

# Creación de la Fuerza Aérea Mexicana

La Fuerza Aérea Mexicana (FAM), es una de las dos fuerzas armadas que integran la Secretaría de la Defensa Nacional y cuyo objetivo es defender la integridad, la independencia y la soberanía de México; garantizar la seguridad interior; auxiliar a la población en caso de necesidades públicas; realizar acciones cívicas y obras sociales, que tiendan al progreso del país; y en casos de desastre, prestar ayuda para el mantenimiento del orden, el auxilio de las personas y de sus bienes, y la reconstrucción de las zonas afectadas.

El término *Fuerza Aérea Mexicana*, se refiere a la totalidad del equipo aéreo y al personal que lo asiste, que es utilizado por el Colegio del Aire, el Ejército, el Estado Mayor Presidencial, las Unidades Aéreas y demás Dependencias.

La Fuerza Aérea tiene la distinción de haberse empleado en observaciones y combates aéreos, desde 1914. A partir de que fue reorganizada en 1920, nunca más el gobierno electo

fue destituido por la fuerza, pues la Fuerza Aérea contribuyó a sofocar las rebeliones de origen territorial, militar y religioso. La Fuerza Aérea Mexicana también sirvió con distinción, durante la II Guerra Mundial, en Filipinas y Formosa.

## ANTECEDENTES

La historia de la Fuerza Aérea Mexicana, está fuertemente ligada a la historia de la aviación en México, remontándose a 1906, tres años después del nacimiento del aeroplano, cuando el entonces Presidente Porfirio Díaz, ya mostraba interés en la aviación militar.

A finales de 1909, fueron enviados a estudiar a Francia, Nicolás Martínez y Federico Cervantes, para aprender el manejo de globos y dirigibles; sin embargo, al estallar la Revolución Mexicana en 1910, ningún ejército utilizó de for-

ma directa, aeronaves como medio de combate aéreo, durante la caída de Porfirio Díaz. Sin embargo, después del exilio de Díaz, fueron utilizadas algunas aeronaves, por parte de los revolucionarios, para contrabandear armamento ligero y correspondencia, a través de la frontera con los Estados Unidos.<sup>1</sup>



*Avión Blériot, antes de emprender el vuelo, en los llanos de Balbuena.*

Dos años después, en 1912, tropas huertistas utilizaron dos aeronaves Blériot XI, como medio de transporte de algunos oficiales. Pero no fue hasta 1914, cuando el Ejército Constitucionalista dio un fuerte golpe al gobierno de Huerta, que se planteó la idea de formar una unidad aérea, que tuviera un papel clave, en los combates contra los soldados federales. En 1913, cuando el entonces gobernador de Coahuila, Venustiano Carranza, formó el Ejército Constitucionalista, fue influenciado por varios oficiales, incluyendo dos de sus sobrinos, para que utilizara aviones, como medio de combate. Carranza aceptó y envió a sus dos sobrinos, Alberto y Gustavo Salinas, a la escuela Moisant International en Nueva York a estudiar aviación.<sup>2</sup> Finalizados sus estudios regresaron a México, y al estallar de nuevo un conflicto

armado, se unieron a las filas del Ejército, como Tenientes de Artillería, puesto que el Ejército no contaba con aviones en ese momento.

Unos meses más tarde, agentes del gobierno mexicano viajaron a Los Ángeles, Cal., E.U.A., y adquirieron un biplano tipo Martin.<sup>3</sup> El aeroplano, aún en cajas y sin armar, llegó vía ferrocarril a Tucson;<sup>4</sup> sin embargo, el gobierno de Huerta había sido alertado de la compra de dicho avión. La Embajada de México en Washington, contactó con las autoridades de Tucson y los estadounidenses embargaron el avión. Sin embargo, el 16 de mayo, los Constitucionalistas, con ayuda de contrabandistas estadounidenses, robaron las cajas y las introdujeron a México. Las cajas fueron enviadas a Hermosillo, con el aparato aún sin ensamblar.

Después de que el aparato fuera armado y concluidos algunos vuelos de práctica, la aeronave fue bautizada con el nombre *Sonora*, fundando la “Flotilla Aérea del Cuerpo del Noroeste”. A continuación, el avión fue transportado, vía ferrocarril, a Guaymas, lugar aún bajo el control de los huertistas. El *Sonora* fue utilizado para lanzar propaganda y pequeñas bombas, sobre las filas enemigas, aunque no consiguieron causar mucho daño. Paralelamente a esto, el *Sonora* ayudó en labores de observación, para obtener información acerca de los movimientos de los huertistas, lo que muy difícilmente se lograría por tierra.

El 14 de abril de 1914 se efectuó un ataque aéreo, cuando el piloto Gustavo Salinas, piloteando el avión “Sonora”, lanzó bombas sobre el buque huertista “Guerrero”, cerca del puerto de Topolobampo, Sinaloa. Aunque ninguna de las bombas dio en el blanco, obligó al buque enemigo a regresar a mar abierto, lo que permitió que las tropas de Carranza tomaran el puerto y el buque “Tampico”, para utilizarlo contra los huertistas. Hoy se conoce a ese enfrentamiento, como la “Batalla de Topolobampo”, que fue el primer combate aeronaval en la historia.



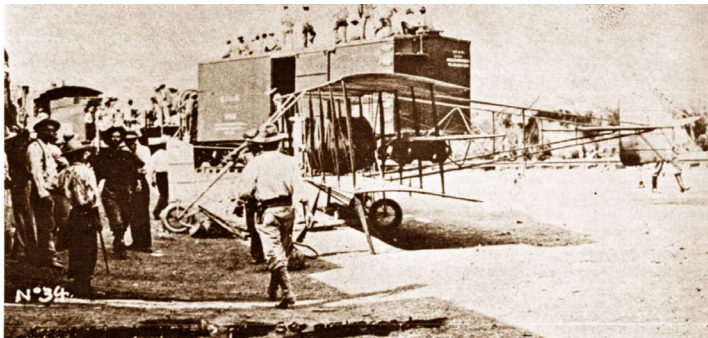
*El biplano “Sonora” en el campamento del General José María Maytorena, antes de participar en el primer combate aeronaval, en contra del buque “Guerrero”, el 14 de abril de 1914, en Topolobampo, Sinaloa.*

En mayo de 1914, Obregón avanzó hacia Mazatlán y el avión bombardeó la ciudad, destruyendo dos cañones navales y ocasionando varias bajas al ejército huertista. Sin embargo, las bombas también alcanzaron a varios civiles, e hirieron al embajador francés.<sup>5</sup> Los ataques aéreos por parte del “Sonora”, fueron todo un éxito, bombardeando los puestos de mando huertistas, en Hermosillo. A mediados de mayo de 1914, el “Sonora” sufrió un accidente al aterrizar y quedó destruido, marcando así el final de la “Flotilla Aérea del Cuerpo del Noroeste”.

## NACIMIENTO COMO ARMA DE AVIACIÓN MILITAR

En enero de 1915, algunos funcionarios del gobierno de Carranza, reorganizaron un grupo de pilotos, reunieron aeronaves y se formó la “Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista”. El primer combate en el que participó dicha unidad, fue el 5 de enero de 1915, en la ciudad de Puebla, contra los zapatistas, bombardeando el Fuerte de Loreto y causando varias bajas.<sup>6</sup> Después de esta batalla, la flotilla fue trasladada a Veracruz. El 5 de febrero de 1915, la rama aérea del Ejército Constitucionalista, nace oficialmente como “Arma de Aviación Militar”.<sup>7</sup>

El 15 de noviembre de 1915, se inauguraron los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA) y la Escuela Nacional de Aviación, instalaciones que permitirían construir aeronaves y motores en México, y preparar a los pilotos aviadores para tripularlas. Los Talleres Nacionales construyeron en México, los aviones series “A”, “B”, “C”, “E”, “G” y “H”, esta última, con notables avances tecnológicos. La naciente industria aeronáutica en México, produjo importantes avances en la ingeniería aeronáutica de esa época, incluyendo la *Hélice Anáhuac*, diseñada por el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, que llegó a emplearse en varias partes del mundo, por su trazo aerodinámico, que revolucionó la tecnología aérea y a los aviones de las series “A”



*El biplano “Sonora” parte importante de las tropas constitucionalistas al mando del General Álvaro Obregón.*

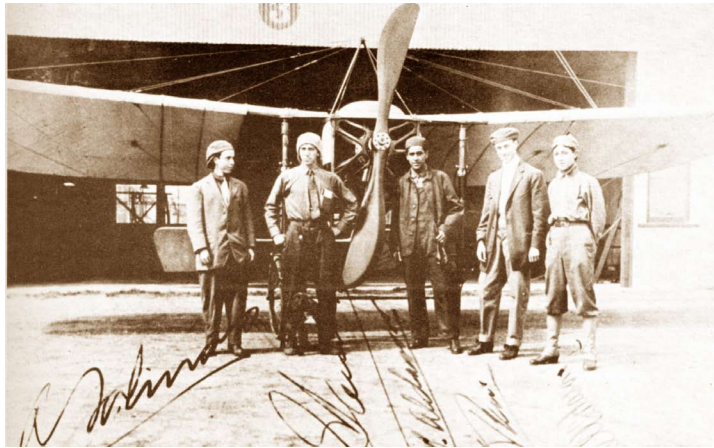
y posteriores, se les colocaron motores *Aztatl y México SS*, elaborados en nuestro país, los cuales dieron un magnífico rendimiento.<sup>8</sup>

Entre 1915 y 1920, la Fuerza Aérea Mexicana desempeñó diversas misiones de combate y de observación, contra las fuerzas rebeldes de Manuel Peláez, quien tenía un sólido control sobre los campos petroleros de la región Huasteca, lo que permitió derrotar a dicho Jefe infidente.

## LOS AÑOS 1920.

En agosto de 1920, el Presidente Interino Adolfo de la Huerta,<sup>9</sup> contrató a tres famosos pilotos extranjeros, veteranos de la I Guerra Mundial, para entrenar pilotos mexicanos en tácticas modernas y organizar una fuerza aérea, independiente y funcional. Los instructores extranjeros eran el estadounidense Ralph O’Neill,<sup>10, 11</sup> el alemán Fritz Bieler y el instructor francés Joe Ben Lievre. Ralph O’Neill fue designado instructor en jefe de la Escuela Militar de Aviación, y puesto a las órdenes del General Piloto Aviador Gustavo Salinas; posteriormente, causó alta en el Ejército como Piloto Aviador.<sup>12</sup> Los instructores mexicanos fueron Alberto Salinas Carranza, Horacio Ruiz Gaviño, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, y Alfonso Virgen Meza.<sup>13</sup> Asimismo, en mayo de 1920, México adquirió trece bombarderos bimotor *Farman F-50*.<sup>14</sup>

De 1923 a 1929, México se vio envuelto en varias insurrecciones de tipo religioso, territorial y militar, por lo que se requirió que la Fuerza Aérea se desplazara rápidamente por todo el país, para dar apoyo al Ejército Nacional. Ésta era una época en la que, dada la escasez producida por la guerra en Europa, México poseía solamente 18 aviones: cuatro biplanos *Brown Special* y algunos fabricados en México. El Coronel O'Neill reportó al General Plutarco Elías Calles, que la mayoría de la flota disponible (13 aviones en servicio y 5 en reparación), debía ser reemplazada, ya que no podía seguirse usando, por ser obsoleta y desgastada. México entonces, adquirió aviones de entrenamiento ingleses Avro 504K y 504J, los cuales serían después fabricados en México con el nombre de *Avro Anáhuac*.

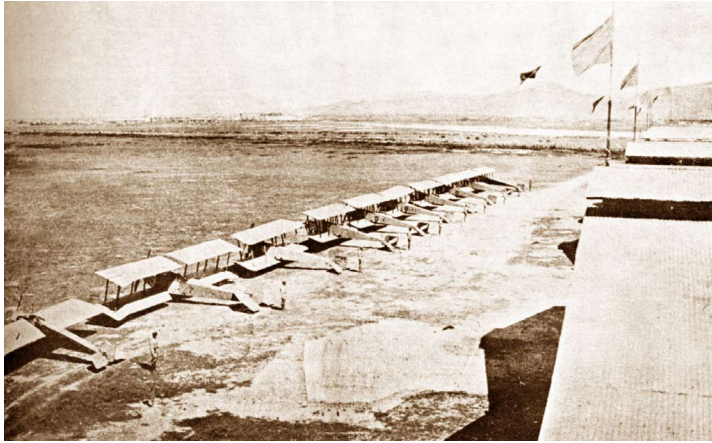


*Los pioneros de la aviación militar en la Escuela Moisant Aviation School, en Long Island, E.U.A., de izquierda a derecha: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Horacio Ruiz Gaviño y Eduardo Aldasoro Suárez.*

El 7 de diciembre de 1923, se dio la rebelión delahuertista, en contra del gobierno de Álvaro Obregón, tomando como argumentos el Tratado de Bucareli y el que Obregón pretendía llevar a la Presidencia al General Plutarco Elías Calles. La situación fue extremadamente crítica, porque junto con Adolfo de la Huerta, se sublevó aproximadamente el 60% del Ejército Nacional. La desventaja numérica de las fuerzas del gobierno, frente a la preponderancia militar de los delahuertistas, se vio equilibrada y superada, gracias a que Obregón consiguió que el Gobierno de los Estados Unidos, le vendiera armas, aviones y pertrechos.

Ya empezados los combates, México recibió los aviones DeHavilland DH-4B, con motor Liberty, armados con ametralladoras Lewis y Vickers, y capaces de llevar bombas. El 29 de enero de 1924, se trabó la batalla decisiva, que marcó el declive de los insurrectos, en la estación de Esperanza, situada en los límites entre Puebla y Veracruz, en la que salieron vencedoras las fuerzas leales. De aquí en adelante, los delahuertistas fueron derrotados en todas las batallas. Poco después, cayó el puerto de Veracruz, de donde, el 5 de febrero, salió huyendo De la Huerta, rumbo al puerto de Frontera, Tabasco, para después embarcarse hacia La Habana, Cuba, con destino final, los Estados Unidos. El desempeño de la Fuerza Aérea, en este golpe militar, fue decisivo para derrotar a los rebeldes.<sup>15</sup>





*Aeródromo Nacional de Balbuena, todas las aeronaves que aparecen en la gráfica fueron hechas en nuestro país.*

En 1925, el Presidente Plutarco Elías Calles impulsó la creación de la Iglesia Católica Apostólica Mexicana, independiente de Roma, por lo que se desató una guerra civil, conocida como “Guerra Cristera”, que se extendió de 1926 a 1929. Simultáneamente, durante 1926-1927, los indígenas yaquis trataron de recuperar sus tierras, por lo que tropas gubernamentales, salieron a combatir a esta indomable tribu, en las montañas del Estado de Sonora. Cabe mencionar, que la aviación militar desempeñó un papel de gran importancia para acabar con estos conflictos, sobre todo en el reconocimiento del terreno, a fin de derrotar a los rebeldes.

En mayo de 1927, mientras Obregón estableció la reelección, el General Arnulfo R. Gómez se declaró en rebeldía,

contra Calles y Obregón. Sus bases de operaciones fueron Puebla y especialmente Veracruz, donde llevó cerca de 2,000 soldados desertores. El gobierno norteamericano vendió a México más aviones militares, los suficientes para contener las rebeliones internas, sin ser amenazantes para los Estados Unidos.

El 3 de marzo de 1929, estalló otro golpe militar, llamado “Rebelión Escobarista” o “Rebelión Renovadora”, encabezado por el General José Gonzalo Escobar. En esas fechas, la Fuerza Aérea contaba con aviones gastados, tales como el *Bristol Fighter F-2B*, *Bristol Boarhound*, *De Havilland DH-4B* y un *Douglas O-2C*, los cuales no eran adecuados para contrarrestar el poder de Escobar. En este contexto, el gobierno de México convenció al gobierno de los Estados Unidos, de fomentar la paz al sur de su frontera y de proporcionar al gobierno mexicano, doce nuevos aviones *Corsair O2U-2M*, nueve *Douglas O-2M*, cuatro *Stearman C-3B* y seis *Waco Taperwing*. Tan sólo dos semanas después de la petición, varios pilotos mexicanos se desplazaron a Brownsville, Texas y a Nueva York, para traer a nuestro país los nuevos aviones. Tras varias batallas y ataques aéreos, el 25 de marzo de 1929, el General Calles dirigió la decisiva y sangrienta Batalla de Jiménez, Chihuahua. El Río Florido dividía a las tropas de ambos bandos, por lo que la artillería y la Fuerza Aérea, fueron clave en la derrota de Escobar.



*Cadetes de la Escuela Militar de Aviación de Balbuena.*

En mayo de 1938, se rebeló el General Saturnino Cedillo, por lo que el Presidente Lázaro Cárdenas se trasladó personalmente a San Luis Potosí, para dirigir las acciones. Bajo el mando del Coronel Alfredo Lezama Álvarez, se organizó un escuadrón de combate mixto, de 17 aviones. Los pilotos volaron varias misiones y bombardearon y ametrallaron a los rebeldes con eficacia. Aunque Cedillo contaba con 3 aviones civiles, acondicionados para combate, fueron decomisados tan pronto volaron su primera misión. Cedillo se dio cuenta de que no podía enfrentarse a las fuerzas gubernamentales, en campo abierto, por lo que se refugió en las colinas de la región Huasteca, donde eventualmente, se dispersaron sus

hombres, abandonándolo a su suerte...; de esa manera, terminó la aventura cedillista.<sup>16</sup>

Los principales aviones usados durante esta confrontación, fueron los nuevos biplanos *Corsario V-99M*, los cuales tenían cabina cerrada, podían portar bombas y contaban con una ametralladora 0.30 al morro,<sup>17</sup> y otra flexible, en la cabina trasera. También se utilizaron los *Fleet 21-M*.

## LA II GUERRA MUNDIAL

Aunque a principios de la II Guerra Mundial, México mantenía su posición de neutralidad, en mayo de 1942, embarcaciones mexicanas que abastecían petróleo a los Estados Unidos, fueron atacadas por submarinos alemanes, en aguas del Golfo de México, por lo que el Presidente Manuel Ávila Camacho declaró la guerra a Alemania, Japón e Italia. Después de evaluar la situación económica y militar del país, Ávila Camacho determinó contribuir con el esfuerzo bélico aliado, enviando un contingente, cuya actuación fuese significativa, pero sin representar un alto costo humano ni económico, para nuestro país.

En el mes de julio de 1944, se envió un grupo integrado por 233 elementos de la Fuerza Aérea Mexicana, a capacitarse a los Estados Unidos. Naturalmente, se seleccionó a los mejores pilotos de la Fuerza Aérea.<sup>18</sup> Este grupo fue

llamado Escuadrón de Pelea 201, que integró la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM), que en febrero de 1945 se embarcó rumbo a Manila, Filipinas.<sup>19</sup> Después de familiarizarse con los procedimientos y con la zona de operaciones, el día 17 de mayo comenzaron los vuelos en zona de combate, como parte de las unidades estadounidenses, acumulando más de 280 horas de vuelo, en 59 misiones de apoyo a las tropas de tierra, bombardeando y ametrallando las posiciones japonesas y contribuyendo a la derrota de los japoneses y al restablecimiento de la democracia en el mundo.



*Avión P-47 usado por los pilotos del Escuadrón de Pelea 201, que integró la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, durante la II Guerra Mundial.*

## ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

Desde su creación en 1915, la Fuerza Aérea Mexicana, dentro de sus acciones para mantenerse actualizada y cumplir las misiones que se le encomiendan, ha formado personal capacitado, por lo que en 1959, se creó el Colegio del Aire, donde se forman pilotos, meteorólogos y mecánicos especialistas y de aviación, constituyendo el plantel educativo rector en educación militar aérea.<sup>20</sup>



*En 1982, la Fuerza Aérea Mexicana entró a la era supersónica, al adquirir aviones F-5E, para crear el Escuadrón Aéreo de Defensa 401.*

La modernización de la aviación militar en el mundo entero, llevó a México a entrar en la era jet, al recibir, en febrero de 1961, los aviones De Havilland Vampire MK-3, y los entrenadores a reacción Lockheed T-33A, realizándose el día 23 de mayo de 1961, el primer vuelo en avión jet militar de la Fuerza Aérea Mexicana. En agosto de 1982, se inició la era supersónica, al realizar un pedido a la compañía Northrop, para adquirir aviones F-5E, creándose el Escuadrón



Aéreo de Defensa 401. Hacia 1996, se inició la adquisición de los helicópteros soviéticos MI-8/17 y los *Antonov AN-32B*. En el 2000, se adquieren las aeronaves más modernas de la aviación militar mexicana, los sofisticados EMB-145, de vigilancia aérea.<sup>21</sup>

Durante el año 2006, se recibieron dos aeronaves *Pilatus PC-9M*, para eficientar las operaciones aéreas.<sup>22</sup>

## LA FUERZA AÉREA MEXICANA, HOY

A pesar de que México es un país que no tiene enemigos naturales, la Fuerza Aérea es muy activa, ya que ha incrementado el apoyo a la guerra contra el narcotráfico. La Fuerza Aérea tiene una adecuada flota aérea militar, para cubrir las necesidades del país, contando con aeronaves de combate, tácticas, de carga, de transporte, de entrenamiento, de reconocimiento y de guerra electrónica.

Adicionalmente, la Fuerza Aérea proporciona auxilio a la población civil, en casos de desastres naturales o contingencias varias, transportando víveres y medicamentos, entre otros. Un claro ejemplo, es el de la inundación de Tabasco y de Chiapas en 2007 y el puente aéreo entre la Ciudad de México y Villahermosa. La Fuerza Aérea también representa a México, con ayuda humanitaria a otros países, en caso de que la necesiten.<sup>23</sup>



*La Fuerza Aérea Mexicana, para cumplir con sus misiones, ha adquirido el material aéreo necesario, para resguardar y vigilar el espacio aéreo mexicano, contando con aeronaves de combate, tácticas, de carga, de transporte, de entrenamiento y de reconocimiento.*

El emblema principal de la Fuerza Aérea y la escarapela en sus aeronaves, está conformado por tres triángulos equiláteros invertidos, concéntricos y con los colores rojo, blanco y verde, del exterior al centro. El emblema se exhibe en ambos lados del fuselaje de las aeronaves mexicanas, excepto en algunos de los aviones del Hangar Presidencial. Otro distintivo de las aeronaves de la FAM, consiste en tres rayas verticales, verde, blanco y rojo, en el timón de dirección. En algunos aviones de vigilancia, se suprimen las rayas del timón, y la escarapela se pinta en tres tonos de gris. Este emblema, también conocido como “Triángulo FAM”, se emplea, además, en los diseños de las rodelas que llevan las tripulaciones en su overol y su ropa de vuelo, así como en los diseños de los escudos, de los planteles de educación militar.<sup>24</sup>

Citas:

1. Douglas, Lawrence y Taylor, Hansen, *Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana*, México, 2005, p. 176.
2. *Ibidem*, p. 181.
3. *Ibidem*, p. 182.
4. *Fuerza Aérea Mexicana, Material Aéreo Histórico I*, México, 2005, pp. 215-220.
5. *Ibidem*, pp. 190-191.
6. *Ibidem*, pp. 199-200.
7. *Comisión de Defensa Nacional, Historia Básica de la Fuerza Aérea Mexicana*, Senado de la República, México, 2003, pp.105-110.
8. [www.origenesdelecuadronactualizacion2006.com](http://www.origenesdelecuadronactualizacion2006.com)
9. No confundir con Victoriano Huerta.
10. Velásquez, Alejandro, "O'Neill, Ralph flying in México", en *Skyways magazine*, 28 of October of 1993.
11. Flores, Santiago, *Historia de la aviación*, ASPJ, México, 2006, pp. 96-98.
12. (web), Early bird, AVIATORS.
13. [www.sedena.gob.mx](http://www.sedena.gob.mx) SEDENA (web), Foto galería de la Fuerza Aérea Mexicana, SEDENA.
14. [www.smithsonianinstitute.com](http://www.smithsonianinstitute.com) Farman F-50, comprados por México en 1920 (1920 (transcrito en 2003) ed.), Smithsonian Institute.
15. *El Ejército Mexicano de 1913 a 1938*, SEDENA, México, 1979, pp. 410-430.
16. *Time magazine* (en Inglés): June 6, 1938, pp. 17-20.
17. Se refiere a que el arma se ubica en la parte frontal del avión.
18. *El Ejército Mexicano, Op. Cit.*, pp. 490-500.
19. *Ibidem*.
20. Romero Ruiz, Manuel, *Aviación Militar. Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, México, 2004, pp.185-186.
21. *Ibidem*, p.187.
22. *Ibidem*.
23. [www.sedena.gob.mx](http://www.sedena.gob.mx)
24. *Ibidem*.

Bibliografía:

1. *Comisión de Defensa Nacional, Historia básica de la Fuerza Aérea Mexicana*, Senado de la República, México, 2003.
2. Dávila, Héctor, *Los Corsarios Mexicanos*, Portal Aviación (web).
3. *Documentos Históricos Constitucionales de las Fuerzas Armadas Mexicanas*, Creación de la Fuerza Aérea Nacional, México, 1965.
4. Douglas, Taylor, *La gran aventura en México; el papel de los voluntarios extranjeros, en los ejércitos revolucionarios mexicanos, 1910 a 1915*, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, México, 1990.
5. Douglas, Taylor, *Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana*, El Colegio de México, México, 2005.
6. *El Ejército Mexicano*, SEDENA, México, 1979.

7. *Fuerza Aérea Mexicana*, Material Aéreo Histórico I, México, 2005.
8. *La Evolución de la Fuerza Aérea Mexicana*, México, 2005.
9. Romero Ruiz, Manuel, “Aviación Militar”, en *Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, México, 2004.
10. Romero Ruiz, Manuel, *Diccionario Biográfico Aeronáutico de México*, México, 2002.
11. *Skyways magazine* (28/October/1993).
12. *Smithsonian Institute* (web).
13. *Early bird, AVIATORS* (web).
14. *Time magazine (en Inglés)* June 6, 1938
15. [www.sedena.gob.mx](http://www.sedena.gob.mx)

