

RECURSO DE REVISIÓN No. RDA 4927/13
FOLIO No. 0000700129813
C. Recurrente.

En cumplimiento a la Resolución emitida por el Instituto Federal de Acceso a la Información y Protección de Datos (IFAI), dentro del recurso de revisión No. RDA 4927/13, derivado de su solicitud de información con número de folio 0000700129813, mediante la cual se instruyó a ésta Secretaría, a efecto de que se le indiquen, los vínculos electrónicos en donde se localiza la información correspondiente **respecto a los contenidos 1 y 8**, de conformidad con el artículo 50 del Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental; se le hace saber que dicha información ya se encuentra pública como sigue:

Respecto al contenido No. "1"

<http://www.sedena.gob.mx/index.php/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/ejercito-mexicano>

Por cuanto hace al contenido No. "8"

La puede consultar en la página web de ésta Secretaría en el apartado de "Transparencia" en el link de "Cumplimiento a Resoluciones del IFAI" ó en la siguiente dirección electrónica:

http://www.sedena.gob.mx/images/stories/transparencia/2014/cumplimiento_resoluciones/cumplimiento_4927.pdf

Ésta Dependencia del Ejecutivo Federal reitera a Usted su disposición para atender sus solicitudes de manera respetuosa, expedita y con apego a derecho, poniendo a su disposición el teléfono 5557-3594 y el correo electrónico: unidadenlace@mail.sedena.gob.mx de la Unidad de Enlace para cualquier consulta o duda sobre el acceso a la información de ésta Secretaría.

Lomas de Sotelo, D.F., a 22 de enero de 2014.

Atentamente,
Titular de la Unidad de Enlace de la
Secretaría de la Defensa Nacional.

MAAR-JBQM-ARRA-FCG-JAMC.

INICIO DE LA AVIACIÓN EN MÉXICO

A fines del siglo XIX y principio del XX, entusiastas de todo el mundo realizaron infinidad de experimentos con el propósito de superar lo alcanzado por los globos y dirigibles, ideando artefactos que permitieran recorrer grandes distancias en corto tiempo y llegar al destino deseado. Utilizando como modelo las alas de las aves, destacaron los planeadores por su capacidad de deslizarse aprovechando las corrientes de viento. Destaca el vuelo de Carlos Obregón a bordo de un planeador desde una de las torres de la Catedral metropolitana el 23 de junio de 1872.

En 1908, el joven catalán Manuel Ventosa inventó en la ciudad de Puebla, la bicicleta voladora denominada el "Aerocurso", con la cual realizó un sinnúmero de vuelos de demostración. El ala de este planeador se sostenía en el Museo Militar de Aviación de la Fuerza Aérea Mexicana.

El 9 de enero de 1909, en la ciudad de México, D.F. los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, efectuaron pruebas en vuelo de un planeador jalado por un carro de y apor alcanzando una altura de 10 metros. Más tarde diseñaron un motor en la mina Dos Esquinas en Talpujahua, Michoacán.

En ese mismo año, el mexicano, Juan Guillermo Villaseca López, fundó la Sociedad Impulsora de Aviación, por lo que es considerado uno de los más importantes promotores del diseño de veroplanos y helicópteros en México.

El 8 de enero de 1910, en la ciudad de México, Alberto Braniff a bordo de un biplano Voisin de fabricación francesa, se convirtió en el primer mexicano en volar un avión propulsado a motor en América Latina, rompiendo el record mundial de altura al haber despegado a 2,240 metros sobre el nivel del mar.

En diciembre de 1910 el Capitán de Ingenieros Federico Cervantes Muñoz como es comisionado en Francia para estudiar y obtener el "Brevete" (Título) de aeronauta de Globos de observación para la corrección y ajuste de fuegos de artillería; también cursó en la Escuela de Avión de Pau en París el curso de Piloto Aviaador, titulándose el 11 de septiembre de 1911, a su retorno a México propuso la creación del "Servicio Militar de Aviación" y de la Escuela Superior de Aviación pero los conflictos de la Revolución Mexicana impidieron cumplir estas iniciativas.

El 30 de noviembre de 1911, el Presidente Francisco I. Madero se convierte en el primer Jefe de Estado en el mundo en realizar un vuelo a bordo de un monoplano Deperdussin, al mando del piloto francés George M. Dyer, por lo que es considerado uno de los precursoris de la aviación militar en México.

El Presidente Francisco I. Madero ordenó el 10 de agosto de 1912, el empleo de dos aviones Bleriot XI como instrumentos de guerra en contra de las fuerzas contra-revolucionarias de Pascual Orozco en Torón, Coah. y en Bachimba, Chih., siendo estas las primeras acciones de guerra con aviones en la historia en el continente americano.

El piloto Miguel Lebrija y el Ing. Juan Guillermo Villaseca el 7 de abril de 1913, realizaron a bordo del avión Deperdussin "Latinoamericano", un simulacro de bombardeo aéreo en el campo de aviación de Balbuena, usando granadas para fusil Martin Hale modificadas.

Al intensificarse la Revolución Mexicana entre el Ejército Federal del Gral. Victoriano Huerta contra las Fuerzas Revolucionarias de Venustiano Carranza, Francisco Villa y Álvaro Obregón, emplearon intensamente el avión como arma de guerra, lo que influyó en la historia de México.



En 1872, Carlos Obregón se lanzó en un planeador desde el último cuerpo de las torres de la Catedral Metropolitana en la Cd. de México.



Manuel Ventosa montado en la bicicleta voladora denominada el "Aerocurso".



Planeador construido por los hermanos Aldasoro Suárez, probado el 9 de enero de 1909 en la ciudad de México, D. F.



Juan Pablo Aldasoro Suárez, en el puesto de control antes de iniciar la prueba de vuelo.



Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, pioneros en la construcción de aeronaves y la Aviación Militar en México.



Ing. Juan Guillermo Villaseca López, fundador de la Sociedad Impulsora de Aviación en 1908, considerado un importante promotor de velos, aeroplanos y helicópteros.



Alberto Braniff tuvo el honor de realizar el primer vuelo en México a bordo de un avión modelo Voisin, el 8 de enero de 1910.



El Capitán Cervantes (primero de pie, de der. a izq.) en la Escuela "Bleriot" en Pau Paris, Francia. El 7 de agosto de 1911, junto a un monoplano Bleriot XI.



Miguel Lebrija pionero de la aviación en México, diseñó varios planeadores que logró llevar en los "rados de la vaquita (hoy colonia Anzures) en la Cd. de México.



El vuelo del Circo volador del Aviaador Frances Roland Garros, en los Llanos de Balbuena de la Cd. de México, a fines de noviembre de 1911.



El Presidente Madero decidió aceptar la invitación del Capitán George M. Dyer de volar sobre la Cd. de México, a bordo de un aeroplano Deperdussin modelo 1911, convirtiéndose en el primer mandatario del mundo en volar.



Pioneros de la aviación militar en México: de izq. a der. Alberto Leopoldo Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camín, Horacio Ruiz Coviello y los Hermanos Eduardo y Juan Pablo Aldasoro Suárez.



El General Manuel Mondragón imparte instrucciones para el empleo de las granadas de fusil Martin-Hale a Lebrija y Villaseca, quienes demostraron la posibilidad de emplear al avión como plataforma de bombardeo aéreo.

Granada para fusil Martin-Hale

REVOLUCIÓN MEXICANA 1915-1927

LA AVIACIÓN MILITAR DURANTE LA REVOLUCIÓN

En marzo y abril de 1915 la recién creada Arma de Aviación Militar fue empleada en combate en las campañas de Campeche. En Yucatán lanzaron panfletos en vuelo logrando hacer que gran parte de los rebeldes depusieran las armas sin necesidad de combates. Durante la defensa de El Ébano, S.L.P., se realizaron misiones de reconocimiento, bombardeo y corrección de tiro de artillería.

En este periodo operó el Cuerpo de Aviadores del Gral. Francisco Villa con mercenarios estadounidenses y franceses, quienes a pesar de contar con una gran variedad de aeronaves, obtuvieron escasos resultados. Cuando sus fuerzas fueron derrotadas en la Batalla de Celaya, la mayoría de los aviones fueron decomisados y concentrados en los hangares de los Llanos de Balbuena, D.F.

El 15 de noviembre de 1915, el Mayor Piloto Aviador Alberto L. Salinas Carranza, ordenó la creación de la Escuela Nacional de Aviación y de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (T.N.C.A.) en los Llanos de Balbuena, D.F., que en los años siguientes darían grandes éxitos y honor a nuestro país.

En los T.N.C.A. bajo la dirección del Capitán Mecánico Juan Guillermo Villaseca López y Francisco Santarini Tognoli, se diseñaron la hélice "Anahuac", los motores "Aztatl", "Nezahualcoyotl" y S.S.-10, los biplanos Series "A", "B" y "C", los monoplanos Series "D" y "E", el avión parasol Serie "H", así como el aparato de entrenamiento para carreras de despegue llamada "La Guajolota". Algunas hélices fueron exportadas a Japón, Guatemala, El Salvador, Argentina y España, y un biplano Serie "A" a El Salvador.

El 22 de febrero de 1918 la Escuela Militar de Aviación expidió su primer título de Piloto Aviador al Teniente Samuel C. Rojas Rasso, quien además se distinguió por imponer un record de altitud (5,040 mts.) a bordo de un avión Serie "A".

Esta etapa histórica de la Aviación Militar concluyó con el "Plan de Agua Prieta". Venustiano Carranza salió de la capital del país a bordo del tren presidencial rumbo a Veracruz, del 8 al 20 de mayo de 1920. Los Tenientes Pilotos Aviadores Carlos Santa Ana Caraveo, Samuel C. Rojas Rasso y Joaquín Martínez formaron parte de la escolta aérea que lo acompañó; los dos primeros participaron en varios combates en Aljibes, Pue. a bordo de un biplano T.N.C.A. Serie "B", logrando detener a los enemigos de Carranza, formando parte de la carga de la Caballería del Hco. Colegio Militar, lanzando granadas de mano desde sus aeronaves.



Los aviones "Kistler-Messier" del Ejército Constitucionalista, fueron un factor en el triunfo de la causa de Carranza. El primer avión de este tipo fue el "Aztatl", el 15 de mayo de 1915, desarrollado para cubrir una efectiva arma de guerra.



Abril 1915. Mayor P. A. Alberto Salinas Carranza, General Pablo de la Cruz y Teniente P. A. Lorenzo Botero Herrera en un avión de reconocimiento de la Fuerza Aérea del Ejército Constitucionalista en Balbuena, D.F.



Marzo 1915. Teniente P. A. Horacio Raso Gentry (1892) inspecciona un avión de tipo de sus primeros en los Llanos de Balbuena a bordo de un avión Biplan A1.



22 de febrero de 1918. La E.M.A. expidió el primer título de Piloto Aviador al Teniente Samuel C. Rojas Rasso, quien impuso un record de altura en el país.



16 de septiembre de 1918. Cabezas de la Escuela Militar de Aviación dentro del aula y Francis Richard en la Ciudad de México con un T.N.C.A. Serie "C", primer avión de guerra de la Fuerza Aérea del Ejército Mexicano.



La Aviación del Ejército en México con la Revolución Mexicana, en 1913 el General Manuel Mondragón, Secretario de Guerra y Marina, ordenó organizar la "Escuela de Aviación de la Misión Auxiliar del Ejército" primer organismo emisor de la actual Fuerza Aérea Mexicana. Con las experiencias adquiridas se crearon tres Escuelas: Avión, uno de Coahuila, uno de Sonora y una de reconocimiento, las cuales fueron empobrecidas de 1921 a 1924 en la "Compañía de Hombres", de 1924 a 1927 "Compañía del Vuelo" y en el "Cuadrante Central" de 1926 a 1928.



16 de noviembre de 1918. Cabezas de la Escuela Militar de Aviación dentro del aula y Francis Richard en la Ciudad de México con un T.N.C.A. Serie "C", primer avión de guerra de la Fuerza Aérea del Ejército Mexicano.



1917. Prueba de resistencia estructural del ala del avión T.N.C.A. Serie "C", utilizada para la instrucción de vuelo y entrenamiento militar.



Mayo 1917. Los hermanos Juan Pablo y Eduardo Alvarado Rosales fueron parte del primer equipo de instructores de vuelo de la Escuela Nacional de Aviación en los Llanos de Balbuena, D.F.



1918. "La Guajolota" fue un entrenador para carreras de despegue construido por Serrano con los restos del avión "Temora" que sufrió un accidente.



Durante la semana celebrada el 6 de julio de 1917, el Teniente P. A. Horacio Raso Gentry, realizó el primer ascenso en México sobre la Ciudad del Pico y la ciudad de Veracruz, Pue.



21 de octubre de 1918 el Capitán Dr. P. A. Alfonso Nieto Virgen efectuó el primer vuelo nocturno de la aviación militar mexicana sobre la Ciudad de México.

1946

1945 Retorno de la F.A.E.M. a territorio nacional.

1945 Creación del Centro General de Entrenamiento, actualmentel E.M.A./ATA.

1946 Creación del Cuerpo de Aerotropas.

1947

1947 Se crea el Curso de Mando y Estado Mayor Aéreo en la Escuela Superior de Guerra.

1952

1952 Inauguración de la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Edo. Méx.)

1952 Empleo de primer helicóptero en la F.A.E.

1955

1955 Recepción de los aviones Boeing PT-17 Stearman.

1958

1958 Adquisición de los aviones T-2A Trojan.

1959

1959 Creación del Colegio de Aire.

1960

1960 Primer avión de transporte, pesado de la F.A.M. C-54 Dymaster.

1960 Adquisición de 18 aviones C-47 de construcción mexicana para transporte ligero y reconocimiento.

1961

1961 Adquisición de los aviones a reacción Vought MK-III y T-33, integrando los Escuadrones Aéreos de Pelea 200 y 241 de Pelea 232.

1963

1963 Creación del Curso de formación de Oficiales de Abastecimiento de Material Aéreo.

1964

1964 Adquisición de aviones C-47 / DC-3, C-54 / DC-6 - 118.

EVOLUCION DE LA FUERZA AEREA MEXICANA



1965 1970 1973 1974 1975 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1987 1991 1992

1965 Empleo del avión Northrop YC-125A "Huicot" para la generación artificial de lluvias.
1965 Recepción de los helicópteros Alouette II y III.

1970 Adquisición de los aviones Beechcraft Musketeer.
1976 DC-6 / C-118 (Asociación con el Secretario de Defensa y Social).

1973 Empleo de los primeros helicópteros Bell 205A1 y Bell 212.
1973 Adquisición de los helicópteros Bell 205.

1974 Adquisición de los aviones Beechcraft Bonanza F-33.
1974 Adquisición de los aviones Rockwell Shrike Commander 500 S.
1974 Adquisición de los aviones Short SC-7 Skyvan.

1975 Arribo de los primeros aviones turales IA-201 Arava.
1978 Se recibieron los primeros Phoenix Puma (Bell 330) fabricados en Suiza.

1979 Integración de los helicópteros SA-330J Puma a la Fuerza Aérea Mexicana.
1979 Creación del Grupo Aéreo de Vuelo por Instrumentos (GAVI).

1980 Creación del Grupo Aéreo de Vuelo por Instrumentos (GAVI).
1981 Creación del Grupo Aéreo de Vuelo por Instrumentos (GAVI).

1982 Se adquieren los aviones F-5E y F-5H.
1982 Adquisición de los aviones franceses Mudry CAP-10.

1983 Se adquieren los aviones C-130 Hercules.
1987 Se adquieren los aviones AT-8 Texan.

1991 Adquisición de los helicópteros UH-60L Black Hawk.
1992 Se inaugura el edificio de la Fuerza Aérea Mexicana.

1992 Se inaugura el edificio de la Fuerza Aérea Mexicana.
1992 Adquisición de helicópteros MD-530F.



1993 1994 1996 1997 1998 1999 2000 2002 2004 2005 2006 2007 2009 2010 2011 2013

1993 Se adquirieron los 301 aviones M-219 MXT-7-80 Star Rocket

1994 Inauguración de 124 nuevas aeronaves del Colegio del Aire

1996 Se reciben aviones C-26 en transferencia del gobierno de los E. U. A.

1997 Adquisición de los helicópteros rusos Mi-8T17

1998 Reestructuración de la F. A. M. en 13 escuadras de ala 1 y 8 de alta zona

1999 Adquisición de aviones Cessna C-182 S

2000 Compra de helicópteros rusos Mi-26

2000 Se adquieren aviones An-12B para la Escuela Militar de Aviación

2002 XX Aniversario del Escuadrón Aéreo 401

2002 Se adquieren aviones An-12B para la Escuela Militar de Aviación

2004 Arribo de los aviones Embraer EMB-175 WAC y MP

2005 Adquisición de los helicópteros CH-53 Yehouk

2006 Transferencia de aeronaves e instalaciones de la P.G.R. a la F.A.M.

2007 Ingreso de Casales femeninos al Colegio del Aire

2007 Inicio de las Operaciones de fumigación de plagas de enfermedades con helicópteros B-206

2008 Adquisición de aviones PC-9

2009 Primeras despegues no tripuladas Hermes-450

2010 Año del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución: los aviones PC-7 Pilatus de las Escuadras Aéreas 202, 218 y 424 fueron ajustados con el varillaje del avión P-47 que participó en la II Guerra Mundial

2010 Reapertura del Museo Militar de Aviación en la B.A.M. 401

2010 Adquisición de los primeros aviones españoles CASA C-295M

2011 Adquisición de los aviones de transporte C-27J Spartan

2011 Helicópteros EC-725 Cougar

2011 Empleo de los aviones no tripulados "Echecall" de fabricación mexicana

2011 Se firmó el contrato de adquisición de cuatro radares Terrestres de largo alcance TPS-78

