

TESIS CON
FALLAS DE ORIGEN

24
6/5

RAMIREZ ENCARNACION PANFILO CESAR

ESTUDIO DE LA NORMA PENAL DE DAÑO
O DESTRUCCION DE UNA AERONAVE DEL
ESTADO O AL SERVICIO DEL ESTADO

**MEXICO, D. F.
1986**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

CAPITULO I

EVOLUCION DE LOS APARATOS VOLADORES

	Pág.
1. Introducción.....	2
2. Mitología y Leyenda.....	2
A) India.....	2
B) Grecia.....	3
C) Roma.....	4
D) Italia.....	5
E) Inglaterra.....	5
F) México.....	5
a) Religión.....	5
b) Costumbres.....	7
c) Símbolo de la nacionalidad mexicana.....	7
d) Primeros voladores en México.....	8
3. Evolución de los aparatos voladores.....	9
A) Globo aerostático.....	9
a) Concepto.....	9
b) Inventores.....	9
B) Globo dirigible.....	13
C) Planeador.....	14
D) Primeros motores para aviones.....	15
E) Primera hélice mexicana.....	16
F) Primeros aviones mexicanos.....	17
G) El helicóptero.....	18

	Pág.
4. Precursores de la Aviación Mexicana.....	19
a) Los esfuerzos y fracasos.....	19
b) En nuestro país.....	20
c) Miguel Lebrija.....	20
d) Juan Guillermo Villasana.....	21
e) Martín Mendía.....	22
f) Los hermanos Aldasoro Suárez.....	22
g) Pablo L. Sidar.....	23
h) Emilio Carranza.....	23
i) Francisco Sarabia.....	24
j) Roberto Fierro Villalobos.....	25
5. El avión como instrumento de combate en la Re- volución Mexicana.....	31
A) Francisco I. Madero, primer estadista que - realizó un vuelo.....	33
B) Victoriano Huerta también dió importancia a la Aviación.....	34
C) Primer bombardeo aéreo en el mundo.....	36
6. Correo Aéreo.....	36
7. La aviación acrobática.....	37
8. Vuelos trasatlánticos.....	38
9. Escuela Militar de Aviación de México.....	41
10. Escuela de Aviación Naval de la Armada de Mé- xico.....	42
11. Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Mexicana....	43

CAPITULO II

SITUACION JURIDICA DE LA FUERZA AEREA MEXICANA

	Pág.
1. Introducción.....	58
2. Secretaría de Guerra y Marina.....	59
3. Secretaría de la Defensa Nacional.....	59
4. Necesidad de otorgar autonomía a la Fuerza - Aérea Mexicana.....	61
A) Incompatibilidad del arma, en relación con el Ejército.....	61
B) Diferencia del medio aéreo con el terres- tre.....	61
C) Diferente forma operacional.....	62
5. La Fuerza Aérea Mexicana y el Derecho Adminis- trativo.....	63
6. Fundamentos Constitucionales para integrar la Secretaría de la Fuerza Aérea o Secretaría del Aire.....	64
7. Decretos para la integración de la Aeronáuti- ca Militar.....	69
8. La Fuerza Aérea Mexicana.....	73
A) El Colegio del Aire.....	73
B) Aviación de Transporte.....	74
C) Aviación de reconocimiento.....	74
D) Aviación de bombardeo.....	74

	E) Aviación de pelea.....	Pág. 75
9.	Jefes que han tenido la Fuerza Aérea Mexicana.	75

CAPITULO III
UNIVERSO NORMATIVO

1.	Texto legal.....	77
2.	Hipótesis legales del artículo 377 del Código de Justicia Militar.....	88

CAPITULO IV
ESQUEMA DE LA TEORIA DEL DERECHO PENAL

1.	Introducción.....	92
2.	Las normas jurídicas penales.....	93
	A) Los tipos.....	93
	B) Las punibilidades.....	97
3.	Los delitos.....	99
	A) Generalidades.....	99
	B) Presupuestos del delito.....	101
	C) Elementos del delito.....	102

CAPITULO V
TEORIA DE LA NORMA PENAL DE DAÑO O DESTRUCCION A UNA AERONAVE DEL ESTADO O AL SERVICIO DE ESTE

1.	Fórmula del tipo legal.....	105
	A) Texto legal.....	105
	B) Expresión simbólica.....	105

	Pág.
2. Elementos del tipo.....	105
A) Deber jurídico penal.....	105
B) Bien jurídico.....	105
C) Sujeto Activo.....	106
D) Sujeto pasivo.....	107
E) Objeto material.....	108
F) Conducta típica.....	108
G) Lesión o puesta en peligro del bien jurí- co.....	108
H) Violación del deber jurídico penal.....	117
3. Clasificación del tipo.....	117
4. Punibilidad.....	119

CAPITULO I

EVOLUCION DE LOS APARATOS VOLADORES

1.- Introducción. 2. Mitología y Leyenda A) India; B) Grecia; C) Roma; D) Italia; E) Inglaterra; F) México: a) Religión; b) Costumbres; c) Símbolo de la Nacionalidad mexicana; - d) Primeros voladores en México. 3. Evolución de los aparatos voladores A) Globo Aerostático: a) Concepto; b) Inventores; B) Globo Dirigible; C) Planeador; D) Primeros Motores para Aviones; E) Primera Hélice Mexicana; F) Primeros Aviones Mexicanos; G) Primer vuelo; H) El Helicóptero. 4. Precursores de la Aviación Mexicana. 5. El Avión como instrumento de Combate en la Revolución Mexicana; A) Francisco I. Madero Primer Estadista - que realizó un vuelo; B) Victoriano Huerta dió importancia a la Aviación; C) Primer Bombardeo Aéreo en el mundo. 6. Correo -- Aéreo. 7. La Aviación Acrobática. 8. Vuelos Trasatlánticos. 9.- Escuela Militar de Aviación. 10. Escuela de Aviación Naval. - 11. Escuadrón Aéreo 201.

1. Introducción.

El anhelo de volar es antiquísimo. La historia de la -- aviación relata que en todos los pueblos y épocas han existido-- personas dedicadas al estudio de como el hombre puede elevarse y mantenerse en el espacio para después regresar a tierra. El vuelo de aves e insectos motivaron el pensamiento creativo del hombre y despertaron en él la curiosidad por imitarlos.

La inteligencia humana ha permitido la conquista de la tierra firme, del mar y del aire. El hombre inventó la rueda y utilizó animales como el camello, el caballo y el asno, los cuales le permitieron reducir distancias. Para adaptarse y dominar el medio acuático, primero aprendió a nadar estimulado por la forma en que lo hacían algunas aves, luego tuvo necesidad de crear y utilizar instrumentos rústicos, como troncos de árboles, balsas, canoas, cayucos; para más tarde perfeccionar lanchas, barcos, trasatlánticos y submarinos. Posteriormente, para obtener el dominio de espacio aéreo, fué creando pequeños, medianos y -- grandes objetos que pudieran mantenerse en el espacio: globos, dirigibles, planeadores y aviones. Finalmente creó satélites -- y cohetes, que van más allá de la estratósfera.

2. Mitología y Leyenda.

A) India.

Hancuman, sugestionado por su maestro Mahabarata, se lanzó al espacio desde los altos de una colina moviendo los brazos -- como lo hacen las aves con sus alas, creyendo que, al igual que éstas, podía volar; al no poder mantenerse en las alturas, cayó

en las playas de Lauka, en donde encontró la muerte.

B) Grecia.

En la mitología griega encontramos seres fabulosos, como - el Pegaso, caballo alado que nació de la sangre de Medusa, al ser ésta decapitada por Perseo. El Pegaso voló sobre el monte - Helicon, causando la admiración de Minerva, quien lo utilizó en un intento de elevarse hasta el Olimpo. Esto provocó el enojo de Júpiter, dios terrible, que privó de la vista al Pegaso para que se precipitara a la tierra. Sin embargo, el Pegaso siguió - batiendo sus alas hasta colocarse en las constelaciones siderales.

La leyenda de Icaro y Dédalo nos relata la forma en que el hombre quería alcanzar el espacio. Surgen palabras dirigidas - por Dédalo a su hijo Icaro: "Si la tierra y las olas nos impiden el paso, el cielo nos brinda la libertad y por ahí nos iremos". Ambos deseaban evadir la cólera del rey Minos, quien los tenía - presos en un laberinto de la isla de Creta. Durante su cautiverio cazaron aves de gran tamaño, y con sus plumas, que fijaron - con cera, construyeron sus propias alas para sustraerse de aquel lugar. Desde la colina más cercana, provistos de sus alas, se lanzaron al espacio, no sin antes advertir Dédalo a su hijo que no se elevara demasiado, pues esto significaría una ofensa que - sería castigada con todo rigor, Icaro no atendió la recomenda- - ción y el calor de los rayos solares derritieron la cera de sus alas; cayó de gran altura y se mató en las orillas del mar Egeo.

Aristófanes, célebre poeta cómico de Grecia, en su comedia "Nubí" se ocupa de asuntos relacionados con el vuelo de los hombres. Fué objeto de mofas por parte del pueblo, pero no decayó y escribió otra obra: "Unccelli", en la que imaginó una ciudad- "Nubi Gucullia", edificada entre la tierra y el cielo, donde - los hombres podían volar a voluntad.

Aristóteles, en su obra "La Storia del volo degli animalli", en el libro segundo, resume la importancia del movimiento que - tienen los pájaros en su cola, misma que les sirve de timón du- rante el vuelo.

C) Roma.

Giovanelli, en el libro cuarto de su obra "Storia eclesiás- tica", menciona a Teodate Eretico que vuela sobre la tierra.

Plinio el viejo y Galenio, emperadores romanos, escribie-- ron sobre el vuelo humano. Galenio menciona la tendencia de los cuerpos cuando caen al suelo; dice que el esfuerzo es toda -- tensión física que realiza el cuerpo humano durante su lanzamien- to a través de la atmósfera.

El libro "Los hechos de los Apóstoles", en su capítulo - octavo, habla de un personaje llamado Simón "el mago", a quien- debe considerarse como precursor de la aviación y primera victi- ma de la misma. Simón "el mago" prometió al emperador Nerón - construir una máquina que lo elevara por los aires. Logró fa- bricarla y procedió con su aparato a efectuar un ensayo en pre- sencia de Nerón. Se lanzó desde lo alto de una torre y pudo -- mantenerse por unos momentos en el aire; pero la máquina se --

desplomó y Simón quedó fracturado de una pierna. Esto lo hizo sentirse fracasado e indigno y, para no vivir humillado, subió nuevamente a la torre y se arrojó sin ningún aparato, muriendo instantáneamente.

D) Italia.

Leonardo da Vinci realizó estudios sobre el vuelo de los pájaros, su centro de gravedad y resistencia aérea, y también sobre las distintas direcciones del viento. Estos estudios han sido aprovechados en el desarrollo de la aviación contemporánea; por lo cual a este personaje se le atribuye el descubrimiento de los principios de la aerodinámica. Todos sus manuscritos se conservan cuidadosamente en la biblioteca Ambrosiana de Milán, Italia. Además, este sabio elaboró un proyecto sobre una máquina voladora que dió origen posteriormente al helicóptero; también diseñó la hélice aérea. Existen datos que revelan que Leonardo da Vinci, fué inventor del paracaídas y que realizó experimentos sobre la resistencia que opone el aire a la caída de los cuerpos.

E) Inglaterra.

El Inglés Oliverio Malmesburg construyó un par de alas que fijó a su cuerpo; sin embargo, su experimento fue un fracaso.

F) México.

a) Religión.

Años antes del descubrimiento de América, nuestros antepasados veneraron a dioses revestidos de plumajes, como fueron: -

Kululcán, Quetzalcóatl, Huitzilopochtli y el Tohtli, entre otros, quienes fueron representados en grabados y esculturas monolíticas.

Las aves influyeron en forma preponderante en el aspecto religioso de nuestros antepasados. Hay datos en Chichen Itzá, importante centro ceremonial maya, reveladores de que, para venerar a su dios Kululcán -serpiente emplumada-, los mayas construyeron una pirámide que mide treinta metros de alto y cincuenta y cinco metros con treinta centímetros lineales por cada lado de la base, orientada a los 17 grados este, en relación con el norte. Otra pirámide de menor tamaño, también le fué construída en Mayapán. Ahora bien, respecto a la primera pirámide, en la base de una de sus cuatro escaleras existe una de las cabezas monolíticas de la serpiente emplumada, que mide un metro con cuarenta y tres centímetros de alto, misma que representa al dios-Kukulcán y que, desde su fundación a la fecha en los equinoccios del 21 de marzo y del 22 de septiembre de cada año, presenta una relación astronómica entre los rayos solares y la cabeza mencionada. Esto constituye un espectáculo sui generis en el mundo, en virtud de que, al atardecer del 21 de marzo y 22 de septiembre, conforme el sol desciende del horizonte, sus rayos se proyectan paulatinamente por los nueve basamentos del lado noroeste de la pirámide y durante exactos veinte minutos producen una ondulación de luz y sombra que forman siete triángulos isósceles, que van de arriba - abajo en dirección exacta a la cabeza de -- Kukulcán; lo que hace suponer que del cielo baja la serpiente - emplumada o pájaro serpiente.

b) Costumbres.

Nuestros aborígenes creían que por medio de las plumas de aves adquirían la divinidad del vuelo, por ello, seleccionaban las plumas de aves y los plumajes eran adaptados a sus vestimentas, cuerpos y armas. Por ejemplo, sus lanzas y flechas alcanzaban mayor distancia y mejor dirección porque en la parte posterior les adaptaban una fracción de pluma que operaba como timón direccional. A sus cabezas adaptaban vistosos penachos -construidos con una diversidad de plumas.

El ejército azteca estuvo integrado, entre otros, por hombres águilas y hombres halcones, quienes consideraban que tenían las mismas virtudes de esas aves y de su dios de la guerra, -- Huitzilopochtli, dios emplumado.

c) Símbolo de la nacionalidad mexicana.

En la gran Tenochtitlán se confirmó la predicción de --- Quetzalcóatl (serpiente emplumada), personaje divino de los mexicanos, acerca del lugar al que llegaría un águila real para devorar a una serpiente, lo que serviría de referencia para la -- construcción de una gran ciudad. De ahí surgió el símbolo de -- la nacionalidad mexicana. La existencia de la serpiente emplumada indicaba la posibilidad de volar a las grandes distancias y alturas del universo para reunirse con los demás dioses. Los nahuas veneraban al Tohtli, mismo que se representaba por un -- gran halcón que desplegaba sus alas majestuosas para desprenderse de lo humano y alcanzar el cielo. El Tohtli fué adoptado como símbolo de la aviación mexicana.

d) Primeros voladores en México.

Nuestros antepasados gestaron, desarrollaron y realizaron el vuelo; además, crearon instrumentos voladores que requerían de actos ceremoniosos.

Al norte de Veracruz, por ejemplo, realizaban vuelos rituales dedicados a sus dioses, como el sol, la luna, la lluvia, la fruta y los cuatro puntos cardinales. Este vuelo ritual se realizaba utilizando un palo volador de treinta metros de longitud, que obtenían del árbol más grande que había en los montes. La búsqueda del árbol constituía toda una ceremonia efectuada por un grupo de hombres, quienes, al encontrarlo, le daban doce hachazos; seguidamente le echaban agua hirviendo y en la base enterraban gallinas y huevos; después imploraban al sol, para luego proceder a derribarlo y arrastrarlo hasta la población en que se verificaría el vuelo dedicado a sus dioses. -- Antes de instalar el palo volador, en su base enterraban gallinas, guajolotes y huevos, mismos que eran rociados con aguardiente; acto seguido oraban los familiares y gente allegada a los cinco voladores para que éstos fueran protegidos por todos los dioses y así evitar que sufrieran algún accidente.

Los cinco voladores subían a la parte más alta del palo, en donde había una plataforma cuadrangular de madera, giratoria y resistente. En cada esquina de la plataforma quedaba sentado un volador mientras el caporal o jefe de vuelo permanecía de pie para realizar las danzas y sones al compás de la chirrín, huéhuatl y teponaxtle que el propio jefe de vuelo tocaba.

Con el toque marcaba los tiempos en que sus compañeros tenían que lanzarse al espacio sostenidos de los pies por lianas, y - en descensos circulares que les permitían bajar lentamente. El jefe de vuelo bajaba después de sus compañeros.

3. Evolución de los aparatos voladores.

A) Globo aerostático.

a) Concepto. Acrostatición es la navegación realizada en la atmósfera por globos.

b) Inventores. Francisco de Lana, conde de Terzi, inventó un aerostato que significó, en el campo científico, un paso importante para la navegación aérea. El brasileño Bartolomé Lorenzo de Guzman, construyó un globo y lo empleó lanzándose al vacío.

El éxito en esta materia correspondió a Jacobo Esteban y a José Miguel Montgolfier, quienes en la plaza de Annonay de París lanzaron su primer globo experimental el 5 de junio de 1783.

En México, el Capitán Antonio María Fernández Domínguez -- dispuso de una nave atmosférica, con la que realizó un espectáculo aéreo en el puerto de Veracruz. A tal acto asistieron, -- entre otros, el Gobernador Veracruzano Don Miguel del Corral y el Comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa, Don Pedro Ponce. Este acontecimiento salió publicado en la Gaceta de México, de fecha 22 de febrero de 1785.

Fernández Domínguez repite el acto el 28 de marzo del mismo año, elevándose a 40 varas. Luego, el 30 de marzo de 1785, -

realiza el acto por tercera vez, durante la noche, logrando al canzar 1,500 varas de altura y 45 minutos de permanencia en el aire.

En un principio, estos globos se construfan con papel, -- pero, al pasar el tiempo, aquel fué sustituido por el de lienzo.

En el mundo de la aerostación existieron personas que -- aportaron ideas brillantes. En México, tuvimos al Capitán Fernández Domínguez, entre otros. En Francia, sobresalió Adolfo Theodore, quien realizó ascensiones en Europa y posteriormente en la Habana y Matanzas, Cuba; más tarde, vino a México a -- entrevistarse con el general Manuel Barrera, a quien le propuso la explotación del espectáculo aéreo. Durante su estancia en nuestro país, Adolfo Theodore solicitó al Gobernador del Distrito Federal, Don José Joaquín Herrera, le expidiera una licencia para llevar a cabo ascensiones en la capital, efectuando la primera en la plaza de toros de San Pablo, propiedad del General Barrera.

En Estados Unidos se encontraba otro Francés, Guillermo - Eugenio Robertson, quien había realizado 59 ascensiones e impuesto un record de altura de 7,168 metros; también tenfa en - su haber un descenso, en paracaídas, de 4,875 metros de altura, ejecutado el 10 de diciembre de 1819. A Robertson se le atribuye la invención del paracaídas.

En México, Benito León Acosta obtuvo la gloria en esta -- materia, pues realizó ascensiones en globo. Efectuó la primera

el día 3 de abril de 1842, previa dedicatoria al Presidente de la República, General Antonio López de Santa Ana, quien ordenó que, una vez realizada la ascensión, León Acosta fuese conducido al Palacio Nacional a fin de tributarle honores; y, en efecto, así fue; lo felicitó y le dirigió una alocución, ofreciéndole que su Gobierno fijaría su atención en este joven de verdadero mérito. El pueblo mexicano le tributó honores y festejos y, además, le otorgó un reconocimiento general en el Diario Oficial del 8 de abril de 1842. El Presidente Santa Ana nuevamente volvió a demostrar su simpatía por León Acosta y le otorgó el privilegio exclusivo, por tres años, para ser el único que realizara ascensiones en nuestro país; por lo que se prohibió a otros aeronautas efectuar las mismas actividades. En su segunda ascensión, Benito León Acosta no obtuvo el éxito deseado, en virtud de que se desplomó en la barranquilla de Santa Fé, Distrito Federal. Realizó la tercera el día 13 de junio de 1842, dedicándosela al Presidente de México, con motivo de su cumpleaños. Posteriormente, Benito León Acosta logró consolidarse en su actividad de aeronauta.

En Guanajuato, ciudad natal de León Acosta, existe una placa en la calle de Mejía Mora No. 11, que dice: "En esta casa, el 11 de abril de 1819, nació para el honor de su Patria, el primer aeronauta mexicano, Capitan Don Benito León Acosta; sus paisanos desean perpetuar en este monumento la memoria de tan digno guanajuatense, al verificar su sexta ascensión en esta capital, el 26 de febrero de 1843".

Otro francés, que vino a nuestro país en busca de fama y dinero, fué Ernesto Petín, quien en la mayoría de sus intentos fracasó.

En 1862, el profesor Samuel Wilson, desde San Francisco, - California, se trasladó a México, buscando apoyo económico para realizar sus experimentos aéreos. En Guadalajara, Jal., hizo dos ascensiones, y luego pretendió utilizar el globo para trasladarse a Europa.

El mexicano Esteban Padrón manufacturó su propio globo con la intención de exhibirse en ferias, ya que era cirquero de profesión. En la ciudad de Querétaro, el 20 de julio de 1869, con audacia y valor asombró al público, pues sustituyó la canastilla del globo por un trapecio en el que realizó ejercicios físicos.

El circo "Orrin" contrató los servicios de Adolfo Buyslai para presentarlo como novedad por sus ascensiones en globos de papel. Al estar realizando un acto aéreo, Buyslai perdió la vida en la plaza de toros de San Pablo.

Carlos Obregón, acróbata de circo, el 23 de julio de 1873 realizó un vuelo horizontal de una de las torres de la Catedral Metropolitana al Zócalo. Otro gimnasta mexicano, Félix Morales, en San Miguel Allende, Guanajuato, se desplazó en su globo al que había puesto el nombre de "El monstruo", y él mismo se hizo llamar "El aeronauta del siglo XIX".

En el mes de diciembre de 1879, en el teatro Hidalgo de la Ciudad de México, se montó una obra denominada "El Anillo del Diablo", con el fin de ridiculizar los vuelos aerostáticos.

Las últimas ascensiones de aerostatos en nuestro país se verificaron cuando Alberto Braniff, el 18 de enero de 1914, trajo de Francia un globo de 525 kilogramos de peso, en el cual efectuó su primera ascensión acompañado de su ayudante, el señor Dubois, y del matador de toros Rodolfo Gaona. Los periódicos "El Imparcial" y "El País", del día 26 de enero de 1914, ovacionaron a Braniff por haber realizado su segundo ascenso -- acompañado de Don Joaquín de la Cantolla y Rico. Este último -- dedicó su vida a la aerostación; además, realizó múltiples -- ascensiones en globos. En nuestro país, Don Joaquín de la Cantolla y Rico, que fue uno de los ídolos más populares, afirmaba no ser partidario de los aviones porque consideraba que no ofrecían seguridad.

Miguel Lebrija fue otro mexicano que llevó a cabo ascensiones tanto en México como en el extranjero.

B) Globo dirigible.

Ernesto Pugibet, persona ajena a la navegación aérea, dió a conocer en México la escala ascendente de la ciencia del vuelo, la cual en otros países ya había alcanzado avances considerables. Pugibet también desarrolló su iniciativa y talento en la industria cigarrera "El buen Tono"; y para dar publicidad a su compañía, contrató el único dirigible traído a México; era de color café brillante y en sus costados portaba los anuncios "El Buen Tono, S.A." y "Los mejores cigarros Alfonso XIII". Este dirigible estuvo al mando de Mister Hamilton, quien tuvo que efectuar hábiles maniobras en el despegue y aterrizaje. El

aparato, que era impulsado con motor de un cilindro y alimentado con gasolina, tenía en la popa una hélice de tres aspas que lo hacía desplazarse lentamente; también estaba provisto de un enorme timón direccional.

Hamilton tuvo serios problemas por la altura de la Ciudad de México y, también con aquellas personas amantes de ir en -- contra de lo que signifique progreso. A pesar de ello, el 7 - de enero de 1907, en el Tivoli del Elíseo se elevó este maravilloso globo, alcanzando una altura de 200 metros al dirigirse al centro de la Ciudad.

C) Planeador.

Los iniciadores de la aviación nacional fueron surgiendo aisladamente en nuestro país, sin contacto ni comunicación entre sí. Solo estuvieron unidos por el deseo de volar y por el valor y sacrificio, empeñados para lograr sus ambiciones, mismas que darían origen a la aeronáutica mexicana.

Julio Fuentes, originario de Sombrerete, Zacatecas, en -- 1907 construyó un aparato raro, al que le adaptó alas hechas - con tela de algodón. Entusiasmado por haber tenido éxito, en - cuanto pudo desplazarse a varios cientos de metros y alcanzar - en su primer vuelo una altura regular, realizó su segunda prueba, sufriendo en ésta varias lesiones. Julio Fuentes aportó - valiosos conocimientos empíricos para la construcción de planeadores.

Los hermanos Aldasoro Suárez lanzaron, en 1907, sus primeros planeadores contruidos por ellos mismos.

Miguel Lebrija construyó un planeador distinto, logrando superar los éxitos de sus antecesores.

Alfredo Robles Domínguez, considerando que el vuelo sería una fuente de beneficios para la humanidad, estudió métodos sobre planeadores y aviones, en París.

En Jalisco, un rico industrial patrocinó la construcción de un planeador que fué inventado por Guadalupe López Mejía. - Decidieron probarlo el 14 de julio de 1910, en el llano de -- "Las Juntas", cerca de Guadalajara. Este planeador fué bautizado con el nombre de "El Jalisco".

D) Primeros motores para aviones.

Los aviones como el Farman, Bleriot y Voissin, dotados de rudimentarios motores de combustión interna, surgieron en Francia. Todo esto evolucionó en tal forma, que empezaron a realizarse hazañas aéreas como la de Luis Bleriot, quien, en un --- avión Bleriot XI, cruzó el Canal de la Mancha el 25 de julio - de 1909, en solo 37 minutos, con lo cual obtuvo un premio de - 50,000 francos. Este acontecimiento provocó la construcción de motores de aviación, mismos que deberían ser resistentes para efectuar vuelos a grandes distancias.

Así, surgieron motores aéreos de seis cilindros en "V", - enfriados por agua, como el Renault y el Gnome. Posteriormente, a Anzani se le ocurrió la idea de construir motores radiales de seis cilindros, enfriados por aire, lo que permitió eliminar el peso del radiador del agua.

Francesco Santarini, de nacionalidad italiana, logró eli-

minar el sobrecalentamiento del motor.

En México, los hermanos Aldasoro Suárez, originarios de Tlalpujahua, Michoacán, durante los años de 1909-1911, construyeron el primer motor aéreo en América Latina, construcción realizada en los talleres de la mina "Dos Estrellas" de Tlalpujahua; el motor tuvo una potencia de 30 caballos de fuerza.

Cuando principió el Gobierno de Don Venustiano Carranza, se construyó el motor aéreo "Aztatl" dotado de una hélice Anahuac, que fué adaptado al avión monoplano serie "H Parasol", Carranza, orgullosamente lo obsequió al gobierno de la República de El Salvador.

E) Primera hélice mexicana.

Juan Guillermo Villasana, obsesionado por aplicar sus conocimientos y estudios de ingeniería adquiridos en el extranjero, se propuso construir una hélice de mayor rendimiento; para ello empleó la madera en ensambles de diferente tamaño y forma; las maderas eran seleccionadas y partidas por mitad, en sentido longitudinal, que luego pegaban en sentido contrario a la hebra de la madera, de tal manera que los efectos que llegaran a tener fueran compensados. Dió a las palas una curvatura determinada, adecuada a las leyes aerodinámicas.

La primera hélice del señor Villasana se construyó en una escuela de artes y oficios para varones, el 7 de octubre de 1915, y fué adaptada al avión biplano que voló Leonardo Boney para establecer el record de altura en América Latina, con 19,750 pies sobre el nivel del mar.

Juan Guillermo Villasana, decepcionado por no tener apoyo del estado mexicano ni de las autoridades militares, decidió obsequiar sus proyectos y hélices al Japón.

F) Primeros aviones mexicanos.

En nuestro país, el mismo Villasana y el Ingeniero Cástulo Obregón diseñaron un aeroplano, que posteriormente construyeron con caña de bambú; lo revistieron con manta impermeabilizada con grenetina y goma laca; le adaptaron un motor Curtiss de cuatro cilindros, enfriado por aire, y de 15 caballos de fuerza. Dicho aparato fué trasladado al velódromo de Pachuca, Hidalgo, el 11 de abril de 1910, y ahí, al querer despegar, únicamente dió tres saltos. Sin embargo, Villasana no desmayó y, dos meses más tarde, logró despegar y alcanzar una altura de nueve metros, desplazándose a una distancia de 105 metros.

Villasana era tan apasionado que, en una ocasión, se asoció con el ruso Santiago Poverejvsky para construir un monoplano tipo Duperdussin, al que montaron un motor Anzani de 80 caballos de fuerza y una hélice Chauviere. Para adquirir estos accesorios, Poverejvsky se trasladó a Francia. En la primera prueba se desprendió un neumático del tren de aterrizaje; después de efectuar se la reparación correspondiente, el 19 de abril de 1912 --- Poverejvsky abordó el avión para realizar el vuelo normal, pero al aterrizar, chocó contro el borde de una zanja y el avión quedó fuera de servicio.

Cuando se inauguraron los talleres nacionales para la construcción de aeronaves y motores, Villasana y Santarini se dedi-

caron a la construcción de aviones genuinamente mexicanos.

En nuestro país, se construyeron aviones como el Quetzalcóatl del tipo llamado Tololoche. Emilio Carranza utilizó un avión de éstos para realizar su vuelo de México a Ciudad Juárez. En 1924 se construyó el avión monomotor "México", de 80 caballos de fuerza, comparable con el avión francés Avro. Más tarde se construyeron aviones mexicanos Avro-Anáhuac, en los cuales realizaron sus entrenamientos la mayoría de aviadores de esa época.

Los ingenieros Fernando G. Proal, Agustín Enríquez y Angel Lascurain, construyeron un avión biplano "75", con motor Salsom, y efectuaron un vuelo al puerto de Veracruz, haciendo un tiempo de 2:20 Hrs. En el trayecto, Fernando G. Proal tomó las primeras fotografías aéreas del Popocatepetl y del Iztaccihuatl. También se construyó, en los talleres nacionales de aeronáutica, un hidroavión que fué probado por Pablo L. Sidar, en Puerto México, Ver. Otros aviones que también se construyeron en nuestro país, fueron: el serie "H" Parasol, el Azcárate, el Baja California I, el Baja California II y el Quetzalcóatl, entre --- otros.

G) El helicóptero.

Es un aparato más pesado que el aire, de forma ovoide y carente de alas. Su desplazamiento y sustentación en el aire se deben a la hélice mayor y a la hélice que opera como timón direccional, que es más pequeña. Su despegue y aterrizaje es vertical.

Leonardo da Vinci fué el realizador de un proyecto sobre una máquina voladora que hoy se considera base del helicóptero. Sin embargo, fué en 1784 cuando se presentó en la Academia de - Ciencias de París, un proyecto cuyo contenido principal era la-estructuración del helicóptero. En 1842 se construyó un helicóptero metálico, con un peso de 120 kilogramos, equipado con generador y hélice. En 1878, Forline hizo vuelos en un helicóptero construido por él. Tomás Alva Edison, a la edad de 88 años, inició sus proyectos sobre algunos cambios necesarios en la perfección del helicóptero.

En la actualidad, el hombre ha modificado al helicóptero en tamaño, velocidad, forma y radio de acción.

4. Precursores de la Aviación Mexicana.

a) Los esfuerzos y fracasos que el hombre ha experimentado al tratar de volar, se han ido conjuntando. En diciembre de 1903 se presenta el acontecimiento más relevante de la aviación mundial: el hombre, ! al fin ;, logra el deseo milenarior de con -- quistar el espacio aéreo. La gloria del vuelo se reservó a los hermanos Wilbur y Orville Wright, quienes en Kitty Hawk, U.S.A. volaron por primera vez en un avión creado por ellos mismos.

El primer aeródromo de América Latina, así como un han- gar con talleres de mantenimiento y abastecimiento, situados ambos en los llanos de Balbuena, en la Ciudad de México, fueron - construidos para el avión Voissin adquirido en Francia por Al- berto Braniff, mismo que, en el primer vuelo Braniff se vino a- tierra, y tuvo que reparar su avión con ayuda de Juan Guillermo

Villasana, quien manifestó qu el accidente era consecuencia del empleo de gasolina de octanaje inadecuado que no permitió al mo tor desarrollar la potencia necesaria para un despegue eficiente. El problema fué resuelto por la compañía de petróleos El Aguila, y Alberto Braniff realizó el vuelo el día 8 de enero de 1910. Ca be mencionar que Alberto Braniff también llevó a cabo el primer-vuelo nocturno, así considerado en México y en América Latina.

b) En nuestro país, el precursor de la aviación fué Alberto-Braniff, quien nació en la ciudad de México el 8 de diciembre de 1884. Fué un hombre de negocios, que realizó su carrera de avia dor en Francia. De regreso a México trajo un biplano Voissin.

c) Miguel Lebrija, considerado en el medio aeronáutico como- el caballero sin tacha ni mancha, es el verdadero introductor de la aeronáutica en México y también uno de los primeros en reali- zar hazañas aéreas. Fué él quien despertó la conciencia del vue lo entre la juventud mexicana.

Lebrija estudió mecánica en Alemania y en Francia obtuvo el título de piloto de globos. Demostró que en la ciudad de Mé xico se podía volar como en cualquier parte del mundo. Compró- bó que, a la altura en que se encuentra nuestra capital, un mo- tor de combustión interna sólo perdía el 18 ó 20 por ciento de- su fuerza; por ello afirmó que cualquier motor de avión, para - volar sobre la Ciudad de México, necesitaba únicamente un ligero aumento de potencia. Lebrija había realizado en Alemania una - ascensión en globo, alcanzando una altura de 1,500 metros y ha- ciendo un recorrido de 180 kilómetros. En la capital mexicana -

también hizo ascenciones en globo y en una de ellas fué acompañado por el Vicepresidente de México, don Ramón Corral, y por el maestro Justo Sierra. En el año de 1911 realizó un vuelo de ida y vuelta, del campo aéreo de Balbuena a Chapultepec. Cuando se anunció que en México se instalaría la primera escuela de aviación con profesores e instructores extranjeros, se opuso a esta pretensión, ya que los sueldos a pagar eran muy elevados y además se postergaba a elementos nacionales de gran capacidad intelectual y técnica.

Miguel Lebrija, considerado en México como "el quijote de la aviación", tuvo múltiples accidentes en su carrera empírica de aviador, en uno de los cuales se lesionó la pierna izquierda y la cadera, lo que le produjo serios dolores. Sin embargo, se trasladó a Europa a cumplir una misión. En Francia, con el profundo interés de obtener el título de piloto aviador, se sometió a una intervención quirúrgica, necesaria para pasar un examen médico. La operación fue funesta y Lebrija falleció.

d) Juan Guillermo Villasana, nacido en Pachuca en 1891, fue un hombre humilde de gran inteligencia creativa y que desde pequeño orientó su inspiración a los aparatos voladores. Hizo sus estudios profesionales en la Universidad de Buffalo, U.S.A., en donde obtuvo el título de Ingeniero en Aeronáutica. Fue el primero en construir la hélice de madera, en nuestro país y en América Latina, y con ella se obtuvo el primer récord mundial de altura. También realizó vuelos en la capital y en el interior de la República. Como inventor encontró resistencia económica-

y venturoso que por primera vez se llevó a cabo en México.

Posteriormente Emilio Carranza accede a las insistencias del Lic. Gustavo Mireles y del periódico Excelsior de que efectuara un vuelo sin escalas en correspondencia al vuelo sin escalas que Charles August Lindbergh había realizado a nuestra capital. El pueblo y el periódico Excelsior reunieron fondos para la adquisición de un avión Ryan bautizado con el nombre de "México Excelsior", que el propio Carranza fué a recibir a San Diego, California, Con este avión realizó dos hazañas: de San Diego a México, y luego, de México a Washington donde fué recibido como héroe; asistió a la Casa Blanca como huésped del gobierno de aquel país y recibió el título de "Embajador de buena fé". - Fue visitante de honor de la Academia West Point; posteriormente voló a New York, donde la multitud le ofreció honores y atenciones. Para regresar a México, Emilio Carranza pretendió esperar a que pasara el mal tiempo que imperaba; sin embargo, incitado a desafiar las condiciones atmosféricas y al no resistir las insinuaciones, decidió realizar su vuelo de retorno. Fué así como el 12 de julio de 1928, al pasar por Mount Holly, New Jersey, el avión "México Excelsior", durante una tormenta, se estrelló. El cadáver de Emilio Carranza fué conducido a México en un avión B-27 de la U.S.A.F.

1) Francisco Sarabia, originario de Lerdo, Durango, tuvo mucha influencia en la aviación nacional, a pesar de no haber estudiado en escuelas militares ni civiles de la rama de aviación. Recibió del General Juan A. Almazán, patrocinio para --

Juan Pablo Aldasoro Suárez, considerado el primer aviador que voló sobre la Estatua de la Libertad en New York, obtuvo en la Fuerza Aérea Mexicana el grado de Coronel. Su hermano Eduardo, el grado de General Brigadier.

g) Pablo L. Sidar, que siendo español se hizo pasar como mexicano, se caracterizó por su intrepidez, valentía, anarquía e informalidad. La Secretaría de Guerra y Marina lo patrocinó para realizar un vuelo de buena voluntad por América del Sur, con escala en las principales capitales comprendidas en la ruta. El vuelo se llevó a cabo en el avión "El Mexicano" y llevó como mecánico a Arnulfo Cortés.

En 1930 el Gobierno Mexicano patrocinó un vuelo sin escalas, de México a Buenos Aires, (Argentina), al mando del piloto Pablo L. Sidar, quien decidió emplear un avión monoplano de ala alta, bautizado con el nombre de "Morelos". Despegó de una pista provisional en los terrenos de cerro loco, en el Estado de Oaxaca, con su copiloto Carlos Ruviroso y cuando volaba sobre Punta Arenas, cerca de Puerto Limón, Costa Rica, encontró la muerte al precipitarse en el mar.

h) Emilio Carranza, originario de Saltillo, Coah., que realizó estudios de piloto aviador en la Escuela Militar de Aviación, por su temperamento, habilidad y valor, llegó a ser uno de los pilotos más hábiles de la Fuerza Aérea Mexicana. Manióbró los aviones "Tololoche", contruidos en México a base de madera y con uno de estos aparatos hizo un vuelo directo de México a Ciudad Juárez. Este recorrido aéreo fué el más largo

en el medio oficial y en el privado, resistencia que lo obligó a dedicarse por completo a su profesión de Ingeniería en Aeronáutica.

Los más destacados experimentadores aéreos se agruparon en México, en torno a Villasana para integrar la primera sociedad impulsora de la aviación, de la cual fue presidente. Los fines de esta sociedad fueron: formar una biblioteca con el mayor número de libros y revistas especializadas en aviación; participar en los espectáculos aéreos que se verificaban en la ciudad; comprar, con el apoyo de la sociedad, un aparato con motor o, en su caso, construirlo; formentar, entre el público, concursos de papalotes, globos y planeadores, y otorgar trofeos (donados por casas comerciales) para estimular el interés por la aviación nacional.

Este personaje desempeñó, además, cargos en la administración pública; Director de Aeronáutica Civil en dos ocasiones y funcionario en Hacienda y en la Dirección de Tránsito -- del Distrito Federal.

e) Martín Mendía, estudió en París la carrera de Ingeniería Industrial y la carrera de aviador. En México, realizó su máxima hazaña el 30 de diciembre de 1911; cruzó la capital.

f) Los hermanos Aldasoro Suárez, originarios de Tlalpujahua, Mich. y precursores de nuestra aviación, realizaron hazañas tales como: la construcción de un motor aéreo en línea y la estructuración de planeadores. Figuran, también, entre becados por nuestro Gobierno para estudiar aviación en el extranjero.

realizar servicios de transporte aéreo en el sureste de la República (Tabasco y Chiapas): cooperaba con los agricultores, cafetaleros, productores de chicle y cacao, quienes movilizaban sus cosechas por aire. Sarabia construyó pistas de aterrizaje rudimentarias, en plena selva. En la capital adquirió un avión Bee Gee que bautizó con el nombre de "Conquistador del Cielo" y con el cual realizó un vuelo a New York, que le valió festejos y honores. De ahí voló a Washington; y de regreso al país, en el trayecto, cayó con su avión al río Potomac, encontrando así la muerte.

A Sarabia se le consideraba el pionero de las rutas -- aéreas nacionales. Sus vuelos relevantes fueron tres, en 1939, de los Angeles a México, de México a Guatemala y de México a New York.

j) Roberto Fierro Villalobos, que nació el 8 de noviembre de 1897 en Ciudad Guerrero, Chihuahua, siendo sus padres Belisario Fierro y Guadalupe Villalobos, es el héroe de la aviación mexicana. En la Fuerza Aérea obtuvo el grado de General de División y en la Escuela Militar de Aviación realizó sus estudios de piloto aviador. Intervino en varias campañas armadas contra los rebeldes. Sus ascensos en la jerarquía militar fueron el premio a su valor, disciplina, inteligencia y destreza. El grado de Teniente Coronel le fué otorgado por el General Alvaro -- Obregón, Presidente de la República.

En el territorio norte de Baja California fué instalada -- (por el General Abelardo L. Rodríguez, Gobernador de ese terri-

Guatemala, siendo recibido por el Presidente Constitucional, por las autoridades militares y civiles y por una gran multitud. En dicho país fue condecorado con la medalla al mérito militar. Luego de permanecer tres días en Guatemala, partió para el campo aéreo de Ilopango, San Salvador, haciendo el vuelo en una hora con veinte minutos. Recibió entusiasta bienvenida y muestras de simpatía por parte del pueblo Salvadoreño, que durante cuatro días lo hizo.

El maravilloso BC-II nuevamente fue tripulado, del campo aéreo salvadoreño al aeropuerto de Toncontin, en Tegucigalpa, - Honduras, en un tiempo de una hora con cincuenta minutos. En Tegucigalpa fue condecorado por el Gobierno y Pueblo Hondureño.

Dos días permaneció en Honduras, para después dirigirse al aeropuerto de Las Sábanas, en San José Costa Rica . Empleó - cuatro horas con treinta minutos en el trayecto. Al descender, la multitud invadió la pista de aterrizaje, por lo que, Roberto Fierro maniobró un aterrizaje forzado para evitar un accidente. El BC-II salió averiado al desprendérsele un neumático del tren de aterrizaje. La reparación duró cuatro días, tiempo durante el cual fue declarado huésped de honor en la Embajada de México en aquel país; además, fue nombrado hijo predilecto de Costa -- Rica.

De Costa Rica, Fierro Villalobos voló hacia Panamá, llegando al aeropuerto de Balboa, en la zona militar del Canal. La recepción estuvo a cargo de los jefes militares Panameños y -- Estadounidenses. Roberto Fierro Villalobos pretendía continuar su vuelo hacia Natal, Brasil, para después cruzar el Atlántico-

continuar a los países centroamericanos, con exclusión de Nicaragua, en virtud de que en esa época no había relaciones diplomáticas con aquella República. El mal tiempo retrasó el vuelo hasta el 11 de agosto, ese día el BC-II quedó abastecido con -- 220 galones de gasolina y 15 de aceite. Un grupo de amigos lo fueron a despedir al aeródromo de Balbuena; y a las cinco de la mañana Fierro Villalobos efectuó el despegue sin novedad, tomando de inmediato los tres mil metros de altura, suficientes para salir del valle de México. En las primeras dos horas volaba sobre el puerto de Veracruz; media hora después estaba sobre Coatzacoalcos; en las siguientes cuatro horas se hallaba en Campeche, tocando Progreso, Yuc., hora y media después. Se alejó del territorio nacional y se dirigió a la Habana. Voló sobre el mar durante cuatro horas y, en total de doce horas finalmente aterrizó en Columbia. Sólo le quedaban 50 galones de gasolina y 10 de aceite. El avión no reportó falla alguna en ese vuelo sin escalas de México a la Habana.

El Pueblo y Gobierno Cubano le brindaron un cálido recibimiento; y durante su permanencia en la Habana, recibió honores, condecoraciones y festejos; tardó en partir por mal tiempo pero, despejado el cielo, a las 9 horas del 21 de agosto despegó con destino a Guatemala; en las primeras dos horas de vuelo pasó -- sobre Belice y, al entrar sobre territorio Guatemalteco, fue sorprendido por un huracán que le impidió continuar, viéndose obligado a retroceder y aterrizar en una playa de la Colonia Británica.

El 24 de agosto partió rumbo al aeródromo La Laura, en --

torio), una fábrica de aviones, denominados "Baja California".- Para probar el primer avión, un BC-I, que fué construído en tres meses, el general Abelardo L. Rodríguez solicitó los servicios- de Fierro Villalobos, quien se encontraba combatiendo a los cristeros en Guadalajara, Jal., Fierro Villalobos, al recibir la -- orden de traslado, de inmediato se dirigió a Mexicali, en donde, mediante varias pruebas aéreas, comprobó la eficacia del BC-I.- El General Rodríguez, entusiasmado, prometió a Fierro Villalobos un vuelo sin escalas a la Ciudad de México, en el BC.2, una vez que éste saliera de la fábrica.

Roberto Fierro, en enero de 1928, emprendió el vuelo de- Agua Salada, lugar contiguo a Mexicali, a la Ciudad de México,- en el avión Baja California II (BC-II), cumpliendo así su pro- mesa el General L. Rodríguez. La Presidencia de la República - dió órdenes a todas las oficinas telegráficas situadas a lo largo de la ruta, de que informaran a la central de México sobre - el vuelo, el cual tuvo una duración de 15 horas. El BC-II, des- pués de haber aterrizado en el aeródromo de Balbuena, no repor- tó falla alguna. Fierro Villalobos fué recibido por el Presi- dente de la República, (Plutarco Elías Calles), por el Secretario de Guerra y Marina (Joaquín Amaro), por el Director de Aeroná- utica Civil (Juan Guillermo Villasana) y por una multitud intere- sada en presenciar tal proeza. Este fue el primer vuelo sin escalas, de Roberto Fierro.

Entusiasmado, el piloto mexicano decidió realizar, con - el mismo BC-II, un vuelo sin escalas a la capital Cubana, para-

para llegar a Madrid, pero recibió la orden de regresar inmediatamente a México y ya no pudo realizar su proyecto. En todos - sus vuelos, el avión sólo sufrió el desprendimiento de un neumático del tren de aterrizaje, por lo que el piloto, con verdadera confianza, regresó a nuestro país entrando por el Suchiate, - para continuar hacia Oaxaca y después, tomando como punto de referencia a Orizaba, enfilarse al Valle de México; sin embargo, - en Tepeaca, Puebla, se vió obligado a efectuar un aterrizaje -- forzoso por falta de gasolina. Resuelto el problema, llegó finalmente al aeródromo de Balbuena.

La intención de Fierro Villalobos de realizar otra proeza aérea, creció en tal forma que en la capital de la República se integró un comité pro-vuelo internacional. Gustavo Espinoza Mirales (vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación), Manuel Ramírez Cárdenas (Periodista) y Adán Gálvez Pérez, integraron ese comité. La prensa inició la propaganda en todo el territorio nacional. Los Gobernadores de las Entidades Federativas y los diferentes estratos sociales contribuyeron en forma espontánea. En veinte días se reunieron 35,000 dólares. Fierro Villalobos, gracias a la Compañía Mexicana de Aviación, recibió inmediatamente un entrenamiento de vuelo por instrumentos, en la base aérea de Brownsville, Texas; más tarde, se trasladó a Burbank, donde se localizaba la planta Lockheed Aircraft Corporation, que tuvo a su cargo la construcción del avión especial, - con el cual el ya famoso aviador volaría la ruta: New York - - México - Natal - Dakar - Madrid. El aparato (construido en --- veinticinco días, con un costo de 30,000 dólares, cantidad que-

incluía dos seguros de vida, dos paracaídas y unos instrumentos de vuelo), fue bautizado con el nombre de Anáhuac. En el vuelo a New York, el avión sufrió algunas averías, que obligaron al piloto a aterrizar en el condado de Edwards. Hecha la reparación, continuó el vuelo, pero el mal tiempo obligó a Roberto Fierro a aterrizar en un campo aéreo privado de nombre Floy Bennett, en vez de hacerlo en el Michel, lo que motivó que los consideraran perdidos.

Finalmente, el día 21 de junio de 1930, a las 3:30 horas (tiempo de New York), el avión "Anáhuac", partió de New York hacia México. El arribo al aeródromo de Balbuena fue a las 17:05 horas de ese mismo día. Como la multitud invadió la pista de aterrizaje, hubo necesidad de aterrizar en una orilla alejada a la Magdalena Mixhuca. Roberto Fierro y Arnulfo Cortés (su mecánico), fueron recibidos con gran júbilo y como grandes personajes de la aviación mexicana. El pueblo, la prensa y funcionarios estuvieron presentes. El General Joaquín Amaro (Secretario de Guerra y Marina), quien había demostrado poco interés por la aviación nacional, en esta ocasión llegó hasta el "Anáhuac" para abrazar a Fierro Villalobos. El Presidente de la República, Ing. Pascual Ortiz Rubio, recibió emocionado al piloto y le dijo: "Se acabaron los vuelos sin escalas; deseamos tenerlo vivo, aunque no se le levanten estatuas".

Roberto Fierro Villalobos fundó en 1930, su propia escuela de vuelo, que llevó su nombre. Impartió instrucción aérea con cuatro aviones Spartan que adquirió en Tulsa, Oklahoma. En dicha escuela se titularon aproximadamente cincuenta -

pilotos entre los cuales figuró una mujer de nombre Emma Catalina Encinas.

Una de las obsesiones del General de División Piloto Aviador Roberto Fierro Villalobos, ha sido ver el desarrollo y auto-nomía de la Fuerza Aérea Mexicana, ideal al que contribuyó eco-nómica, técnica, científica y profesionalmente, sin encontrar apoyo alguno. Sin embargo, cree con firmeza que la fuerza Aérea dejará de estar subordinada, para así iniciar su mejor desarrollo por el bien de México.

Roberto Fierro fue creador de varias rutas aéreas nacionales, entre las que se encuentran; la de Guadalajara Mascota - - Talpa - Puerto Vallarta, que posteriormente amplió a El Tuito -- Tomatlán - Colima. Esta ruta operaba en unión de la Compañía de Transportes Aéreos de Jalisco, misma que tuvo una duración de -- diez años. Otra ruta que abrió fue la de Mérida - Chetumal; --- también creó la de México- Acapulco.

Dentro de la Administración Pública, desempeñó el cargo de Gobernador de su Estado natal, y en el sexenio del Presidente Adolfo López Mateos fue, por segunda ocasión, Jefe de la --- Fuerza Aérea Mexicana.

5. El avión como instrumento de combate en la Revolución Mexicana.

Antes de finalizar la dictadura del General Porfirio Díaz, varios aviadores extranjeros llegaron a nuestro país con el fin de presentar exhibiciones aéreas. La Moissant International --

Aviadores trajo a un grupo de experimentados pilotos como René - Barrier, René Simón, Roland Garros, John Priestbie y Moissant. - Estos pilotos realizaron exhibiciones en Monterrey y Guadalajara, y en la capital mexicana intervinieron en la Semana Aérea, inaugurada por el Presidente Porfirio Díaz y su esposa, Doña Carmen Romero Rubio.

El general Díaz gustaba de presenciar este tipo de espectáculos, a los que con su asistencia daba mayor realce. En cierta ocasión, mientras Roland Garros efectuaba maniobras que simulaban un ataque aéreo, el piloto John Fristbie explicaba al Presidente el funcionamiento y mecanismo del aeroplano Demoiselle y le sugirió la idea de utilizar aviones con fines militares. Porfirio Díaz felicitó a los aviadores, pero no quedó impresionado ni convencido. Sin embargo los jefes militares se entusiasmaron (según consta en el Diario Oficial de fecha 10. de abril de 1911), y consideraron que la aviación tenía efectividad para auxiliar al ejército y marina, pudiendo, además emplearse para el bombardeo. Estas ideas motivaron al mayor Federico Cervantes y al capitán - Nicolás Martínez para hacer estudios de aviación en Francia, donde ya desde 1909 se encontraban estudiando aerostación.

Los acontecimientos revolucionarios de 1910, forzaron a los jefes militares del régimen porfirista a combatir con todos los medios disponibles. Planearon el establecimiento de la aviación como auxiliar del ejército, pero los hechos de la revolución y las victorias del ejército Insurgente, al mando de Don Francisco I. Madero, fueron tan rápidas que impidieron a los porfiristas llevar a cabo sus planes.

A) Francisco I. Madero primer estadista que realizó un vuelo.

Por segunda ocasión llegó un grupo de pilotos aviadores al mando de Alfredo Moissant, quien venía acompañado de Miss -- Henriet Quimby, Matilde Moissant, André Houper, George Dyot y -- Mc. Cundy; este grupo, en sus exhibiciones empleaba aviones como el Bleriot, Duperdussin y Curtiss. En cierta ocasión, mientras -- daban una demostración aérea, las fuerzas combatientes de la revolución ocuparon la ciudad de México, al frente de las cuales -- venía Don Francisco I. Madero.

Alfredo Moissant invitó a Madero, Presidente electo, a -- presenciar una demostración aérea. Asistió Madero acompañado de sus más cercanos colaboradores y, una vez instalado en la tribuna de honor, fue invitado por el aviador George Dyot para realizar un paseo aéreo. Entre aclamaciones y gritos de júbilo de la multitud, Francisco I. Madero abordó el avión Duperdussin, de fabricación francesa, para hacer un vuelo que tuvo una duración de -- doce minutos. Este acontecimiento, que ocurrió el 30 de noviembre de 1911, situó a Madero como el primer estadista del mundo -- que realizaba un vuelo. Madero dió fuerte impulso a la aviación mexicana. Ordenó al general José González Salas, Secretario de Guerra y Marina, la compra de cinco aviones Moissant Bleriot. -- Posteriormente, con fecha 5 de mayo de 1912 emitió un decreto -- (Diario Oficial No. 428) en el que autorizaba elevar el contingente del ejército y facultaba al Ejecutivo de la Unión para -- introducir la Ley Orgánica del Ejército Nacional y modificar sa -- tisfactoriamente la organización de las unidades tácticas, así --

como establecer el servicio de telegrafía inalámbrica y exploración aérea.

B) Victoriano Huerta también dió importancia a la aviación.

Después de la muerte de Francisco I. Madero pasó a ocupar la Presidencia de la República, Pedro Lascurain, quien solo gobernó cuarenta y cinco minutos; su único acto de gobierno fue designar a Victoriano Huerta como Secretario de Gobernación, -- quien momentos más tarde se convirtió en Presidente de nuestro país. Huerta, al asumir la Presidencia del Ejecutivo Federal, reunió a Juan Guillermo Villasana y a Miguel Lebrija, con quienes discutió la posibilidad de adquirir un grupo de aviones para combatir la rebelión del pueblo mexicano. Lebrija y Villasana informaron a Huerta que los aviones requeridos podrían desempañar, con éxito, ataques aéreos, y que la artillería podría ocuparse del ataque antiaéreo. Victoriano Huerta se convenció de que la aviación sería un poderoso instrumento de combate y de inmediato ordenó que se seleccionara a un grupo de alumnos para que fueron a instruirse a los mejores Colegios de Aviación de Francia. El grupo se integró con treinta subtenientes al mando del capitán Santiago Mendoza, y partió el 15 de mayo de 1913. - Mientras tanto, en la capital mexicana se integraba la primera escuadrilla aérea, en la cual figuraban las siguientes personas:

Miguel Lebrija, Jefe mayor auxiliar.

Horacio Ruiz Gaviño, capitán primero.

Eduardo Aldasoro Suárez, capitán primero irregular.

Juan Pablo Aldasoro Suárez, capitán primero irregular.
 Juan Guillermo Villasana, capitán segundo irregular.
 Antonio Sánchez Saldaña, sargento primero irregular.
 Jerónimo Sánchez, soldado irregular.

La anterior escuadrilla aérea sólo contó con tres aviones: un Duperdussin, un Bleriot comprado a la Compañía Cigarreira El Buen Tono, y un Farman que le fue decomisado a Alberto -- Braniff.

Venustiano Carranza también consideró que el avión le - podía dar buen resultado en el ataque a las fuerzas huertistas y, en consecuencia, designó al gobernador provisional de Sonora para que adquiriera un aparato en el vecino país del norte. En esa época el gobierno estadounidense no permitía el paso de armamento hacia México, lo cual generó un cúmulo de problemas que fueron resueltos burlando con gran habilidad la vigilancia policiaca de los Estados Unidos. A pesar de todos los contratiempos, el avión Curtiss, desarmado, fue traído a Hermosillo, y so metido a una prueba en una pista que se acondicionó para ese - fin. Más tarde fue trasladado por ferrocarril a la estación de Moreno, principal frente de batalla, localizada entre Guaymas y Topolobampo. El avión, que fue bautizado con el nombre de "El-Sonora", influyó considerablemente en el ánimo de los revolucio narios. El piloto Didier Masson y Joaquín Bauche llevaron - - ----- a cabo varios vuelos sobre la bahía de Guaymas, con el -- fin de localizar a los barcos cañoneros "El Guerrero" y "El -- Tampico", mismos que apoyaban a las fuerzas huertistas.

C) Primer bombardeo aéreo en el mundo.

En Hermosillo, Sonora, surgió la idea de elaborar bombas para realizar un ataque aéreo sobre los cañoneros mencionados. Se recurrió a un fontanero, quien, en la elaboración de las bombas, empleó tubos de agua potable (cortados en trozos de 30 cms. de longitud por 8 cms. de diámetro), cargados con -- tuercas, remaches, clavos y balines mezclados con pólvora, y -- provistas de una mecha o cañuela para su encendido. El bombardeo se realizó. Las bombas eran lanzadas con la mano, ya que los aviones antiguos carecían de instrumentos para realizar tal función. El primer bombardeo, que se efectuó sobre la bahía de Topolobampo, pasó a la historia de la aviación mundial.

Las fuerzas comandadas por Don Venustiano Carranza llegaron a Hermosillo el 18 de septiembre de 1913; entre la escolta de aquél se encontraban los pilotos Gustavo Salinas Camiña y -- Alberto Salinas Camiña, que estaban comisionados en el Estado Mayor. Cuando Carranza, después de vencer a los huertistas, se instaló en el puerto de Veracruz, estructuró al Ejército Mexicano y emitió un decreto en el cual creaba la aeronáutica militar.

6. Correo Aéreo.

Terminada la primera guerra mundial, los aviones militares fueron adaptados para fines civiles. Un avión bombardero -- estadounidense fue acondicionado para realizar el primer servicio aéreo internacional; este vuelo se realizó de Hounslow, Inglaterra, a Bourget, Francia, el día 25 de agosto de 1919.

La Compañía Aerolimited inició sus vuelos entre New York y Atlantic City, llevando vacacionistas. También la compañía -- Aeromarine Sighseeing, junto con la Navegation Company, realizaron vuelos comerciales entre Miami y Cuba.

El Departamento de Correos estadounidense organizó el -- servicio postal aéreo poco antes de finalizar la primera guerra, cubriendo el servicio postal entre Washington, Filadelfia y New York. Posteriormente, esta ruta se amplió a Chicago, por lo que el Departamento de Correos tuvo que contratar los servicios de cuarenta aviadores, de los cuales 31 perecieron en accidentes -- aéreos, ya que los aviones no contaban con instrumentos adecuados para la navegación.

Edward Hubbard, inauguró la ruta postal entre Puget Sound y Victoria, Canadá, en un avión construido por Williams E. Boing.

Alemania inició su servicio postal aéreo entre las ciudades de Berlín, Leipzig y Weimar.

En México, el 6 de julio de 1917, Horacio Rufiz, en un -- avión de fabricación mexicana, serie "A", llevó consigo la valija del servicio postal mexicano, en la que iban 618 piezas postales, volando de la capital de la República a la ciudad de Pachuca, Hgo.

7. La aviación acrobática.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, también surgió -- la aviación acrobática. Para tal fin se organizaron circos -- aéreos y compañías de espectáculos, mismos que realizaban exhibiciones que el público aplaudía, sobre todo cuando los pilotos

efectuaban maniobras aéreas, como barrenas, barriles y Looks - entre otras.

Posteriormente, varios pilotos decidieron hacer vuelos - a grandes distancias; por ejemplo, el teniente de la U.S.A.F., - Albert C. Read, que en un hidroavión NL-4 voló de Terranova a - Portugal, vía Azores. Más tarde llegó a Inglaterra, efectuando - un recorrido de 6,300 kms. a una velocidad de 120 kms. por hora.

También aviadores ingleses, como John Alcock y Arthur - Whitten, volaron sin escalas sobre el Océano Atlántico, de Te-- rranova a Irlanda, en un avión biplano, recorriendo 3,024 kms. - a una velocidad de 170 Kms. por hora.

En septiembre de 1922, el teniente James H. Doolittle, - sobrevoló los Estados Unidos, de costa a costa, en 21:30 horas; partió, en un avión DH-4B, de San Pablo Beach, Florida a San -- Diego, California, y cubrió una distancia de 3,475 kilómetros.

En 1925, cuatro aviones monomotores Douglas, de los Es-- tados Unidos, aventuraron un vuelo alrededor del mundo. Hicieron varias escalas en ciudades europeas y asiáticas. De los cuatro, solo regresaron dos a la base aérea de Seattle.

El 9 de mayo de 1926, el comandante Richard E. Bird y su copiloto Floy Bennett, sobrevolaron el polo norte en 16:00 horas; y el 29 de noviembre de 1929, el mismo comandante Bird, sobrevoló el polo sur en un avión Fokker.

8. Vuelos trasatlánticos.

A) En 1927, un rico hotelero, RAIMOND ORTEIG, ofreció un -- premio de 25,000 dólares al primer aviador que cruzara el Océano

Atlántico, de París a New York, o viceversa. El primer piloto que intentó este vuelo fue el francés René Fonk, quien tuvo 75-victorias en su haber durante la Primera Guerra Mundial. Otro-francés que quiso ganarse el premio, fue Charles Nungesser, -- quien había derribado 45 aviones alemanes; haciéndose acompañar del capitán Francois Coli, despegaron de París hacia New York, pero nunca llegaron a su destino, lo que hace suponer que murieron en pleno océano.

Charles August Lindberg, decidió obtener el premio ofrecido. Renunció a su trabajo de piloto del servicio postal, en - virtud de que tenía ahorrados 2,000 dólares; se puso en contacto con hombres de negocios de San Luis Missouri, a quienes convenció para que aportaran otros 13,000 dólares, necesarios para adquirir un avión y así poder aventurarse a desafiar el Atlántico. - También se puso en contacto con la constructora de aviones Ryan Airlines Inc., de San Diego, California, para acordar la construcción del avión requerido, el cual tuvo un costo de 10,500 - dólares y se construyó en un término de 60 días. Charles August tuvo la idea de adaptarle tanques adicionales para gasolina, -- puesto que para volar 5,800 kilómetros requería de 2000 litros de gasolina. El avión, de 220 caballos de fuerza, fue bautizado con el nombre de "Spirit of Sn Louis".

Cuando Lindbergh se trasladó de San Diego a Sn Louis -- Missouri, impuso un nuevo récord de vuelo sin escalas, haciendo un tiempo de 14:25 horas de recorrido.

El 27 de mayo de 1927, a las 7:52 horas, Charles August Lindbergh partió del campo aéreo Roosevelt, cerca de New York,--

con destino a París. Durante su travesía sufrió una severa --- somnolencia que estuvo a punto de ocasionarle una tragedia; además, las alas se vieron cubiertas de hielo cuando cruzó una zona fría, pero afortunadamente el sol derritió el hielo acumulado. A las 27 horas de vuelo, se encontraba sobre Irlanda, con una desviación mínima de 5 kilómetros; pasó por el sur de Inglaterra, luego cruzó el Mar de la Mancha, para, finalmente, enfilarse al aeropuerto de Le Bourget en París, en donde era esperado por una multitud que le brindó una calurosa bienvenida.

Lindbergh, que en su vuelo trasatlántico empleó 33:30 horas, obtuvo el premio de 25,000 dólares. Además, el gobierno estadounidense le otorgó el grado de coronel de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

A petición del embajador de los Estados Unidos en México, Dwight W. Morrow, quien desempeñó este cargo en el régimen de Plutarco Elías Calles, se abrió una etapa de mutua cordialidad, como consecuencia, a fines de 1927, le fue sugerido a --- Lindbergh realizara un vuelo sin escalas de New York a México, en su avión "Spirit of Sn Louis". El héroe del Atlántico aceptó y el aeródromo de Balbuena resultó insuficiente para albergar a la multitud que acudió a recibirlo. Charles August fue en México huésped oficial y distinguido, y en su estadía estuvo acompañado por los generales José Luis Amézcuca, Alfredo Lezama, Fritz Bieler y Roberto Fierro Villalobos, quienes fueron invitados por el embajador Morrow para que acompañaran al coronel Lindbergh.- Este personaje de la aviación universal, conoció a la hija del embajador estadounidense, de quien se enamoró; durante su idilio

vino varias veces a México, hasta que formalizó su matrimonio con Aniat Morrow. Años más tarde, Lindbergh fue nombrado consejero técnico de la línea aérea Pan American. Trazó y proyectó las rutas específicas de esta compañía. La última vez que vino a México tripuló un avión trimotor denominado "México", - con capacidad para trece pasajeros. Este fue el primer vuelo internacional de la ruta Brownsville - Matamoros - Tampico - - México.

Enrique Rentería Balcázar, nació el 7 de mayo de 1930 en Cocula, Jal. En los años 1949-1951 realizó sus estudios de piloto aviador militar, en la Escuela Militar de Aviación, cuando ésta se localizaba en la ciudad de Guadalajara. En 1951 obtuvo el título de aviador militar y el grado de subteniente de la - Fuerza Aérea Mexicana. Rentería Balcázar, ha profundizado en el estudio y profesión concreta del vuelo, por lo que ha tenido una preparación técnica y científica en la materia de aviación, tanto en nuestro país como en el extranjero. Enrique -- Rentería, sin pertenecer a ninguna línea comercial y prestando sus servicios como piloto en Petróleos Mexicanos, realizó un - vuelo trasatlántico en un avión DC-6 ABX-DUC, de PEMEX, el día 24 de agosto de 1954 . La tripulación estuvo integrada -- por el capitán segundo Enrique Vital C., Carlos Ruiz A., Leo - Rendón, Francisco Cejudo y Bonifacio Beltrán. La ruta fue: - México - New Orleans - Gander, Canadá - Brest - Marsella.

9.- Escuela Militar de Aviación de México.

En el año de 1910 un francés, de apellido Roumagnac, su

girió al Ministro de Guerra y Marina la creación de una escuela militar de aviación que estaría a cargo de maestros e instructores extranjeros. Esta proposición no llegó a concretizarse.

La primera escuela militar de aviación se construyó en el campo aéreo de Balbuena, en 1915, siendo su primer director el capitán Alberto Salinas Carranza. Dicha escuela contó, entre sus instructores, a Rafael O' Neil, Fritz Bieler, el francés Dunkerker y el norteamericano Lievre.

Cabe hacer mención que los talleres nacionales de construcciones aeronáuticas fueron anexados a la escuela militar de aviación, y que ésta fue trasladada al puerto de Veracruz, posteriormente a Puebla, después a Monterrey, de aquí a Guadalajara y, por último a la Base Aérea Militar No. 5 de Zapopan, Jal. Actualmente junto con la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento y la de Especialistas de la Fuerza Aérea integran, en su conjunto, el Colegio del Aire, que se encuentra en Zapopan.

Escuela de Aviación Naval de la Armada de México.

Manuel Avila Camacho, Presidente de la República, creó, mediante decreto de agosto 29 de 1943, la Escuela de Aviación Naval de la Armada de México.

La escuela quedó bajo la dependencia directa de la Dirección General de la Armada de la Secretaría de Marina, y solo podían ingresar como alumnos los tenientes de corbeta del Cuerpo General y de Máquinas, de la propia Armada.

La designación del profesorado era de la competencia de la propia Dirección de la Armada, de la Secretaría de Marina; y los oficiales graduados recibirían el título de pilotos, que --

los facultaría para el ejercicio legal de su profesión tanto en las instituciones armadas como en los civiles de la nación.

1 . Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Mexicana.

El presidente de nuestro país, General Manuel Avila Camacho, fue autorizado por el Congreso de la Unión para enviar tropas mexicanas a las fuerzas de los aliados. El 24 de julio de 1944, el escuadrón aéreo 201, recibió la orden de trasladarse a Randolph Field, con el objeto de entrenarse debidamente para -- después ir a combatir contra los japoneses.

El Escuadrón Aéreo 201, que estuvo al mando del coronel-piloto aviador Antonio Cárdenas Rodríguez, fue parte integrante de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, misma que se hizo constar de: un grupo de mando, un grupo de comando, el escuadrón 201 y el grupo de reemplazos. El 23 de febrero de 1944, el General Francisco L. Urquiza entregó la bandera al Coronel Cárdenas-Rodríguez, en Major's Field, Greenville, Texas.

Días antes de salir de Major's Field, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana recibió el equipo individual de campaña -- para jefes, oficiales y tropa. En Topeka, Kansas, se ministró el equipo individual de vuelo a los pilotos. Estas ministraciones fueron hechas por los depósitos de los Estados Unidos, con apego a las tablas relativas de la U.S.A.F. El personal aéreo-mexicano también quedó protegido contra el tétanos, la viruela, el cólera, la fiebre amarilla, la tifoidea, el tifo y la peste bubónica. Antes de partir a ultramar, el personal de la F.A.E.M.

realizó sus testamentos militares, apegándose a lo establecido por el Código Civil del Distrito Federal. También se gestionó lo necesario para que el personal tomara seguros de vida militar por la suma de diez mil pesos mexicanos para jefes y oficiales y de cinco mil para elementos de tropa. Estos detalles fueron de gran importancia en lo referente a la moral de los componentes. Durante el movimiento de la F.A.E.M. de Major's Field al puerto de embarque, no ocurrió deserción alguna y el número de faltistas desapareció totalmente.

A las 8:00 horas del 27 de marzo de 1945, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana salió de Camp Stoneman al puerto fluvial de Pittsburg. Ahí tomó un barco de río que la condujo a San -- Francisco, California, en un recorrido de cuatro horas aproximadamente.

Abandonó este buque y de inmediato abordó el "Fairisle", transporte tipo Liberty, de 10,000 toneladas, siendo despedida por el general Alamillo.

A las 18:00 horas de ese mismo día, el buque desatracó - del muelle número 6 del Puerto de San Francisco y enfiló hacia la Puerta de Oro para hacerse a la mar.

La travesía marítima tuvo una duración de 33 días con una sola escala, de 4 días, en Nueva Guinea.

Durante la travesía el personal recibió toda clase de -- instrucción. La disciplina fue formidable, la salud del personal buena; para prevenir la malaria, se ministró Atebrina ocho días antes del desembarco; además tabletas de sal, a razón de -

una por cada alimento, mismas que se dieron al personal en el momento de empezar a sudar.

La higiene fue mantenida de acuerdo a los recursos disponibles a bordo, la alimentación fue buena y el número de mareados fue descendiendo al cuarto día de haber emprendido el viaje. A bordo contaron con algunas diversiones como música, cine y organizaron eventos deportivos entre las unidades transportadas.

A bordo del Fairisle Salieron:

Coronel Antonio Cárdenas Rodríguez.
 Mayor Enrique Sandoval Castarrica
 Mayor Ricardo Blanco Cancino
 Mayor Guillermo Linage Olguin
 Cap. 1o. Roberto Salido Beltrán
 Cap. 1o. Radamés Gaxiola Andrade.
 Cap. 2o. Jesús Blanco Ledezma.
 Cap. 2o. Jesús Carranza Hernández.
 Cap. 2o. Roberto Legorreta Sicilia.
 Cap. 2o. Samuel R. Pacheco Marín.
 Cap. 2o. Pablo L. Rivas Martínez.
 Teniente Luis Alvares Maytorena.
 Teniente Antonio Villar Gutiérrez.
 Teniente José Luis Barbosa Cerda.
 Teniente Julio Cal y Mayor Sauz.
 Teniente Amadeo Castro Almanza.
 Teniente José A. Cruz Abundis.
 Teniente Héctor Espinoza Galvan.

Teniente José Espinoza Fuentes.
Teniente Jacobo Estrada Luna.
Teniente Carlos Garduño Nuñez.
Teniente Fernando Hernández Vega.
Teniente Reynaldo Pérez Gallardo.
Teniente Graco Ramírez Garrido.
Teniente Joaquín Ramírez Vilchis.
Teniente Armando Rodríguez Contreras.
Teniente Carlos Rodríguez Corona.
Teniente Raúl Rodríguez Carreón.
Teniente Ignacio Salinas Ramos.
Teniente Amador Sámano Piña.
Teniente Jesús Tapia Estrada.
Teniente Carlos Varela Landini.
Teniente César Velazco Cerón.
Subtte. Guillermo Albert Robles.
Subtte. Ramón Caracas Enriquez.
Subtte. Jaime Cenizo Rojas.
Subtte. David Cerón Bedolla.
Subtte. Samuel Cueto Ramírez.
Subtte. Manuel Farías Rodríguez.
Subtte. Guillermo García Ramos.
Subtte. Raúl García Mercado.
Subtte. Luis Hurtado Tinajero.
Subtte. Mario López Portillo.
Subtte. Praxedis López Ramos.
Subtte. Miguel Moreno Arreola.

Subtte. José Luis Prat Ramos.
Subtte. Justino Reyes Retana.
Subtte. Esteban Rubio Pérez.
Subtte. Angel Sánchez Rebollo.
Subtte. José Miguel Uriarte Aguilar.
Subtte. Roberto Urías Abelleyra.
Subtte. Fausto Vega Santander.
Sgto.1o. Rosendo Alarcón Santana.
Sgto.1o. Eusebio Alvarez Huerta.
Sgto.1o. Federico Arreola Romero.
Sgto.1o. Enrique Barragán Aguilar.
Sgto.1o. Aurelio Becerra Suárez.
Sgto.1o. Carlos Beltrán Gutiérrez.
Sgto.1o. Leonardo Beltrán Gutiérrez.
Sgto.1o. José Carlos Blanco Talavera.
Sgto.1o. Alfonso Carbajal Aransolo.
Sgto.1o. Teodoro Carrilo García.
Sgto.1o. Miguel Castillo Torres.
Sgto.1o. Francisco de la Vega Guzmán.
Sgto.1o. Juvenal Delgado Meza.
Sgto.1o. Manuel Espinoza González.
Sgto.1o. Carlos Gálvez Pérez.
Sgto.1o. César González Mata.
Sgto.1o. Luis González Sánchez.
Sgto.1o. Neftalí González Coroná.
Sgto.1o. Armando Grajeda Gómez.
Sgto.1o. José Gutiérrez Gallegos.

Sgto.1o. Jesús Herrera Sayas.
Sgto.1o. Jesús Jurado Pulido.
Sgto.1o. Felipe Manterila Cruz.
Sgto.1o. Luis Martínez Miranda.
Sgto.1o. Miguel Martínez Márquez.
Sgto.1o. Pedro Martínez de la Concha.
Sgto.1o. Manuel Miranda Maillar.
Sgto.1o. León Mondragón Hoyos.
Sgto.1o. Luis Mondragón Hoyos.
Sgto.1o. Carlos Obregón Martínez.
Sgto.1o. Gregorio Ramírez Lowre.
Sgto.1o. Daniel Ramos Méndez.
Sgto.1o. Gonzalo Retana Guevara.
Sgto.1o. Onésimo Espíndola Miranda.
Sgto.1o. Agustín Velasco Alegría.
Sgto.1o. Fernando Vergara García.
Sgto.1o. Roberto Welsh Guerrero.
Sgto.1o. Felipe Yépez Martínez.
Sgto.2o. Rafael Acuña Aguilar.
Sgto.2o. José Álvarez Morales.
Sgto.2o. Raúl Álvarez Ortega.
Sgto.2o. Enrique Arenas Norena.
Sgto.2o. Jesús Arrona Calderón.
Sgto.2o. Enereo Avila Avilez.
Sgto.2o. Leandro Avila Sánchez.
Sgto.2o. Francisco Bautista González.
Sgto.2o. Juan Bautista Yáñez Camarena.

Sgto. 2o. Jacobo Bocanegra Velázquez.
Sgto. 2o. Alfredo Boybin Sánchez.
Sgto. 2o. Alberto Camacho García.
Sgto. 2o. Heriberto Cañete López.
Sgto. 2o. Sergio Carrillo Díaz.
Sgto. 2o. Horacio Castilleja Albarrán.
Sgto. 2o. Rubén Celis Piña.
Sgto. 2o. Héctor Cepeda Vázquez.
Sgto. 2o. Manuel Cervantes Ramos.
Sgto. 2o. Carlos Colín Portillo.
Sgto. 2o. Alfonso Cuéllar Ponce de León.
Sgto. 2o. Alfredo Chávez Hidalgo.
Sgto. 2o. Miguel Angel Chávez Delgado.
Sgto. 2o. Gilberto de la Rosa Alvarez.
Sgto. 2o. Enrique Domínguez Rendón.
Sgto. 2o. Eduardo Eguiluz Rosas.
Sgto. 2o. Aristeo Elías Flores.
Sgto. 2o. Gilberto Escalante Arias
Sgto. 2o. Julio Espíndola Miranda.
Sgto. 2o. Francisco Esquivel Reyes.
Sgto. 2o. Manuel Estrada Sosa.
Sgto. 2o. José Antonio Alfonseca.
Sgto. 2o. Luis Gallegos Mendoza.
Sgto. 2o. Raúl Gamas Quevedo.
Sgto. 2o. Humberto Gamboa Montoya.
Sgto. 2o. Angel García Martínez.
Sgto. 2o. Jorge García Herrera.

Sgto. 2o. Luis García Vázquez.
Sgto. 2o. Ramón García Vega.
Sgto. 2o. Héctor G. Gómez Oaxaca.
Sgto. 2o. Ignacio Gómez Estrada.
Sgto. 2o. José León Gómez Domínguez.
Sgto. 2o. Andrés González Herrera.
Sgto. 2o. Fortino González Gudiño.
Sgto. 2o. Juan Antonio González Bdez.
Sgto. 2o. Carlos Graillet Colorado.
Sgto. 2o. Daniel Grajeda Gómez.
Sgto. 2o. Pedro Guerra García.
Sgto. 2o. Jesús Guerrero Uribe.
Sgto. 2o. Jesús Gutiérrez Figueroa.
Sgto. 2o. Maximiliano Gutiérrez Marín.
Sgto. 2o. Luis Guzmán Rebeles.
Sgto. 2o. Oscar Hermosillo Ficachi.
Sgto. 2o. Ernesto Hernández May.
Sgto. 2o. José María Hernández Bailón.
Sgto. 2o. Adolfo Ireta Martínez.
Sgto. 2o. Genaro Jacinto Orduna.
Sgto. 2o. Fernando Juárez Jiménez.
Sgto. 2o. Dionicio Ledezma Yáñez.
Sgto. 2o. Rubén Ledezma Yáñez.
Sgto. 2o. Andrés López Olivares.
Sgto. 2o. David Lozano Hernández.
Sgto. 2o. Abel Martínez Hernández.
Sgto. 2o. Agustín F. Martínez Cortez

Sgto. 2o. Eduardo Moreno Brillas.
Sgto. 2o. Adolfo Ortiz Jiménez.
Sgto. 2o. Carlos Ortiz Moreno.
Sgto. 2o. Enrique C. Ortiz Jiménez.
Sgto. 2o. Moisés Osorio Domínguez.
Sgto. 2o. Armando Padilla Uribe.
Sgto. 2o. Eduardo Peredo Muñoz.
Sgto. 2o. Eugenio Pérez Fernández.
Sgto. 2o. Ismael Pérez Becerra.
Sgto. 2o. Luis Pérez Lara.
Sgto. 2o. Jose Ponce Olmos.
Sgto. 2o. Carlos Quintana Moreno.
Sgto. 2o. Pedro Ramírez Corona.
Sgto. 2o. José Rayón Varela.
Sgto. 2o. Alfonso Real Martínez.
Sgto. 2o. Guillermo Reyna Sánchez.
Sgto. 2o. Francisco Rodríguez Castañeda.
Sgto. 2o. Genaro Romero Parra.
Sgto. 2o. José Luis Rubio del Riego.
Sgto. 2o. Mario Salcedo Cruces.
Sgto. 2o. Rogelio Salcedo Saldaña.
Sgto. 2o. José Sánchez García.
Sgto. 2o. Joaquín Sánchez Montes.
Sgto. 2o. Silvestre San Vicente Ovando.
Sgto. 2o. Francisco Sierra Ochoa.
Sgto. 2o. Jesús Silva Ruelas.

Sgto. 2o. Joaquín J. Silva Zamora.
Sgto. 2o. José de Jesús Solís Tapia.
Sgto. 2o. Julio Sorzano López.
Sgto. 2o. Leonardo Soto Rodríguez.
Sgto. 2o. Luis Soto Servín.
Sgto. 2o. Salvador Soto Uribe.
Sgto. 2o. Gustavo Toledo Belmont.
Sgto. 2o. José Torres Vara.
Sgto. 2o. José Luis Trejo Patiño.
Sgto. 2o. José Uriza López.
Sgto. 2o. Carlos Valdez León.
Sgto. 2o. Agustín Vallejo Montiel.
Sgto. 2o. Bernardo Vara Rangel.
Sgto. 2o. Filemón Vargas Jiménez.
Sgto. 2o. Salvador Vázquez Morales.
Cabo Raymundo Acosta Ordaz.
Cabo Luis Jorge Alfonso López.
Cabo Alberto Almeida Siqueiros.
Cabo Rodolfo Ambriz Martínez.
Cabo Javier Armenta Sánchez.
Cabo Lázaro Arrieta Saldaña.
Cabo José Arroyo García.
Cabo Eligio Barajas Espinoza.
Cabo Ramiro Bastarrachea Gamboa.
Cabo Justo Becerril Sosa.
Cabo Angel Bocanegra del Castillo.
Cabo Arnulfo Bonilla García.

Cabo José Bonilla Domínguez.
Cabo Fidel Borunda Salcedo.
Cabo Gilberto Correa Juárez.
Cabo Antonio Cruz Morales.
Cabo Juan de Asco Beotegui.
Cabo Francisco Elías Díaz Aguayo.
Cabo Francisco Díaz Meraz.
Cabo Gerardo Díaz Bolaños.
Cabo Antonio Escalante Flores.
Cabo Jorge Estrada Ochoa.
Cabo Ignacio Fragoso Cedillo.
Cabo Carlos Garay García.
Cabo Alfredo García Orocio.
Cabo Guillermo García González.
Cabo Samuel Garrido Mendoza.
Cabo Felipe González Labastida.
Cabo Olegario Gómez Rodríguez.
Cabo Manuel Guerrero Muñoz.
Cabo Othón Gutiérrez Medina.
Cabo Mario Luis Higuera Rábago.
Cabo Javier Ibáñez Carrillo.
Cabo Luis Jiménez Sánchez.
Cabo Luis Mandujano Gallegos.
Cabo Ernesto Martínez Trujillo.
Cabo Pedro Martínez Pérez.
Cabo Wenceslao Martínez Vázquez.
Cabo David Mata Ramos.

Cabo Alfredo Mendoza Mendoza
Cabo Bernardino Mendoza Hernández.
Cabo Carlos Mendoza Jáuregui.
Cabo Erasmo Meza Rivera.
Cabo Fernando Miranda Gómez.
Cabo Enrique Molina Pérez.
Cabo Higinio Monroy Alvarado.
Cabo Lino Morales Guadarrama.
Cabo Sergio Morales Bernal.
Cabo Manuel Munguía Moreno.
Cabo José Muñoz Alvear.
Cabo Luis Jorge Oviedo Villa.
Cabo Ramiro Pérez Calvillo.
Cabo Ricardo Quintal Pinzón.
Cabo Armando Ramírez Campillo.
Cabo Agustín Miguel Reséndiz Mireles.
Cabo Juan Reynoso Fuentes.
Cabo Manuel Rico Badillo.
Cabo Jesús Rivera Arce.
Cabo Jaime Romano Reséndiz.
Cabo Jesús Salas Olivas.
Cabo Eduardo Sánchez Ortiz.
Cabo David Santana García.
Cabo Hugo Seaman Jiménez
Cabo Jorge Serralde Ganot.
Cabo Héctor Tello Pineda.
Cabo Ricardo Tinoco Lima.

Cabo Gilberto Tovar Garcia.
Cabo Rafael Valdez Balleza
Cabo Raúl Vargas Gómez.
Cabo Resendil Varguez Magaña.
Cabo Alfredo Vega Fernández.
Cabo Carlos Centeno Medina.
Soldado Rafael Burguete Pascasio.
Soldado Esteban Carballo Reyes.
Soldado Gustavo Díaz Campomanes.
Soldado Raúl Esteva Aquino.
Soldado Antonio Enríquez Guerrero.
Soldado Bernardo Gómez de los Santos.
Soldado Diego López Félix.
Soldado Juan López Murillo.
Soldado Enrique Moedano Gómez.
Soldado Fernando Nava Musa.
Soldado Leoncio Pérez Juárez.
Soldado Francisco Ramos Méndez.
Soldado Herminio Sánchez Luis.
Soldado José Sánchez García Nuno.
Soldado José de Jesús Segura Ríos.
Soldado Rubén Silva Richards.
Soldado Felipe Soto Martínez.
Soldado Alfonso Vega Gómez.
Soldado Arnulfo Vieyra Pozos.
Soldado Juan Villafaña Avila.
Soldado Mario Zamora Aguilar.

Pilotos aviadores caídos: Capitán Pablo Ruiz Rivas Martínez, Teniente José Espinoza Fuentes, Teniente Héctor Espinoza - Galván, Subteniente Fausto Vega Santander y Subteniente Mario - López Portillo.

CAPITULO II

SITUACION JURIDICA DE LA FUERZA AEREA MEXICANA

I. Introducción. 2. Secretaría de Guerra y Marina. 3. Secretaría de la Defensa Nacional. 4. Necesidad de otorgar Autonomía a la Fuerza Aérea Mexicana: A) Incompatibilidad del arma, en relación con el Ejército; B) Diferencia del medio aéreo con el terrestre; C) Diferente forma operacional. 5. La Fuerza Aérea Mexicana y el Derecho Administrativo. 6. Fundamentos Constitucionales para integrar la Secretaría de la Fuerza Aérea Mexicana o Secretaría del Aire. 7. Decretos para la integración de la Aeronáutica Militar. 8. La Fuerza Aérea Mexicana: A) Colegio del Aire; B) Aviación de Transporte; C) Aviación de reconocimiento; D) Aviación de bombardeo; E) Aviación de pelea. 9.- Jefes que ha tenido la Fuerza Aérea Mexicana.

1. Introducción.

En la Nueva España, durante casi doscientos años y en virtud de la paz reinante, no existió un ejército propiamente constituido y, mas bien, había animadversión hacia la carrera de las armas. El Gobierno Virreinal autorizó la creación de presidios militares, en lugares estratégicos, únicamente para encarcelar y contener a los indios, asegurando con esto la estabilidad de poblaciones españolas y de mestizos. Posteriormente, al desaparecer las encomiendas en el territorio de la Nueva España, fue creado el servicio militar obligatorio y el Virrey de la Nueva España, por medio de cartas, invitó al pueblo a incorporarse. - El propio Virrey nombró oficiales, jefes y generales; activó la recolección y compostura de armas, así como la fabricación de municiones y pertrechos de guerra. Así fue como se constituyó un ejército, cuyo mando supremo recayó en el Virrey. A partir de la Independencia, han existido sucesivamente tres ejércitos nacionales diferentes. El primero surge a principios de 1821, cuando las fuerzas insurgentes de Vicente Guerrero se unen a -- las fuerzas realistas de Iturbide para formar el Ejército Trigarante, con 16,000 hombres, que hizo su entrada triunfal a la -- Ciudad de México el 27 de septiembre de 1821. Al día siguiente, se convirtió en el primer Ejército Nacional Mexicano, bajo el -- mando del gobierno iturbidista. El segundo Ejército Nacional -- se integró, al calor de la lucha armada, durante la Revolución de Ayutla y la Guerra de Tras Años; se robusteció en la segunda guerra de Independencia (durante la intervención francesa), y --

se consolidó bajo el gobierno del general Porfirio Díaz. El ter ce ro es el actual, que empezó a constituirse en 1914 con unidades del ejército Constitucionalista y al mando de Don Venustiano Carranza; en 1920, por efecto de la unificación revolucionaria, fue engrosado con fracciones de villistas y zapatistas. Es te i n s t i t u t o a r m a d o se r i g i ó por la Ordenanza General del Ejército, promulgada el 11 de diciembre de 1911, por Don Francisco I. Madero. Después, en 1920, Plutarco Elías Calles expide la Ley Orgánica del Ejército y la Armada Nacionales, La Ley de Ascensos y Recompensas y la Ley de Retiros y Pensiones; además, promulgó los reglamentos correspondientes. Tales ordenamientos jurídicos se aplicaron al Ejército, a la Armada y a la Aviación Militar.

2. Secretaría de Guerra y Marina.

Esta Secretaría, que surgió como tal el 18 de noviembre de 1928, quedó integrada con los miembros del Ejército, de la Arma da y de la Aviación Militar y se rigió por las leyes promulgadas en 1911 (por Madero), y en 1926 por (Elías Calles). Tales instrumentos jurídicos eran idóneos para el Ejército, no así para la Armada y Aviación, a pesar de haber sido diseñadas con la pretensión de abarcas los tres sectores.

3. La Secretaría de la Defensa Nacional.

La Secretaría de Guerra y Marina, a partir del 25 de octubre de 1937, deja de llamarse así para adoptar el nombre de Se-

cretaría de la Defensa Nacional. La nueva Secretaría reunió en un principio a la Marina, al Ejército y a la Aviación Militar.- En 1939, el sector de la Marina adquirió su autonomía bajo el nombre de Departamento de Marina, mismo que, en 1940, pasó a constituir una nueva Secretaría de Estado, la Secretaría de Marina. En la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1958, el artículo 5 otorga a la Secretaría de Marina las facultades para administrarse y dirigirse por sí misma. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 y vigente a partir del primero de enero de 1977, en su artículo 30 faculta a la Secretaría de Marina para prepararse, organizarse y administrarse por sí misma.

El artículo 4 de la derogada Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, confiere a la Secretaría de la Defensa Nacional, facultades para la defensa del territorio nacional y la organización y preparación del Ejército, para formular planes de defensa, mantener y movilizar tropas en caso de guerra, así como para la construcción de fortificaciones y fábricas de armamento y municiones, de vestuario y equipo; para la administración de la Justicia Militar, entre otras. Este artículo 4 también concedió facultades a la Defensa Nacional para organizar, administrar y dirigir a la Fuerza Aérea Mexicana; situación anticonstitucional, que se repite en el artículo 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, fracciones I, III, IV, V, VII, VIII, IX, XIII, XIV, XV y XIX. Este error se repite

en el nuevo decreto de reformas y adiciones a la Ley Orgánica -- de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario -- Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1982. En resumen, a la Fuerza Aérea se le está aplicando un ordenamiento -- jurídico que no es propio para su administración, dirección y -- desarrollo.

4. Necesidad de otorgar autonomía a la Fuerza Aérea Mexicana.

A) Incompatibilidad del arma en relación con el Ejército.

El Ejército y la Fuerza Aérea son instituciones armadas -- con diferentes estructuras y diversos medios operativos. Es, -- por ello, contradictorio agrupar, en una sola Secretaría de Es-- tado, a ambas instituciones armadas, ya que la fusión, en la -- práctica, provoca diversidad de opiniones cuando deliberan jun-- tas sobre un asunto de competencia similar. Cuando dos fuer-- zas armadas, reunidas en una misma Secretaría de Estado, son -- llamadas a resolver un problema, puede ocurrir que una pronuncie sus votos sin oír las razones de la otra, provocándose, de esta manera, contradicciones e, incluso, la exhibición de sus difi-- ciencias.

B) Diferencia del medio aéreo con el terrestre.

Siempre que un Ejército y una fuerza Aérea operen bajo un mismo mando, en una misma o diferente situación, no se podrá -- obtener el resultado requerido en virtud de que, por un lado, el medio terrestre es distinto al aéreo y, por otro, la capacidad de conocimiento, en un solo Secretario de Estado, siempre será--

sin embargo, no es comprensible que, debido a esto, nuestra -- Fuerza Aérea tenga que soportar un material inadecuado que, por su antigüedad y retraso técnico, lo hace inoperante y peligroso. Tener una Fuerza Aérea carente de adelantos técnicos y científicos y carente de una industria aeronáutica, es ir a favor del retraso.

Nuestra Aviación Militar o Fuerza Aérea Mexicana puede -- adquirir su desarrollo sin necesidad de estar supeditada a otra institución armada. El retraso de nuestro país en este renglón, muestra un total desajuste en relación con la época en que vivimos.

5. La Fuerza Aérea Mexicana y el Derecho Administrativo.

La administración pública, en nuestro país, es una estructura formada por diversos órganos del Poder Ejecutivo Federal, -- mismos que tienen la finalidad esencial de atender el cumplimiento de sus atribuciones y la prestación de los servicios públicos a cargo del Estado. Tales servicios deberán ser permanentes, -- eficaces y de interés nacional, a grado tal, que, con fundamento en la Constitución vigente y leyes administrativas, el Estado -- debe dar satisfacción a las necesidades públicas y colectivas de la población nacional.

Ahora bien, los juristas que realizan investigaciones en la administración pública contemporánea, estudian graves problemas en el escenario mismo de la comunidad, en la cual resulta difícil romper con los prejuicios ya establecidos y aconsejar las --

medidas que pueden ser útiles a la sociedad, misma que, por --- otra parte, no sabe si apoyar los intereses creados y no --- apropiados o afrontar los riesgos de nuevos planteamientos legales y necesarios.

En lo que concierne a la Fuerza Aérea Mexicana, existen - conceptos y decisiones impropios, dictadas por personas ajenas al medio militar aéreo, pero que ostentan mando y poder y que niegan a la institución armada del aire, la independencia que le concede la Ley Suprema de México. Tal situación es un serio problema para el Derecho Administrativo.

Dar independencia (necesaria y suficiente) a la Fuerza -- Aérea Mexicana, no es un obstáculo ni mucho menos un problema de tan difícil solución, como pretenden hacer creer quienes - se ocupan de este asunto y que han estructurado una aberración que no les permite ubicarse en un plano jurídico Constitucio-- nal.

6. Fundamentos Constitucionales para integrar la Secretaría - de la Fuerza Aérea o Secretaría del Aire.

Desde hace ya varias décadas existe en nuestra Ley Suprema vigente, el fundamento jurídico para que la Fuerza Aérea - se integre, organice y desarrolle por sí misma, en una Secretaría de Estado (tal como sucede, por ejemplo, con las Secretarías de Marina y de la Defensa Nacional) que vendría a ser la Secretaría del Aire o Secretaría de la Fuerza Aérea Mexicana.

La base o fundamento Constitucional de la Fuerza Aérea Mexicana, se encuentra en los artículos 73 fracciones XIV y XXX, 27 párrafo tercero, 48 y 133 de nuestra Carta Magna.

El artículo 73 XIV. Señala "El Congreso tiene facultad":

Para levantar y sostener a las instituciones armadas, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio. La misma fracción, en su versión original, decía: "El Congreso de la Unión tiene facultad: ... XIV. Para levantar y sostener al Ejército y la Armada, y para reglamentar su organización y servicio". Como se ve, ni siquiera se menciona a la Fuerza Aérea Nacional, misma que pudo haber existido de hecho, mas no de derecho, motivo por el cual podía depender de la Marina o del Ejército, o bien de ambas, ya que estas últimas instituciones sí tenían, a nivel Constitucional, su propia legislación.

La reforma a la fracción XIV (que consta en el Diario Oficial de la Federación de fecha 10 de febrero de 1944), ubica a la Fuerza Aérea Nacional entre las instituciones armadas de la Unión. La misma reforma indica que "el Congreso de la Unión debe reglamentar su organización y servicio, es decir, crear leyes y reglamentos para tales efectos típicos". Sin embargo, la legislación necesaria, propia y adecuada para la aviación militar o Fuerza Aérea Mexicana, no se ha realizado. En vez de ello, el legislador federal, en forma anticonstitucional, creó la ya derogada Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, cuyo artículo 4 concedía indebidas facultades a la Secre

taría de la Defensa Nacional para administrar y dirigir, en todos los aspectos, a la Fuerza Aérea; este error se continúa cometiendo en la vigente Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, cuyo artículo 29 faculta a la Secretaría de la Defensa Nacional para que organice y dirija al Ejército y Fuerza -- Aérea Nacionales en todas sus ramas. Y el actual decreto de reformas y adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de diciembre de 1982, no hace adición o reforma alguna al -- artículo 29 que beneficie a la autonomía de la Fuerza Aérea de nuestro país.

La fracción XXX del artículo 73 Constitucional dice:

"Para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las concedidas por esta Constitución a los poderes de la Unión". - Este precepto Constitucional es fundamental para la legislación Aérea Militar de nuestro país; sin embargo, permanece violado, toda vez que se ha creado la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para someter a la Fuerza Aérea Nacional al predominio de otra Secretaría de Estado.

El artículo 48 Constitucional, dice así:

"Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio Nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas de los cayos y - arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción

de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los estados". Este artículo señala que el espacio situado sobre el territorio nacional depende directamente del gobierno de la Federación, mismo que debe contar, lógicamente, con la Fuerza Aérea Mexicana, institución armada de la Unión para salvaguardar nuestra soberanía aérea y espacial.

El artículo 27 Constitucional, párrafo tercero, prescribe:

"Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos - submarinos de las islas, de todos los minerales o sustancias - que en vetas, mantos, masas o yacimientos constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides, utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente - por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajo subterráneo; los yacimientos minerales u orgánicos de materiales susceptibles de ser utilizados como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el Territorio Nacional, en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional".

Los artículos 48 y 27 párrafo tercero, antes expuestos, - constituyen la base estrictamente constitucional para la institu-

ción armada del aire, sin embargo, la ausencia de leyes y reglamentos, impiden a la Fuerza Aérea desenvolverse en beneficio de la seguridad aérea del país.

El artículo 133 Constitucional estatuye:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión - que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que puedan haber en las Constituciones de los Estados".

Con absoluta certeza este artículo establece la supremacía de las normas constitucionales en relación al funcionamiento de todos los niveles jerárquicos de nuestra legislación. En consecuencia, la generalidad, abstracción y permanencia del ordenamiento jurídico constitucional, jamás deberá afectarse en su nivel jerárquico por otras leyes de carácter secundario. De ahí - que los artículos constitucionales antes expresados, constituyan el primer grado legal para el levantamiento, organización y servicio de la Fuerza Aérea Nacional como "Secretaría del Aire" o "Secretaría de la Fuerza Aérea Mexicana".

No se debe creer que, con la aplicación supletoria de una legislación militar ajena al medio aeronáutico militar, se cumple con el mandato constitucional. Por lo contrario, se está - ante una violación de la Ley Suprema. El ordenamiento de justicia militar es propio para la caballería, artillería infantería

y demás armas y servicios del ejército, pero no lo es respecto de la Fuerza Aérea. Tampoco es admisible que en un solo artículo de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el 29, regule el levantamiento, organización y servicios de dos - fuerzas armadas de la Unión que actúan en dos medios operacionales distintos.

7.- Decretos para la integración de la Aeronáutica Militar.

A) Decreto expedido el 5 de febrero de 1915, por Don Venustiano Carranza, mediante el cual se ordena la creación de la Aeronáutica Militar.

B) Decreto de fecha 11 de marzo de 1926, a través del cual surge la Ley Orgánica del Ejército Mexicano y que, además ordena la estructuración de la Fuerza Aérea.

C) Decreto promulgado en el Diario Oficial de la Federación - de fecha 13 de diciembre de 1930, que crea el servicio de aeronáutica.

D) Decreto publicado en el Diario Oficial de 27 de junio de 1941, que ordena la construcción y establecimiento de los Talleres Nacionales de Aeronáutica Militar.

E) Decreto publicado en el Diario Oficial de 27 de junio de 1944, que fija, para los pilotos aviadores militares, la obligación de prestar sus servicios en el activo de la Fuerza Aérea, y que a la letra dice:

"Manuel Avila Camacho, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades extraordinarias para legislar de que fui investido por el artículo 5 del decreto del primero de junio de 1942 del H. Congreso de la Unión, y con fundamento, además, en el artículo 4 del propio ordenamiento legal antes invocado, así como en el artículo primero de la Ley Orgánica del Ejército y Armada Nacional; y

CONSIDERANDO que existen algunos pilotos aviadores militares que se encuentran prestando actualmente sus servicios en las compañías civiles de aviación, cuya preparación representó un fuerte gasto para el erario, sin que dicha preparación reporte beneficio alguno al Ejército, ya que muchos de ellos, al graduarse, han solicitado licencia con la autorización especial.

CONSIDERANDO que diversos pilotos aviadores militares, después de prestar sus servicios en las compañías civiles de aviación, durante el tiempo que están aptos para el vuelo, regresarán al Ejército agotados físicamente para desempeñar las funciones inherentes de su profesión, y únicamente para solicitar su retiro con goce de un tanto por ciento de sus haberes y asignación de vuelo, de acuerdo con el tiempo de servicios que prestaron fuera de la Fuerza Aérea, situación que ya se ha presentado.

CONSIDERANDO que dichos pilotos aviadores militares han estado desempeñando por más de seis meses actividades profesionales que son ajenas al servicio de las armas, en las compañías civiles de aviación, y sin embargo, se les computa el tiempo de servicios para los efectos del retiro, lo que es indebido, por no estar de acuerdo con lo establecido en el párrafo segundo del artículo 70 de la Ley Orgánica para el Ejército y Armada --

Nacional vigente.

CONSIDERANDO que los mencionados pilotos aviadores militares que se encuentran desempeñando sus servicios en las compañías civiles de aviación, ocupan lugares en el escalafón del activo del Ejército, entorpeciendo con esto, por falta de vacantes, la carrera de pilotos aviadores que sí prestan sus servicios en la Fuerza Aérea Mexicana, he tenido a bien expedir el presente

D E C R E T O

Artículo 1o. El personal de pilotos aviadores militares que se hayan graduado en cualquiera de las escuelas de formación dependientes de la Secretaría de la Defensa Nacional, tendrá obligación de prestar sus servicios en el activo de la Fuerza Aérea por un período de cinco años, que será forzoso para ellos y potestativo, a voluntad del Gobierno, a partir de la fecha de expedición de sus títulos.

Artículo 2o. El personal de pilotos aviadores militares que efectúe cursos de perfeccionamiento o especialización en cualquier escuela nacional o del extranjero, en materias conexas con la aviación, tendrán obligación de servir un año más en el activo de la Fuerza Aérea, por cada curso efectuado, en la inteligencia de que el tiempo de duración de los estudios será descontado del total, para los efectos de obtención de licencia limitada.

Artículo 3o. Los pilotos aviadores militares que deseen -- prestar sus servicios en las compañías civiles de aviación, deberán sujetarse estrictamente, y sin excepción, a lo mandado por los artículos 82, 83 y 85 de la Ley Orgánica del Ejército y --

Armada Nacional, solicitando licencia ordinaria si el tiempo - que van a estar separados del activo sea menor de seis meses, o licencia ilimitada, en el caso de que el tiempo de separación sea mayor.

Artículo 4o. Los pilotos aviadores militares que habiendo obtenido la licencia ilimitada se encuentren prestando sus servicios en las compañías civiles de aviación, causarán baja en el escalafón del activo de la Fuerza Aérea, y alta con el grado que ostenten en el escalafón de reservas de Aeronáutica, en la misma fecha en que hayan principiado a disfrutar de la licencia ilimitada.

Artículo 5o. Los pilotos aviadores que se encuentren disfrutando de licencia ilimitada para prestar sus servicios en las compañías civiles de aviación, no tendrán derecho a que se les abone el tiempo de servicios en las mismas; podrán reingresar al servicio activo de la Fuerza Aérea, siempre que no hayan transcurrido más de seis años de su separación y siempre que el Ejecutivo de la Unión considere necesarios sus servicios.

T R A N S I T O R I O

ARTICULO UNICO. Este decreto surtirá sus efectos a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, y en cumplimiento a lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, promulgó el presente decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal.

en la ciudad de México, a los veintinueve días del mes de mayo de mil novecientos cuarenta y cuatro. Manuel Avila Camacho -- (Rúbrica). El Secretario de Estado y del Despacho de la Defensa Nacional, Lázaro Cárdenas. (Rúbrica). El Procurador General de Justicia de la Nación, José Aguilar Maya. (Rúbrica). El C. Lic. Miguel Alemán Secretario de Gobernación. Presente.

F) Decreto contenido en el Diario Oficial de la Federación, del 4 de julio de 1969, en el que se dispone el tiempo que deben servir los pilotos aviadores militares en el activo de la Fuerza Aérea Mexicana.

8. La Fuerza Aérea Mexicana.

La Fuerza Aérea Mexicana, de acuerdo con lo establecido por el artículo 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, depende en su organización y servicio del Secretario de la Defensa Nacional.

Actualmente la Fuerza Aérea Mexicana está integrada por:

- A) El Colegio del aire;
- B) Aviación de transporte;
- C) Aviación de reconocimiento;
- D) Aviación de bombardeo;
- E) Aviación de Pelea.

A) El Colegio del Aire, es una institución militar aérea que se integra con la Escuela Militar de Aviación, con la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento y con la Escuela Militar de Especialistas de la Fuerza Aérea; los jóvenes mexicanos-

que cubren los requisitos establecidos por el Colegio del Aire y Fuerza Aérea, ingresan como cadetes a realizar sus estudios en sus escuelas militares respectivas. Esta institución aérea se encuentra en la Base Aérea Militar número 5, en Zapopan, -- Jal.

B) La aviación de transporte, es una rama de la Fuerza Aérea que se organiza, entrena y equipa para efectuar el traslado de tropas, abastecimientos, equipo de apoyo, vestuario y carga en general, para las unidades militares; y, cuando las necesidades lo requieren, transporta alimentos y equipo a demnificados. - Esta aviación, bajo el dominio de una adecuada legislación podría rendir magníficos resultados, ya que estaría apta para -- transportar alimentos, combustibles, lubricantes, minerales, - productos del mar y todo aquello que por sus características - pudiera transportarse por vía aérea para el beneficio del pueblo. Dada esta situación, el Estado obtendría óptimos beneficios económicos. Esta aviación opera con aviones DC-3, DC-4, - DC-6 y Boeing 727.

C) La aviación de reconocimiento, es una rama de la Fuerza - Aérea que se organiza, entrena y equipa para realizar vuelos - sobre el territorio nacional con fines militares y de investigación aérea. Para tales fines emplea aviones T-28, T-33, helicópteros y avionetas.

D) La aviación de bombardeo, es una rama de la Fuerza Aérea que se prepara, entrena y equipa para efectuar operaciones de combate aéreo, así como para efectuar entrenamientos aéreos, -

en caso de conflagración. Emplea aviones T-33 y T-28.

E) La aviación de pelea, es una rama de la Fuerza Aérea que se entrena, equipa y prepara exclusivamente para el combate aéreo. Opera con aviones F-5 y T-33.

9.- Jefes que ha tenido la Fuerza Aérea Mexicana.

- 1.- Alberto Salinas Carranza (1915 a 1918).
- 2.- Juan Guillermo Villasana (1919).
- 3.- Samuel Amézquita Liceaga (1920).
- 4.- Roberto Díez Martínez (1920).
- 5.- Rafael Ponce de León (1921).
- 6.- Rafael O'Neil (1922).
- 7.- Gustavo Salinas (1922 a 1925).
- 8.- Samuel S. González (1926).
- 9.- José Luis Amezcua (1927 a 1928).
- 10.- Juan F. Azcárate (1929 a 1930).
- 11.- Pedro Caloca Laríos (1931 a 1932).
- 12.- Leobardo C. Ruiz (1933 a 1934).
- 13.- Roberto Fierro Villalobos (1935 a 1936).
- 14.- Samuel C. Rojas (1937 a 1938).
- 15.- Antonio Cárdenas Rodríguez (1946 a 1952).
- 16.- Alberto Vietiz y Vietiz (1952 a 1954).
- 17.- Alfonso Cruz Rivera (1954 a 1959).
- 18.- Roberto Fierro Villalobos (1959 a 1964).
- 19.- José Guadalupe Vergara Ahumada (1964 a 1970).
- 20.- Roberto Salido Beltrán (1971 a 1976).
- 21.- Héctor Berthier Aguiluz (1977 a 1982).
- 22.- Miguel Mendoza Márquez (1983 a 1988).

CAPITULO III

UNIVERSO NORMATIVO

1.- Texto legal.- 2. Hipótesis legales del artículo 377 del Código de Justicia Militar.

- - - -

1.- Texto legal.

Los textos legales descriptivos de las normas jurídico penales reguladoras del daño y destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, están contenidas en el libro segundo del Código de Justicia Militar. Específicamente, en los siguientes títulos y capítulos:

Título preliminar.

Artículo 99. Todo delito de orden militar produce responsabilidad criminal, esto es, sujeta a una pena al que lo comete aunque sólo haya obrado con imprudencia y no con dañada intención.

Título Primero. De los delitos y de los responsables.

Capítulo I. Clasificación de delitos.

Artículo 101. Los delitos del orden militar pueden ser:

- I. Intencionales;
- II. No intencionales o de imprudencia.

Es intencional el que se comete con el ánimo de causar daño o de violar la Ley.

Es de imprudencia el que se comete por imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado, y que causa igual daño que un delito intencional.

Artículo 103.- Para que la imprudencia sea punible se necesita que se consume, y que no sea tan leve que, si fuere delito intencional, sólo se castigaría con prisión de un mes.

Capítulo III. Grados de delito intencional (tentativa).

Artículo 105. Los delitos serán punibles en todos sus -- grados de ejecución.

Estos son conato, delito frustrado y delito consumado.

Artículo 106. El conato consiste en ejecutar uno o más hechos encaminados directa e inmediatamente a la consumación, pero sin llegar al acto que la constituye, si esos hechos dan a conocer por sí solos o acompañados de algunos indicios, cuál es el delito que el agente tenía intención de perpetrar; si no lo dieran a conocer, tales hechos se considerarán como actos puramente preparatorios que serán punibles cuando por sí solos constituyan delito.

El frustrado es aquel en que el agente llega hasta el último acto en que debía realizarse la consumación, si ésta no se verifica por tratarse de un delito irrealizable por imposible, porque los medios que se empleen son inadecuados o por otra causa extraña a la voluntad del agente.

Capítulo V. Autores.

Artículo 109. Son autores de un delito:

I. Los que conciben, resuelven cometerlo, lo preparan y ejecutan, ya sea por sí mismos o por medio de otros a quienes compelen o inducen a delinquir, abusando aquellos de autoridad o poder, o valiéndose de amagos o amenazas graves, de la fuerza física, de dádivas, de promesas o de culpables maquinaciones o artificios;

II.- Los que son la causa determinante del delito, aunque no lo ejecuten por sí ni hayan preparado la ejecución, y se valgan de otros medios diversos de los enumerados en la fracción anterior para hacer que otros lo cometan.

III.- Los que con carteles dirigidos al pueblo, o al ejército, o haciendo circular manuscritos o impresos, o por medio de discursos estimulen a cometer un delito determinado, si éste llega a ejecutarse, aunque solo se designen genéricamente las víctimas;

IV.- Los que ejecuten materialmente el acto en que el delito queda consumado, exceptuando el caso del artículo siguiente;

V. Los que ejecutan hechos que son la causa impulsiva del delito, o que se encaminan inmediata y directamente a su ejecución, o que son tan necesarios en los actos de verificarse ésta, que sin ellos no puede consumarse;

VI.- Los que ejecuten hechos, que aunque a primera vista parecen secundarios, son de los más peligrosos, o requieren mayor audacia en el agente, y

VII. Los que teniendo por su empleo o comisión el deber de impedir o de castigar un delito, se obligan con el delincuente a no estorbarle que lo cometa, o a procurarle la impunidad en el caso de ser acusado.

Artículo 110. Siempre que el cumplimiento de una orden del servicio implicare la violación de una Ley Penal, serán responsables el superior que hubiere dictado esa orden y los inferiores que la ejecutaren, con arreglo a las siguientes preven-

ciones:

I.- Si la comisión del delito emanare directa y notoriamente de lo dispuesto en la orden, el que la hubiese expedido o mandase expedir será considerado como autor, y los que de cualquier manera hayan contribuido a ejecutarla serán considerados como cómplices, en caso de que se pruebe que conocían aquellas circunstancias y sin perjuicio de la responsabilidad en que pudieren haber incurrido tales cómplices, si, para dar cumplimiento a dicha orden hubiesen infringido, además, los deberes correspondientes a su clase o al servicio o comisión que estuvieren desempeñando.

II.- Si la comisión del delito proviniese de alteración al transmitir la orden o de exceso al ejecutarla, por parte de los encargados de hacer una u otra cosa, éstos serán considerados como autores, y los demás que hubiesen contribuido a la perpetración del delito serán reputados como cómplices, en los mismos términos antes expresados, y

III.- Si para la perpetración del delito hubiese precedido a la orden, de acuerdo o concierto entre el que la expidió y alguno o varios de los que contribuyeron a ejecutarla, unos y otros serán considerados como autores.

Capítulo VI. Cómplices.

Artículo 111. Son cómplices:

I. Los que ayudan a los autores de un delito en los prepa-

rativos de éste, proporcionándoles los instrumentos, armas u -- otros medios adecuados para cometerlo, o dándoles instrucciones para este fin, o facilitando de cualquier otro modo la preparación o la ejecución si saben el uso que va hacerse de las unas o de los otros;

II. Los que sin valerse de los medios de que habla la fracción I del artículo 109, emplean la persuasión o excitan las -- pasiones para provocar a otros a cometer un delito, si esa provocación es una de las causas determinantes de éste, pero no la única;

III. Los que en la ejecución de un delito toman parte de -- una manera indirecta o accesoría;

IV. Los que ocultan cosas robadas, dan asilo a delincuentes, les proporcionan la fuga o protegen de cualquier manera la impunidad, si lo hacen en virtud de pacto anterior al delito, y

V. Los que sin previo acuerdo con el delincuente, pero sabedores de que va a cometer el delito, y debiendo por su empleo o comisión impedirlo, no cumplen con ese deber.

Artículo 112. Si varios concurren a ejecutar un delito de terminado y alguno de los delincuentes comete un delito distinto sin previo acuerdo con los otros, éstos quedarán enteramente libres de responsabilidad por el no concertado, si se llenan -- los requisitos siguientes:

I. Que el nuevo delito no sirva de medio adecuado para ~~cometer~~ cometer el otro;

II. Que aquél no sea una consecuencia necesaria o natural

de éste o de los medios concertados;

III. Que no hayan sabido antes de que se iba a cometer el nuevo delito, y

IV. Que estando presentes a la ejecución de éste, hayan hecho cuanto estaba de su parte para impedirlo, si lo podían hacer sin riesgo grave e inmediato de sus personas.

Artículo 113. En el caso del artículo anterior, serán castigados como autores del delito no concertado, los que no lo ejecuten materialmente, si faltare cualquiera de los dos primeros requisitos que dicho artículo exige. Pero cuando faltare el tercero o cuarto, serán castigados como cómplices.

Artículo 114. El que empleando alguno de los medios de que habla la fracción I, II y III del artículo 109 y II del III, compela o induzca a otro a cometer un delito, será responsable de los demás delitos que cometa su coautor o su cómplice, solamente en los siguientes casos:

I. Cuando el nuevo delito sea un medio adecuado para la ejecución del otro;

II. Cuando sea consecuencia necesaria o natural de éste, o de los medios concertados.

Pero ni aún en estos dos casos tendrá responsabilidad, por los nuevos delitos, si estos dejaran de serlo, si él los ejecuta.

Artículo 115. El que por alguno de los medios de que hablan las fracciones I, II y III del artículo 109 y II del 111, provoque o induzca a otro a cometer un delito, quedará libre de responsabilidad si desiste de su resolución e impide que el delito se consume.

Capítulo VII. Encubridores.

Artículo 116. Son encubridores de primera clase, los que sin previo concierto con los delincuentes, los favorecen de -- alguno de los modos siguientes:

I. Auxiliándolos para que se aprovechen de los instrumentos con que se comete el delito o de las cosas que son objeto o efecto de él o aprovechándose los encubridores de unos o de -- las otras;

II. Procurando por cualquier medio impedir que se averi-- que el delito o que se descubra a los responsables de él, y

III. Ocultando a éstos, si tienen costumbre de hacerlo u obran por retribución dada o prometida.

Artículo 117. Son encubridores de segunda clase; los que adquieren una cosa robada aunque no se les pruebe que tenían -- conocimiento de esta circunstancia, si al adquirirla no tomaron las precauciones convenientes para asegurarse de que la -- persona de quien obtuvieron la cosa, tenía derecho para disponer de ella.

Artículo 118. Los encubridores de tercera clase: los que teniendo por su empleo o comisión el deber de impedir o casti--

gar un delito, favorecen a los delincuentes sin previo acuerdo con ellos, ejecutando alguno de los hechos enumerados en las - fracciones I y II del artículo 116 u ocultando a los culpables.

Capítulo VIII. Circunstancias excluyentes de responsabilidad.

Artículo 119. Son excluyentes:

I. Hallarse el acusado en estado de enajenación mental - al cometer la infracción;

II. Hallarse el acusado al cometer la infracción, en un - estado de inconsciencia de sus actos, determinado por el empleo accidental e involuntario de sustancias tóxicas, embriagantes o enervantes, o por un estado toxiinfeccioso agudo o por un -- trastorno mental involuntario de carácter patológico y transitorio;

III. Obrar el acusado en defensa de su persona o de su -- honor, salvo lo dispuesto en el artículo 292, repeliendo una - agresión, actual, violenta, sin derecho y de la cual resulte - un peligro inminente, a no ser que se pruebe que intervino alguna de las causas siguientes:

1a. Que el agredido provocó la agresión dando causa inmediata y suficiente para ella;

2a. Que previó la agresión y pudo fácilmente evitarla por otros medios legales;

3a. Que no hubo necesidad racional del medio empleado en la defensa, y

4a. Que el daño que iba a causar el agresor era fácilmente reparable después por medios legales, o era notoriamente de poca importancia comparado con el que causó la defensa.

IV. Obrar en cumplimiento de un deber legal o en ejercicio legítimo de un derecho, autoridad, empleo o cargo público.

V. Ejecutar un hecho que no es delictuoso sino por circunstancias particulares del ofendido, si el acusado las ignoraba inculpablemente al tiempo de obrar;

VI. Obedecer a un superior aun cuando su mandato constituya un delito, excepto en los casos en que esta circunstancia sea notoria o se pruebe que el acusado la conocía;

VII. Infringir una Ley Penal dejando de hacer lo que mande por un impedimento legítimo o insuperable, salvo que, cuando tratándose de la falta de cumplimiento de una orden absoluta e incondicional para una operación militar, no probare el acusado de haber hecho todo lo posible, aun con inminente peligro de su vida, para cumplir con esa orden;

VIII. Causar daño por mero accidente, sin intención ni -- imprudencia alguna, ejecutando un hecho lícito con todas las precauciones debidas;

IX. Obrar impulsado por una fuerza física irresistible,
y

X. Obrar violentado por el temor fundado e irresistible de un mal inminente y grave en la persona del infractor.

Capítulo IX.- Circunstancia que atenúan o agravan la -- responsabilidad criminal del acusado, serán establecidas y cali-

ficadas por el juez, a su arbitrio.

Artículo 121. Para determinar estas circunstancias se --
tendrá en cuenta:

I. La naturaleza de la acción u omisión y de los medios --
empleados para ejecutarla y la extensión del daño causado y del
peligro corrido;

II. La edad, la educación, la ilustración, las costumbres
y la conducta precedente del acusado y los motivos que lo impul-
saron o determinaron a delinquir;

III. Las condiciones, personales en que se encontraba en --
el momento de cometer el delito y los demás antecedentes que --
puedan comprobarse, así como sus vínculos de parentesco, de --
amistad, o nacidos de otras relaciones sociales; la calidad de
las personas ofendidas y las circunstancias de tiempo, lugar, --
modo y ocasión;

IV. La actitud del acusado con posterioridad a la comi--
sión del delito y especialmente las facilidades que éste haya
proporcionado para la averiguación de la verdad.

Título III. Aplicaciones de las penas, substitución, re-
ducción y conmutación de ellas.

Capítulo IV. Aplicación de penas en los grados de conato-
y delito frustrado (sanción para la tentativa).

Artículo 158. El conato se castigará con la quinta par-
te de la pena que se aplicaría al delincuente, si hubiera con-
sumado el delito.

Artículo 159. El delito frustrado se castigará:

I. Cuando el delito no se consume por tratarse de un delito irrealizable, porque es imposible o porque son evidentemente inadecuados los medios empleados, con un tercio o dos quintos de la pena que se impondría si el delito se hubiere consumado, y

II. Cuando el delito no se consume por causas extrañas a la voluntad del agente, diversas de las que se expresan en la fracción anterior, con dos quintos a dos tercios de la que se aplicaría si se hubiera consumado el delito.

El juez tendrá en cuenta lo dispuesto en los artículos 146 y 147.

Capítulo VII. Aplicación de penas cuando se estimen atenuantes y agravantes.

Artículo 170. Cuando la autoridad judicial estime que no existen circunstancias que atenuen o agraven la responsabilidad del acusado deberán imponer el término medio de la pena, cuando sea éste el que la ley señale.

Artículo 171. Si la autoridad judicial estima atenuantes podrá disminuir la pena del medio al mínimo, y si estima agravantes, aumentarla del medio al máximo, dándoles el valor que considere justo conforme a las reglas que en este Código se establecen.

Artículo 172. Si la ley fijare los extremos, la autoridad judicial impondrá la que estime justa, debiendo tomar en cuenta las circunstancias que atenuen o agraven la responsabilidad

del acusado, si alguna concurre.

Artículo 377. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente o por descuido, negligencia o impericia, causare daño a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de cinco años de prisión y si la aeronave quedare destruída, la de ocho años.

2. Hipótesis legales del artículo 377 del Código de Justicia Militar.

El análisis lógico del artículo 377 hace evidente la exigencia de dieciseis hipótesis legales de infracciones de deberes especiales de aviadores.

1. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente causa re daño a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de cinco --- años de prisión.

2. El aviador que en tiempo de paz, por descuido causare-
daño a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de cinco años -
de prisión.

3. El aviador que en tiempo de paz, por negligencia cau-
sare daño a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de cinco
años de prisión.

4. El aviador que en tiempo de paz, por impericia causare
daño a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de cinco años-
de prisión.

5. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente cau-
sare daño a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pe
na de cinco años de prisión.

6. El aviador que en tiempo de paz, por descuido causare daño a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pena de cinco años de prisión.

7. El aviador que en tiempo de paz, por negligencia causare daño a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pena de cinco años de prisión.

8. El aviador que en tiempo de paz, por impericia causare daño a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pena de cinco años de prisión.

9. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente causare la destrucción a una aeronave del Estado, sufrirá la pena -- de ocho años de prisión.

10. El aviador que en tiempo de paz, por descuido causare la destrucción a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de --- ocho años de prisión.

11. El aviador que en tiempo de paz, por negligencia causare la destrucción a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

12. El aviador que en tiempo de paz, por impericia causare la destrucción a una aeronave del Estado, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

13. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente causare la destrucción a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

14. El aviador que en tiempo de paz, por descuido causare la destrucción a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá -

la pena de ocho años de prisión.

15. El aviador que en tiempo de paz, por negligencia causare la destrucción a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

16. El aviador que en tiempo de paz, por impericia causare la destrucción a una aeronave al servicio del Estado, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

De las dieciseis hipótesis explicitadas, cuatro son dolosas (hipótesis 1, 5, 9 y 13) y doce son culposas. Por otra parte, de las dieciseis hipótesis, ocho son de daño y ocho son de destrucción.

Ahora bien, la reconstrucción metódica del artículo 377, dá como resultado la existencia de cuatro tipos legales:

1. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente causare daño a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de cinco años de prisión.

2. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamente causare la destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

3. El aviador que en tiempo de paz, por descuido, negligencia o impericia, causare daño a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de cinco años de prisión.

4. El aviador que en tiempo de paz, por descuido, negligencia o impericia causare la destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de ocho años de prisión.

CAPITULO IV

ESQUEMA DE LA TEORIA DEL DERECHO PENAL

Temario: 1. Introducción. 2. Las normas jurídicas penales: A) Los tipos; B) Las punibilidades. 3. Los delitos; A) Generalidades; B) Presupuestos del delito; C) Elementos del delito.

1. Introducción.

Las materias que pertenecen al derecho penal, muy variadas en su semántica específica, son cinco: a) Las normas jurídico-penales; b) Los delitos; c) Las puniciones; d) Las penas; e) Las medidas de seguridad.

Las cinco categorías, en su conjunto, integran el objeto - cuya explicación, lógicamente estructurada, es la ciencia del de re ch o p e n a l. Cabe advertir que se está haciendo referencia a - dos áreas diferentes: por un lado, el objeto de conocimiento - (derecho penal), constituido por las normas penales, los delitos, las puniciones, las penas y todo lo inherente a las medidas de - seguridad; por el otro, el sistema conceptual (ciencia del dere- cho penal) elaborado acerca de ese objeto de conocimiento. Esta diferenciación permite hacer dos importantes afirmaciones: ni el derecho penal es ciencia, ni la ciencia del derecho penal es de- recho.

La ciencia del derecho penal se integra, obviamente, con - las teorías explicativas de las cinco materias que constituyen - el derecho penal, es decir: la teoría de la ley penal, la del -- delito, la de las puniciones, la de las penas y la de todo lo -- concerniente a las medidas de seguridad. Estas teorías han de - plantearse -y es admisible y fecundo el planteamiento- en dos niveles teóricos diferentes: uno particular y otro general. El nivel particular viene a ser la parte especial de la ciencia -- del derecho penal; el nivel general corresponde a la parte gene ral de la ciencia del derecho penal.

La parte especial incluye: a) teorías particulares de las normas jurídico penales; b) teorías particulares de los delitos; c) teorías particulares de las puniciones; d) teorías particulares de las penas; e) teorías particulares de las medidas de seguridad. La parte general incluye: a) la teoría general de las normas jurídico penales; b) la teoría general de los delitos; c) la teoría general de las puniciones; d) la teoría general de las penas; e) la teoría general de las medidas de seguridad.

2. Las normas jurídico penales.

A) Los tipos.

El tipo es una figura elaborada por el legislador, descriptiva de una determinada clase de eventos antisociales, con un contenido necesario y suficiente para garantizar la protección de uno o más bienes jurídicos.

Esta definición contiene, implícitamente, las siguientes afirmaciones: a) El tipo es una mera descripción general y abstracta; b) Su elaboración corresponde exclusivamente al legislador; c) El tipo regula, tan sólo, eventos que tienen la propiedad de ser antisociales; d) El tipo determina que un evento antisocial adquiera relevancia penal; e) Para cada clase de eventos antisociales hay un, y sólo un, tipo legal; f) Cada tipo legal señala una, y sólo una, clase de eventos antisociales; g) La necesidad y la suficiencia especifican la clase de eventos antisociales descrita; h) El tipo delimita, con toda precisión, el ámbito de lo punible y, como consecuencia, permite conocer, con toda certeza, lo que no es punible; i) El tipo tiene como -

función la protección de uno o más bienes jurídicos; j) Sin - la existencia previa de un tipo, no hay delito.

El legislador, por cuestiones de técnica legislativa, cuyo objetivo es facilitar el manejo de los códigos mediante la claridad, la simplicidad, etc., no describe en un único texto legal la materia de la prohibición en toda su integridad; trata de evitar reiteraciones innecesarias, y por ello ubica - todos los aspectos comunes en una parte general y deja la parte especial para los aspectos diferenciadores, que en muchas ocasiones se complementan con materias reguladas en otras codificaciones.

El tipo se construye a partir del texto legal que contiene el verbo descriptivo de la actividad o inactividad materia de la prohibición, pero dicho texto está estrechamente vinculado con otros textos legales. En primer término, es necesario relacionar el texto legal que contiene al verbo con aquellos otros que prescriben el dolo o la culpa. Esta conjunción de textos legales, no incluye en su descripción las actividades o inactividades fortuitas debido a que éstas ocurren fuera del control del autor. Lo fortuito, por constituir meros fenómenos naturales, de ningún modo debe ser recogido por el Derecho Penal.

En consecuencia, el tipo incluye únicamente actividades o inactividades dolosas o culposas, excluyendo expresamente -- las fortuitas.

También hay que tomar en consideración el texto legal - que da contenido a la tentativa que aparece en la parte gene--

ral de todos los códigos penales. Este texto legal, que en todos los códigos penales se relaciona exclusivamente con el dolo, fundamenta la existencia de dos clases de actividades o inactividades dolosas: las de consumación y las de tentativa. La culpa y la tentativa son, por definición, recíprocamente excluyentes. Consecuentemente, los textos legales describen actividades o inactividades dolosas: de consumación o de tentativa, y actividades o inactividades culposas, que sólo pueden ser de consumación.

Los tipos de consumación se forman con todos los textos legales que especifican en toda su exactitud la materia de la prohibición propia de la consumación, lo cual implica la exclusión del texto legal concerniente a la tentativa.

Los tipos de tentativa se construyen mediante la fusión coherente del texto legal propio de la tentativa con los diversos tipos de consumación. La coherencia se obtiene eliminando del tipo de consumación, o substituyendo en él, todos aquellos elementos que no armonizan con la tentativa. Un ejemplo en este caso concreto es la tentativa de homicidio.

Con base en todo lo anteriormente apuntado, vale afirmar que el tipo contiene los siguientes subconjuntos y elementos:

Deber jurídico penal

Elemento:

N = Deber jurídico penal..

Bien jurídico

Elemento:

B = Bien jurídico

Sujeto activo

Elementos:

- A1 = Voluntabilidad;
- A2 = Imputabilidad;
- A3 = Calidad de garante;
- A4 = Calidad específica;
- A5 = Pluralidad específica.

Objeto material

Elemento:

- M = Objeto material

Kernel

Elementos:

- J1 = Voluntad dolosa;
- J2 = Voluntad culposa;
- I1 = Actividad;
- I2 = Inactividad;
- R = Resultado material
- E = Medios
- G = Referencias temporales;
- S = Referencias espaciales;
- F = Referencias de ocasión.

Lesión o puesta en peligro del bien jurídico

Elementos:

- W1 = Lesión del bien jurídico (tipo de consumación);
- W2 = Puesta en peligro del bien jurídico (tipo de tentativa).

Violación del deber jurídico penal

Elementos:

- V = Violación del deber jurídico penal.

El legislador no sólo describe, en los tipos, eventos antisociales, sino que, además, los valora. Por ello, los tipos legales son tanto descriptivos como valorativos. Esto significa que sus elementos son de dos clases: únicamente descriptivos o no valorativos, y descriptivos y a la vez valorativos.

Los elementos puramente descriptivos constituyen el objeto sobre el cual recae la valoración dada en los propios tipos por el legislador. Los valorativos contienen precisamente la valoración legal de ese objeto. Son valorativos: el deber jurídico penal y la violación del deber jurídico penal. Son puramente descriptivos todos los demás.

También puede hablarse de elementos subjetivos y elemen

tos objetivos. Son subjetivos: la voluntabilidad, la imputabilidad, la voluntad dolosa y la voluntad culposa. Son objetivos todos los restantes.

B) Las punibilidades.

La punibilidad es conminación de privación o restricción de bienes del autor del delito, formulada por el legislador para la prevención general, y determinada cualitativamente por la clase de bien tutelado y cuantitativamente por la magnitud del bien y del ataque a éste. De aquí se desprende lo siguiente:

- a) La punibilidad es una mera descripción general y abstracta;
- b) Es elaborada exclusivamente por el legislador; c) Es, tan sólo, conminación de privación o restricción de bienes; d) La legitimación del legislador, en orden a la punibilidad, está basada en la necesidad social. Sin necesidad social el legislador carece de legitimación; e) La punibilidad está dada sólo para sujetos imputables; f) La punibilidad es el medio que determina la inhibición de tales sujetos; g) La función de la punibilidad es la protección de bienes a través de la prevención general; -
- h) La punibilidad debe ser idónea para la prevención general; -
- i) La clase de punibilidad depende de la clase de bien tutelado; j) Cuantitativamente la punibilidad depende del valor del bien tutelado, del dolo o de la culpa y de la lesión (consumación) o puesta en peligro (tentativa) del bien tutelado; k) No hay delito sin la existencia previa de la punibilidad; l) La punibilidad es distinta de la punición y de la pena; m) La punibilidad es fundamento de la punición y de la pena.

Ahora bien, como ya se expresó, la existencia de tres - clases diferentes de tipos legales: dolosos de consumación, culposos de consumación, y de tentativa, determina necesariamente la existencia de tres distintas magnitudes de punibilidad.

La punibilidad corresponde al tipo doloso es más grave- que la relacionada con el tipo culposo, y la correspondiente al tipo de consumación es más elevada que la ligada al tipo de -- tentativa.

Es oportuno, para la mejor comprensión de la punibilidad, anotar, aunque sea en forma puramente esquemática, algunas de las nociones medulares acerca de la punición y de la pena.

Punición es fijación de la particular y concreta privación o restricción de bienes del autor del delito, realizada - por el juez para reafirmar la prevención general y determina- da cuantitativamente por la magnitud de la culpabilidad. De - la definición anterior se deduce lo siguiente: a) La punición es un mandato particular y concreto; b) Es dictada exclusiva- mente por el órgano jurisdiccional en una sentencia penal; c) La punición es fijación de la particular y concreta privación o restricción de bienes del autor del delito; d) La legitima- ción de la punición deriva de la comisión del delito plenamen- te probado; e) La punición se dicta sólo contra sujetos imputa bles; f) La punición debe ser proporcional a la magnitud de la culpabilidad y, por tanto, el juzgador no debe rebasar el lí- mite que le traza la culpabilidad; g) La punición se da en rela ción a los delitos; h) La función de la punición es reafirmar

la prevención general; i) La punición es fundamento de la pena.

En cuanto a la pena, ésta es la real privación o restricción de bienes del autor del delito, que lleva a cabo el órgano ejecutivo para la prevención especial, y determinada en su máximo por la culpabilidad y en su mínimo por la repersonalización.

De aquí se deriva que: a) La pena es un hecho particular y concreto; b) Su instancia jurídica es la ejecutiva; c) La pena es la real privación o restricción de bienes del autor del delito; d) La legitimación de la pena emerge de la existencia del delito, plenamente comprobado; e) La pena es tan sólo para sujetos imputables; f) La función de la pena es la prevención especial; g) Está determinada en su máximo por la culpabilidad y en su mínimo por la repersonalización; h) No hay pena sin punición.

3. Los delitos

A) Generalidades.

El delito es un hecho y se sitúa en el mundo de la facticidad; por lo tanto, su contenido es rigurosamente fáctico. A diferencia de la norma jurídico-penal, que es general, abstracta y permanente, el delito es particular, concreto y temporal. Particular, porque es obra de sujeto o sujetos individuales; concreto, porque es un hecho determinado; y temporal, por estar limitada su realización a un momento o lapso, también plenamente determinado.

Temporalmente, y por exigencia del principio de legalidad, el delito aparece después del proceso legislativo, es decir, una vez que el legislador ha creado la norma que con toda precisión lo describe y sanciona. Por otra parte, por razones de legitimación, el delito es previo a la actuación del órgano jurisdiccional, quien, después de verificar su existencia, aplica la norma general y abstracta al caso particular y concreto.

Los delitos sólo pueden ser cometidos por sujetos imputables. Además, con fundamento en las normas que los definen, pueden ser: a) Dolosos de lesión (consumación); b) Culposos de lesión (consumación); c) Dolosos de puesta en peligro (tentativa).

Para que exista delito es necesario que haya tipicidad. La tipicidad es la correspondencia unívoca uno a uno entre los elementos del tipo legal y los contenidos del delito; es decir, que para cada elemento del tipo tiene que haber una porción de contenido del delito que satisfaga la semántica de aquél y para cada porción de contenido del delito tiene que haber un elemento del tipo que exija su concreción. Cuando, por el contrario, no se satisface el requisito de la exacta adecuación al tipo legal, se estará frente a la atipicidad.

Cuando se analiza el hecho constitutivo del delito, para conocer su contenido, se advierte que una parte de ese contenido surge en el momento de ser realizada la acción o la omisión y que otra porción del mismo ya existía en el mundo fenoménico antes de la realización de la conducta. También se ve con toda claridad, que el primero -aquel que surge con la conducta - -

tiene la propiedad de ser lesivo del bien o violatorio del deber y que, el segundo -que ya existía- no tiene las propiedades anotadas. Esto permite diferenciar con toda precisión esos contenidos: al que surge con la conducta se le denomina "elementos típicos del delito"; al preexistente, "presupuestos típicos del delito".

Además de los presupuestos y elementos típicos, para que se configure el delito se requiere un grado específico de culpabilidad, determinado por el conocimiento de la violación del deber jurídico penal.

Por todo lo expuesto, el delito puede definirse como la culpable concreción de un tipo legal.

B) Presupuestos del delito. Aspectos positivos y negativos.

Los presupuestos típicos son antecedentes facticos del delito, adecuados a un tipo legal y necesarios para la existencia del delito.

Ellos son:

- . Deber jurídico penal típico (N)
- . Bien jurídico típico (B).
- . Sujeto activo típico (A), con su semántica particular:
 - Voluntabilidad (A1);
 - Imputabilidad (A2);
 - Calidad de garante (A3);
 - Calidad específica (A4);
 - Pluralidad específica (A5);
- . Sujeto pasivo típico (P), con su semántica particular:

- Calidad específica (P1), y
- Pluralidad específica (P2).
- . Objeto material típico (M).

Nótese que los presupuestos del delito, cuya ubicación, como ya se dijo, está en el mundo fáctico, se adecuan a los cinco primeros elementos del tipo legal; éstos les otorgan su denominación y determinan su contenido. En tal situación, los presupuestos del delito y los correspondientes elementos del tipo legal, tienen que coincidir en su semántica. Cuando esta coincidencia necesaria no se satisface, se estará frente a alguna hipótesis de atipicidad por ausencia del presupuesto típico.

Las hipótesis de atipicidad, en relación con los presupuestos, son:

- . Ausencia del deber jurídico-penal típico.
- . Ausencia del bien jurídico típico.
- . Ausencia del sujeto activo típico.
- . Ausencia de sujeto pasivo típico.
- . Ausencia de objeto material típico.

C) Elementos del delito. Aspectos positivos y negativos.

Los elementos típicos del delito son, en rigor lógico, subconjuntos del delito en los que se concretiza la semántica de los subconjuntos del tipo del mismo nombre, y a los cuales se asocia el subconjunto culpabilidad para constituir el subconjunto denominado delito.

Los elementos del delito son:

- . Kernel típico (k) integrado por:

- Voluntad dolosa (J1) o voluntad culposa (J2);
- Actividad (I1) o inactividad (I2)
- Resultado material (R) y, por tanto, nexo causal o nexo normativo;
- Modalidades: medios de comisión (E) y/o referencia temporal (G) y/o referencia espacial (S) y/o referencia de ocasión (F).
- . Lesión o puesta en peligro del bien jurídico, típicas (W1 + W2).
- . Violación del deber jurídico penal, típica (V).
- . Culpabilidad (C).

Habrá tipicidad en orden al Kernel, a la lesión o puesta en peligro del bien jurídico penal y a la violación del deber jurídico penal cuando, en el caso concreto, cada uno de estos elementos satisfaga con toda exactitud la semántica de las correspondientes descripciones contenidas en el tipo legal.

Los aspectos negativos, en relación con los elementos del delito, son:

- . Atipicidad por ausencia del Kernel típico.
- . Atipicidad por ausencia de lesión o puesta en peligro del bien jurídico, típicas.
- . Atipicidad por ausencia de violación del deber jurídico penal, típica.
- . Inculpabilidad.

CAPITULO V

TEORIA DE LA NORMA PENAL DE DAÑO O DESTRUCCION A UNA AERONAVE
DEL ESTADO O AL SERVICIO DE ESTE.

1.- Fórmula del tipo legal: A) Texto legal; B) Expresión simbólica. 2. Elementos del tipo: A) Deber jurídico penal; B) - Bien jurídico; C) Sujeto activo; D) Sujeto pasivo; E) Objeto - material; F) Conducta Típica; G) Lesión o puesta en peligro del bien jurídico; H) Violación del deber jurídico penal. 3. Clasificación del tipo. 4. Punibilidad.

- - - - -

1. Fórmula del tipo legal.

A) Texto legal.

"Artículo 377. El aviador que en tiempo de paz, deliberadamento o por descuido, negligencia o impericia, causare daño a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de cinco años de prisión y si la aeronave quedare destruída, la de ocho años.

B) Expresión simbólica.

$$T = [NB(A1+A2+A4) P1 M] [(J1+J2) I1(R+G)] [(W1+W2)V]$$

2. Elementos del tipo.

A) Deber jurídico penal.

Deber jurídico penal es la prohibición o el mandato categóricos contenidos en un tipo legal. En el daño o destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, el deber jurídico penal consiste en la prohibición, dirigida a un aviador militar en tiempo de paz, de causar, deliberadamente o por desucido, negligencia o impericia, daño o destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste.

B) Bien jurídico.

Bien jurídico es el concreto interés individual o colectivo, de orden social, protegido en el tipo.

En relación con el artículo 377 del Código de Justicia Militar, el bien jurídico es el Patrimonio de la Fuerza Aérea· Mexicana.

C) Sujeto activo.

Sujeto activo es toda persona que normativamente tiene la posibilidad de concretizar el contenido semántico de los elementos incluidos en el particular tipo legal.

En el artículo 377 del Código de Justicia Militar, sujeto activo es el piloto aviador militar, y la problemática a considerar es la siguiente:

- a) Voluntabilidad;
- b) Imputabilidad;
- c) Calidad de garante;
- d) Calidad específica;
- e) Pluralidad específica.

La voluntabilidad consiste en la capacidad de conocer y - querer la concreción de la parte objetiva no valorativa del particular tipo legal.

La voluntabilidad, en el artículo 377 del Código de Justicia Militar, se define como la capacidad de conocer la causación del daño o destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de - éste, en tiempo de paz.

La imputabilidad, se orienta hacia la culpabilidad y, por lo mismo, constituye la capacidad de comprender la concreta violación del deber jurídico penal.

La imputabilidad, en relación al artículo 377 del Código - de Justicia Militar, es la capacidad de comprender la violación del deber jurídico de abstenerse (el piloto aviador militar), - en tiempo de paz, de causar daño o destrucción, deliberadamente

o por descuido, negligencia o impericia, a una aeronave del - Estado o al servicio de éste.

Calidad de garante es la relación especial, estrecha y -- directa en que se hallan un sujeto y un bien singularmente de- terminados, creada para la salvaguarda del bien.

El Código de Justicia Militar no se ocupa de la calidad de garante. El tipo es, únicamente, tipo de acción.

d) Calidad específica es el subconjunto de característi- cas exigidas en el tipo y delimitadoras de los sujetos a quie- nes va dirigido el deber.

En el tipo de daño o destrucción a una aeronave del Esta- do o al servicio de éste, se exige que el sujeto activo sea -- específicamente un piloto aviador del fuero militar.

e) Pluralidad específica es el número de sujetos requerí- dos en el tipo para la realización de la conducta.

El tipo de daño o destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, no señala una pluralidad específica; y, - por tanto, la conducta puede ser realizada indistintamente, por uno o por varios pilotos aviadores del fuero militar.

D) Sujeto pasivo.

sujeto pasivo es el titular del bien jurídico protegido - en el tipo.

En el artículo 377 del Código de Justicia Militar, sujeto pasivo es precisamente el Estado Mexicano, y la problemática a considerar es la siguiente:

- a) Calidad específica;
- b) Pluralidad específica.

a) Calidad específica es el conjunto de características delimitadoras del sujeto pasivo, en función de la naturaleza del bien tutelado.

En el tipo de daño o destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sujeto pasivo es el Estado mexicano

b) Pluralidad específica es el número de sujetos pasivos requeridos en el tipo como titulares del bien jurídico.

En el tipo que estudiamos, no se pide esa pluralidad.

E) Objeto material.

Objeto material (objeto de la acción) es el ente corpóreo hacia el cual se dirige la actividad descrita en el tipo.

El tipo legal que analizamos denota claramente la existencia del objeto material: una aeronave que sea propiedad del Estado mexicano, o una aeronave que sea de propiedad particular pero al servicio del Estado mexicano. Esta aeronave puede ser: un Boeing 727, un DC-3, un DC-4, un DC-6, un DC-7, un F-5, una avioneta o un helicóptero, entre otros.

F) Conducta típica.

Conducta es el subconjunto de elementos del tipo necesarios para la lesión o puesta en peligro del bien jurídico.

La conducta incluye: acción u omisión, resultado material y modalidades, que se estructuran con los siguientes elementos:

(J1) voluntad dolosa, (J2) voluntad culposa, (I1) actividad, (I2) inactividad, (R) resultado material, (E) medios, (G) referencia temporal, (S) referencia espacial, (F) referencia de -- ocasión.

a) Acción. Es una actividad dolosa o culposamente realizada. Sus elementos, por tanto, son: una voluntad dolosa o una voluntad culposa, y una actividad. El dolo puede ser: directo, eventual y de consecuencias necesarias.

Dolo directo es conocer y querer la concreción de la parte objetiva no valorativa del particular tipo legal.

Dolo eventual es conocer y aceptar la concreción de la parte objetiva no valorativa del particular tipo legal.

Dolo de consecuencias necesarias es conocer que con la actividad que se va a realizar, necesariamente se concretizará la parte objetiva no valorativa de un tipo legal.

Culpa es no proveer el cuidado posible y adecuado para no producir, o en su caso evitar, la lesión típica, previsible y - provisible, se haya o no previsto.

Actividad es un movimiento corporal descrito en el verbo - del tipo.

b) Omisión. Es una inactividad dolosa o culposamente realizada. Sus elementos, por tanto, son: una voluntad dolosa o una voluntad culposa, y una inactividad.

Inactividad es la no realización del movimiento corporal - descrito o exigido en el verbo del tipo.

c) Resultado material. Es el efecto natural de la actividad, previsto en el tipo.

Nexo causal es el proceso naturalístico relacionante de to dos los efectos consecutivos a la actividad, el último de los cuales es el resultado material.

d) En las modalidades tenemos:

Medios. Son el instrumento o la actividad distinta de la acción, exigida en el tipo, empleados para realizar la conducta o producir el resultado.

Referencia temporal. Es la condición de tiempo o lapso, -- descrita en el tipo, dentro de la cual ha de realizarse la conducta o producirse el resultado.

Referencia espacial. Es la condición de lugar, señalada -- en el tipo, en que ha de realizarse la conducta o producirse el resultado.

Referencia de ocasión. Es la situación especial, requerida en el tipo, generadora de riesgo para el bien jurídico, que el sujeto aprovecha para realizar la conducta o producir el resultado.

La reconstrucción metódica del artículo 377 del Código de Justicia Militar, da como resultado la existencia de dieciseis-hipótesis de conducta:

1) Causar deliberadamente, en tiempo de paz, daño a una aeronave del Estado.

2) Causar por descuido, en tiempo de paz, daño a una aeronave del Estado.

3) Causar por negligencia, en tiempo de paz, daño a una aeronave del Estado.

4) Causar por impericia, en tiempo de paz, daño a una aeronave del Estado.

5) Causar deliberadamente, en tiempo de paz, daño a una aeronave al servicio del Estado.

6) Causar por descuido, en tiempo de paz, daño a una aeronave al servicio del Estado.

7) Causar por negligencia, en tiempo de paz, daño a una aeronave al servicio del Estado.

8) Causar por impericia, en tiempo de paz, daño a una aeronave al servicio del Estado.

9) Causar deliberadamente, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave del Estado.

10) Causar por descuido, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave del Estado.

11) Causar por negligencia, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave del Estado.

12) Causar por impericia, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave del Estado.

13) Causar deliberadamente, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave al servicio del Estado.

14) Causar por descuido, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave al servicio del Estado.

15) Causar por negligencia, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave al servicio del Estado.

16) Causar por impericia, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave al servicio del Estado.

La primera hipótesis requiere una voluntad dolosa, una actividad, un resultado material (por tanto, un nexo causal) y una referencia temporal.

La segunda hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La tercera hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La cuarta hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La quinta hipótesis requiere una voluntad dolosa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La sexta hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La séptima hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La octava hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La novena hipótesis requiere una voluntad dolosa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima primera hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima segunda hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima tercera hipótesis requiere una voluntad dolosa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima cuarta hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima quinta hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

La décima sexta hipótesis requiere una voluntad culposa, una actividad, un resultado material (por tanto, nexo causal) y una referencia temporal.

En las dieciséis hipótesis, la conducta sólo es factible a través de una acción, y así lo indica expresamente el verbo

del tipo: causar daño o causar la destrucción. El legislador no consideró la omisión; en consecuencia, las dieciséis hipótesis son de acción.

El dolo, que está exigido (en las hipótesis 1, 5, 9, y - 13) a través del adverbio "deliberadamente", puede ser: directo, eventual o de consecuencias necesarias. Dolo directo es (primera hipótesis) conocer y querer causar daño, en tiempo de paz, a una aeronave del Estado, o (quinta hipótesis) conocer y querer causar daño; en tiempo de paz, a una aeronave al servicio del Estado, o (novena hipótesis) conocer y querer causar la destrucción, en tiempo de paz, de una aeronave del Estado, o (decimotercera hipótesis) conocer y querer causar la destrucción, en tiempo de paz, de una aeronave al servicio del Estado.

Dolo eventual es (primera hipótesis) conocer y aceptar -- causar daño, en tiempo de paz, a una aeronave del Estado, o - (quinta hipótesis) conocer y aceptar causar daño, en tiempo de paz, a una aeronave al servicio del Estado, o (novena hipótesis) conocer y aceptar causar la destrucción, en tiempo de paz, de una aeronave del Estado, o (decimotercera hipótesis) conocer y aceptar causar la destrucción, en tiempo de paz, de una aeronave al servicio del Estado..

En el dolo de consecuencias necesarias: el aviador sabe que con la actividad que va a realizar, necesariamente causará, en tiempo de paz, daño a una aeronave del Estado (primera hipótesis), o el aviador sabe que con la actividad que va a realizar, necesariamente causará, en tiempo de paz, daño a una aeronave al servicio del Estado (quinta hipótesis), o el aviador sabe que con la actividad que va a realizar, necesariamente causará, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave del Estado (novena hipótesis), o el aviador sabe que con la actividad que va a realizar, necesariamente causará, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave al servicio del Estado (decimotercera hipótesis).

La culpa está expresamente exigida por medio de las palabras "descuido" o "negligencia" o "impericia", de las cuales sólo es necesaria la primera, ya que la esencia de la culpa consiste precisamente en el descuido. Las expresiones "negligencia" e "impericia" salen sobrando porque, al fin y al cabo, la negligencia o la impericia se traducen, en todos los casos, en descuido. Por tanto, la culpa consiste en no proveer el cuidado posible y adecuado para no causar, en tiempo de paz,

daño a una aeronave del Estado (hipótesis 2, 3 y 4), o no proveer el cuidado posible y adecuado para no causar, en tiempo de paz, daño a una aeronave al servicio del Estado (hipótesis 6, 7 y 8), o no proveer el cuidado posible y adecuado para no causar, en tiempo de paz, la destrucción de una aeronave al servicio del Estado (hipótesis 14, 15 y 16).

Actividad. Consiste en el movimiento corpóreo idóneo para dañar o destruir la aeronave del Estado o al servicio del Estado.

Resultado material. El tipo legal que nos ocupa describe, en forma disyuntiva, dos resultados materiales: uno, de daño; y otro, de destrucción.

Daño: es la inutilización parcial de la aeronave. Esta, mediante las reparaciones pertinentes, queda nuevamente en aptitud para el servicio.

Destrucción: es la inutilización total de la aeronave. Esta, no es susceptible de reparación y queda, por lo mismo, fuera de servicio en forma definitiva.

Referencia temporal. La acción de dañar o destruir la aeronave del Estado o al servicio del Estado ha de realizarse en tiempo de paz.

G) Lesión o puesta en peligro del bien jurídico.

Lesión del bien jurídico es la destrucción, disminución o compresión del bien.

El artículo 377, la lesión del bien consiste en la disminución del patrimonio de la Fuerza Aérea Mexicana.

Puesta en peligro del bien jurídico. Es la medida de probabilidad, señalada en el tipo, asociada a la destrucción, - disminución o compresión del bien jurídico.

En relación al artículo 377, la puesta en peligro del bien jurídico consiste en la probabilidad mayor o menor de que el patrimonio de la Fuerza Aérea sea disminuído.

H) Violación del deber jurídico penal.

Violación del deber jurídico penal es oposición, al - deber jurídico penal, de la conducta que, al lesionar o poner - en peligro el bien jurídico tutelado en el tipo, no va a salvar bien jurídico alguno o es innecesaria por existir otra alternativa de actuación no lesiva o menos lesiva.

En el artículo 377, la violación del deber jurídico - penal es oposición a la acción a la prohibición de causar, en - tiempo de paz, daño o destrucción a una aeronave del Estado o - al servicio de éste.

3. Clasificación del tipo.

El tipo se clasifica, según su contenido, desde dos - puntos de vista: atendiendo a cada uno de sus elementos y to- mando en cuenta la totalidad.

A) En atención a cada uno de sus elementos.

aa) Según el bien jurídico, en simple o compuesto. El tipo simple tutela un solo bien; el compuesto, protege dos o más bienes. El tipo que estudiamos es un tipo simple.

bb) Según la calidad del sujeto activo, en común o es pecial. El tipo es común o indiferente si no exige calidad al-

guna; es especial si pide calidades específicas del sujeto activo. El tipo del artículo 377 es especial.

cc) Según la pluralidad del sujeto activo, es monosubjetivo o plurisubjetivo. El primero no requiere más de un sujeto; el segundo exige dos o más sujetos activos. El tipo de daño o destrucción a una aeronave del Estado o al servicio de éste, es monosubjetivo.

dd) Según la calidad del sujeto pasivo, en personal o impersonal. Es personal si exige calidades típicas; es impersonal si el sujeto pasivo no requiere calidad específica. El tipo del artículo 377 del Código de Justicia Militar, es personal.

ee) Según la pluralidad del sujeto pasivo, en monosubjetivo o plurisubjetivo. El primero es cuando no requiere más de un sujeto pasivo; en el segundo exige dos o más sujetos pasivos. En el daño o destrucción de una aeronave del Estado o al servicio de éste, es monosubjetivo.

ff) Según la conducta, en tipos de acción, de omisión, mixtos de acción u omisión, de doble acción o de doble omisión; tipos dolosos o culposos; tipos unisubsistentes o plurisubsistentes; tipos de concreción instantánea, de concreción instantánea con efectos permanentes o permanentes; tipos de resultado material, de simple conducta, de modalidades, de formulación libre, de formulación casuística o de consumación continuada. El tipo que analizamos es: de acción, y puede ser doloso o culposo; unisubsistente o plurisubsistente; instantáneo, de resul

tado material, con una modalidad y de formulación casuística.

B) En atención a la totalidad de sus elementos.

Los tipos pueden ser: a) fundamentales; b) autónomos; c) especiales (calificados o privilegiados); d) complementados (calificados o privilegiados).

Tipo fundamental es el que no deriva de otro tipo y sigue para generar nuevos tipos. Especial es el que surge con vida propia al sustituir, o agregar, uno o varios elementos en el fundamental. Complementado es el que surge con vida subordinada al sustituir, o agregar, uno o varios elementos en el fundamental. Ahora bien, ese tipo especial, o en su caso el complementado, es calificado cuando el nuevo elemento trae como consecuencia un aumento en la punibilidad, y es privilegiado cuando el nuevo elemento da lugar a una disminución en la punibilidad.

El tipo legal objeto de nuestro estudio, es: fundamental y autónomo.

4.- Punibilidad.

Punibilidad, en teoría general, es: conminación de privación o restricción de bienes del autor del delito, formulada por el legislador para la prevención general, y determinada -- cualitativamente por la clase de bien tutelado y cuantitativamente por la magnitud del bien y del ataque a éste.

En el artículo 377 del Código de Justicia Militar el legislador estableció dos punibilidades: a) Para el daño: prisión de cinco años; b) Para la destrucción: prisión de ocho años. -

El legislador estableció en el texto legal, la misma punibilidad para los delitos dolosos y para los delitos culposos.

Como se ve, el legislador olvidó que la punibilidad para los tipos dolosos debe ser más grave que la relacionada con los tipos culposos. Si la punibilidad es el medio idóneo para la prevención penal general, resulta irracional establecer punibilidades desproporcionadas, ya que éstas significan un atropello a los súbditos y perturban y debilitan el sistema de prevención penal general.

Para mejor comprensión de la punibilidad, es oportuno - anotar las definiciones de la punición y de la pena.

B) Punición, en teoría general, es fijación de la particular y concreta privación o restricción de bienes del autor - del delito, realizada por el juez para reafirmar la prevención general y determinada cuantitativamente por la magnitud de la culpabilidad.

C) Pena, en teoría general, es la real privación o restricción de bienes del autor del delito, que lleva a cabo el - órgano ejecutivo para la prevención especial, y determinada en su máximo por la culpabilidad y en su mínimo por la repersonalización.

BIBLIOGRAFIA.

- CARRANZA C., Emilio. Resumen Histórico de la Aeronavegación, Vol. 36, Ed. B. Acosta- Amic. México, 1976.
- CODIGO DE JUSTICIA MILITAR. 12a. ed., Ed. Ateneo S.A., México, 1984.
- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. ed. del Instituto Mexicano del Seguro Social, México, 1974.
- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. 2a.ed., Ed. Trillas, México, 1985.
- FIERRO VILLALOBOS, Roberto. Esta es mi vida. la. ed., Talleres Gráficos de la Nación, México, 1964.
- ISLAS, Olga y RAMIREZ, Elpidio. Lógica del tipo en el derecho penal, Ed. Jurídica Mexicana, México, 1970.
- ISLAS, Olga y RAMIREZ, Elpidio. El Sistema Procesal Penal en la Constitución, la. ed., Ed. Porrúa, México, 1979.
- ISLAS, Olga. Análisis Lógico de los delitos contra la vida. 2a. ed., Ed. Trillas, México 1985.
- SANDOVAL CASTARRICA, Enrique. Historia Oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana. Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1946.
- SIERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo, Tomo I, 6a. ed., Ed. Porrúa, México, 1974.
- SIERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo, Tomo II, 6a.ed., Ed. Porrúa, México, 1974.
- TIECHE, Mauricio. El arte de vivir, Ed. interamericanas.
- PEREZ GALLARDO, Raúl. Aguilas de Anáhuac, Historia de la Aviación Mexicana, Tomo I, Talleres de Artes Gráficas, México, 1974