica
Enrique Beltranena compartirá mesa con otros presidentes ejecutivos de las más importantes aerolíneas de la región, en uno de los eventos más destacados de la industria de la aviación Ciudad de México, 27 de agosto de 2018 – Volaris será parte del Día de la Aviación (Aviation Day) Cen-

troamérica este próximo 19 de septiembre de 2018 en el Hotel Real Intercontinental de San José, Costa Rica, foro que reunirá a expertos, altos directivos de la industria y funcionarios gubernamentales, para debatir temas clave en el giro del transporte aéreo. El Aviation Day Centroamérica, organizado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), en conjunto con la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) y la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales de Costa Rica (ALA), tiene como finalidad generar discusión sobre los temas coyunturales que afectan el desarrollo del transporte aéreo y la industria en general. En esta ocasión Enrique Beltranena, fundador, presidente, director ejecutivo y miembro de la junta directiva de Volaris, fue invitado a participar en un panel para hablar de la aviación como uno de los motores de crecimiento económico de América Central. Allí compartirá mesa con los presidentes ejecutivos de Copa Airlines, Pedro Heilbron, y de Avianca, Hernán Rincón. El debate será moderado por la reconocida periodista de CNN en español, Gabriela Frías. Dada su experiencia, Enrique Beltranena es un referente en el sector, con más de 30 años de carrera trabajando en el desarrollo del transporte aéreo de Centro y Norteamérica. Antes de fundar Volaris, Enrique Beltranena colaboró en la consolidación de diferentes aerolíneas del Grupo Taca en el mercado centroamericano, tales como Aviateca en Guatemala, donde fungió como gerente general durante la década de los 90, y ascendió hasta convertirse en Director de Operaciones de Las Américas. Actualmente administra a uno de los equipos de aviación más exitosos de Latinoamérica al mando de Volaris, la quinta aerolínea con costos de operación más bajos en el mundo. “Me siento honrado por la invitación a participar en un evento clave para la industria de la aviación. Es un privilegio hablar de ésta que es mi pasión y compartir mi experiencia con otros expertos, y un honor participar en una mesa de debate sobre el apasionante tema de los retos y oportunidades del sector en el mercado centroamericano”, señaló Enrique Beltranena, CEO de Volaris.

Copa Airlines presentó ante la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes el nuevo vuelo directo de Puerto Vallarta & Riviera Nayarit con la Ciudad de Panamá

Copa Airlines llevó a cabo la presentación del nuevo vuelo directo a las ciudades de Puerto Vallarta & Riviera Nayarit con la Ciudad de Panamá, a la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes (AMAV), oficinas de turismo, cadenas hoteleras y proveedores de servicios, en donde se presentaron los detalles más relevantes sobre esta nueva ruta, así como las bondades y beneficios que ofrece la aerolínea a sus pasajeros. Al evento asistió Ana Medina, representante del Consejo Empresarial, Francisco Beltrán, Presidente de AMAV Puerto Vallarta, Jorge Zambrano, Presidente de Canirac, entre otros asistentes. Además, se contó con la presencia de Mauro Arredondo, Gerente General de Copa Airlines en México, quien llevó a cabo una presentación sobre Copa Airlines, su presencia en México y sobre la conectividad hacia Latinoamérica y el Caribe, a través del Hub de las Américas y el servicio de clase mundial que caracteriza a la aerolínea.

AEROMÉXICO ANUNCIA SU DESTINO INTERNACIONAL NÚMERO 50: BELICE

La compañía operará la ruta de temporada Ciudad de México-Belice, con dos vuelos por semana Ciudad de México, 13 de agosto de 2018.- Aeroméxico se convertirá en la única aerolínea de México en ofrecer el servicio directo a Belice desde la Ciudad de México, a partir del 17 de noviembre y hasta el 28 de abril de 2019. Gracias a este vuelo, Aeroméxico operará su ruta internacional número 50. El primer destino fuera de México de la aerolínea fue Nueva York en el año de 1957. Desde entonces se emprendió un camino de mucho esfuerzo y trabajo para ofrecer a los viajeros mayores opciones para conectarlos con el mundo. Esta ruta operará con dos frecuencias semanales con el siguiente itinerario: Ciudad de México – Belice

AM 2188

08:30 hrs.

10:30 hrs.

Sábado, Domingo

Belice – Ciudad de México

AM 2189

12:00 hrs.

14:15 hrs.

Sábado, Domingo

El director Ejecutivo de Ingresos de Aeroméxico, Anko van der Werff, aseguró: "En Aeroméxico estamos contentos de anunciar esta nueva ruta, que además se convierte en el destino internacional número 50 para la aerolínea y nos ayuda a incrementar la red de conectividad mundial. Este logro es una muestra más de que seguimos trabajando para ofrecer un mejor producto a nuestros clientes, eliminando cualquier barrera entre países, regiones y personas".

Coordina AEM medición con la industria sobre del necesidades satelitales del país.

La Agencia Espacial Mexicana (AEM), organismo descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), realizó estratégico taller de trabajo, en las instalaciones del Instituto de Desarrollo Social (INDESOL), con el objetivo de evaluar y medir necesidades satelitales de nuestro país en este momento, en rubros como la gestión de recursos ambientales o la seguridad de la población ante desastres. Al respecto, el Director General de la AEM, Dr. Javier Mendieta Jiménez, recordó que México es líder latinoamericano por su sistema satelital de telecomunicaciones MexSat, colocado en lo conocido como "Órbita Geostacionaria" (aproximadamente a 36,000 km de la tierra), un sistema de vanguardia que es motivo de orgullo y que presta grandes servicios a nuestro país.

"Y, al mismo tiempo, como país necesitamos ahora comenzar a contar con los servicios de lo conocido como Satélites de Órbita Baja, otro tipo de pequeños satélites complementarios que se colocan a unos 200-400 km del nivel del mar, hacia un promedio del 1% de la distancia en que se colocan los satélites de telecomunicaciones, y que brindan otros invaluable servicios a la población", explicó. Éstos, agregó, son capaces de realizar el monitoreo (percepción remota) necesario para alertas tempranas en casos de huracanes y fenómenos hidrometeorológicos, y en tiempos de no desastre, realizar tareas de gestión de recursos ambientales y alimentarios, medición de cambio climático y otras tareas.

Además, destacó el científico, son más pequeños, más baratos, y, lo más importante, pueden comenzar a desarrollarse por talento mexicano, como ya lo hace el proyecto piloto de Nanosatélite AzTechSAT-1, que lanzaremos en 2019 desde la Estación Espacial Internacional misma que orbita a este promedio de 400 km de la tierra, señaló. "India implementó entonces un sistema de alerta temprana con uso de satélites de este tipo, de modo tal, que otra tormenta de mismas dimensiones físicas que hace no mucho azotó de nuevo el mismo lugar, esta vez arrojó menos de 100 muertos. La alerta temprana y evacuación que ésta permitió, van haciendo toda la diferencia, de diez mil a cien", puntualizó.

Dado que los huracanes están aumentando cada año su frecuencia e intensidad, el director de la AEM agradeció ampliamente su asistencia a este taller a las compañías nacionales, instituciones académicas y autoridades clave como la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), pues esta actividad conjunta permitió identificar importantes necesidades y alcances de una constelación de satélites y segmento terrestre, Infraestructura Espacial que pueda apoyar al socorro y al beneficio del pueblo de México. Y es que a lo largo de este encuentro eminentemente técnico y práctico, los participantes pudieron simular y modelar casos para identificar la calidad y cantidad de datos que se reciben vía satelital, analizaron su frecuencia y nivel de respuesta de acuerdo con la variación diaria, semanal, mensual y estacional, además observaron las fuentes para obtener datos y propusieron soluciones para la gestión y distribución de los mismos. Concluyeron que implementar una estrategia articulada, de "Triple Hélice Espacial" entre las instituciones de gobierno, academia, e industria, permitiría que los datos satelitales se difundieran correctamente a las personas adecuadas, en el formato apropiado y en el tiempo requerido, de manera que se optimice la acción humanitaria oportuna en los momentos de desastre, así como cotidianamente se apoyara la gestión de recursos ambientales y alimentarios. Finalmente, se agradeció el apoyo que como coorganizador ofreció Lockheed Martin, entidad especializada en la industria aeroespa-

cial dedicada a la investigación, diseño, desarrollo, manufactura, integración y mantenimiento de sistemas, productos y servicios de tecnología avanzada, misma que en 2015 colocara exitosamente en su órbita geostacionaria al satélite Morelos 3, del Sistema Satelital Mexicano MexSat, actualmente en operación.

Iberia ofrecerá hasta tres vuelos diarios México-Madrid en la temporada de invierno

Iberia sigue apostando por México y, en la temporada de invierno, ha programado hasta tres vuelos adicionales a la semana que ya están a la venta en www.iberia.com Desde el 28 de octubre y, prácticamente durante toda la temporada de invierno, la aerolínea ofrece un tercer vuelo diario que operará los lunes, martes y viernes desde la capital mexicana, y los lunes, jueves y domingos desde Madrid. Esto supone superar las 240.000 plazas en la ruta solo de noviembre a marzo, cerca de 30.000 asientos adicionales respecto al mismo período anterior, lo que representa un 13% más de capacidad. Estos serán los horarios de Iberia en la ruta México-Madrid-México para este invierno con los vuelos adicionales ya incluidos: Los vuelos adicionales que Iberia ha programado entre México y Madrid permiten, además, las mejores conexiones con los principales destinos de la ruta en España (Barcelona, Bilbao, Vigo, Sevilla, Valencia) y en toda Europa (Londres, Roma, París, Lisboa, Milán). Estos nuevos vuelos también facilitarán a los clientes de Iberia en México conectar desde otros 30 destinos dentro de México como Guadalajara, Cancún y Monterrey, entre otros. Además, en los vuelos de México a Madrid, Iberia ofrece su nueva clase Turista Premium –intermedia entre la Business y la Turista-, que permite facturar dos maletas, tener prioridad en el check-in y el embarque y, a bordo, disfrutar de una cabina exclusiva, con un 20% más de separación entre filas -94 cms.-, butacas más anchas de 48 cms. y con un 40% más de inclinación, pantallas más grandes de 12", y un servicio a bordo diferenciado, con bebida de bienvenida, menú exclusivo, lencería a bordo, kit de aseo personalizado y auriculares con cancelación de ruidos.