

7-16-1993

Interview no. 888

Gilberto De La Rosa Alvarez

Follow this and additional works at: <https://scholarworks.utep.edu/interviews>



Part of the [Oral History Commons](#), and the [Social and Behavioral Sciences Commons](#)

Recommended Citation

Interview with Gilberto De La Rosa Alvarez by Alicia de Jong-Davis, 1993, "Interview no. 888," Institute of Oral History, University of Texas at El Paso.

This Article is brought to you for free and open access by the Institute of Oral History at ScholarWorks@UTEP. It has been accepted for inclusion in Combined Interviews by an authorized administrator of ScholarWorks@UTEP. For more information, please contact lweber@utep.edu.

WWII - Mexican Air Force
Oral History Project

Gilberto de la Rosa Alvarez
By Alicia de Jong-Davis

July 16, 1993

J: Entrevista oral con el Sargento Primero, Gilberto de la Rosa Alvarez, radio operador del Escuadrón 201. Dirigida por Alicia de Jong Davis, en El Paso, Texas, Julio 16, 1993.

Sargento, comencemos con un perfil de su persona, con datos biográficos.

R: Bueno, los datos biográficos, como ya anotó allí, el lugar de mi nacimiento fue en Agujita [?], Coahuila, un mineral donde se extraía carbón. Ya ahorita no hay gran cantidad, porque se agotó, en el estado de Coahuila, es decir la frontera con el Río Bravo, pero el de este pueblo está más abajo. Allí mis descendientes, yo desciendo de ellos...eran mineros y conforme se fue agotando los yacimientos, emigraron al centro de la república: Aguas Calientes, San Luis Potosí, Zacatecas. Entonces allí fue donde prácticamente yo pasé mis años de mi juventud en Aguas Calientes, San Luis Potosí. Allí hice mis estudios primarios y secundarios y siempre tuve yo la inquietud de poder estudiar algo que a mí me gustara como es la electrónica que siempre fue y ha sido y es todavía lo que más me gusta.

Entonces viendo que las posibilidades económicas de mis padres no eran las adecuadas para que yo consiguiera ese fin,

entonces pensé en poderme entrar a una escuela militar, ya que pues allí como usted sabe la educación no es onerosa, no le cuesta, está uno obligado hacia un determinado tiempo para poder servir al país o sea a México que está poniendo esa escuela.

Entonces, estaba yo con esa inquietud cuando la segunda guerra mundial estaba a punto de estallar. Eso se lo estoy diciendo, allá por el año 1939, por ahí cuando estaba la guerra de España, y la guerra de España había principiado... . La guerra de España había principiado, entonces hice mi solicitud y de allí de Aguas Calientes, la ciudad de Aguas Calientes, que es una ciudad que está en el mero centro de la república, uno de los estados más chicos de la república mexicana, de allí me trasladé al Distrito Federal, hice mi solicitud, desde antes escrita, me contestaron que podía ir a pasar un examen, para ver si estaba yo entre los elegidos para poder entrar puesto que las clases eran pocas.

Entonces tuve yo la suerte de entre muchos concursantes ocupar no uno de los primeros lugares, pero sí un lugar honroso y me aceptaron allí, para entrar a la Escuela Militar de Transmisiones que es el equivalente aquí en Estados Unidos, de Signal Corps, escuela de señales, cuerpo de señales, de aquí, allá se llamaba y se llama todavía transmisiones, así se llama. Allí fue mi misión, por decir así, mi carrera militar.

J: ¿Qué año fue esto?

R: Bueno, yo salí de allá de Aguas Calientes en el año de 1941, [19]41. Sí, [19]41, estuve estudiando, eran dos años de estudio y allí me gradué de Sargento Segundo, salí de Sargento Segundo ya con mis cintas. Ya para ese tiempo tenía yo la edad de... . Pues salí de diecinueve años porque yo me acuerdo que allí cuando estaba el servicio militar obligatorio había empezado, fui el...digo de la segunda generación del servicio militar obligatorio. Una ley que el presidente de México, viendo el tiempo de guerra, las necesidades del país, implantó el servicio militar. Yo me acuerdo bien que estando allí en la escuela de transmisiones cumplí los dieciocho años, quiere decir que entré de diecisiete años. Me acuerdo muy bien que allí en el festival de entrega de las cartillas, porque era por sorteo, bola blanca y bola negra. Había una especie de acto cívico para amenizarles, una rifa, con quien hicimos sorteo. Y me acuerdo muy bien que cantó Lucha Reyes, Lucha Reyes, en el cine Tacuba allá en México, yo recuerdo donde conocí a Lucha Reyes, porque cantó precisamente en la ceremonia donde hubo el sorteo para ver quién se quedaba al servicio militar. Desde luego que como yo ya estaba, no me podían quitar, sino que únicamente era para los demás, pero como la ley dice que todo el que cumpliera dieciocho años debía participar uno...

J: Sí.

R: Entonces nosotros encuadrados allí en la unidad, tuvimos que asistir a ése... . Tomar participación en el certamen, como

de todas maneras ya estábamos adentro. Digamos, pues que le puedo decir, cuando yo estuve ahí en la escuela militar donde salí ya se Sargento Segundo en esta escuela con los conocimientos básicos, porque no es más que una cosa básica para el inicio de mi carrera. Desde luego como ya le digo, yo ya tenía esa inquietud, yo era radio aficionado. Pertenecía al club de radio experimentadores de la ciudad de Aguas Calientes, entonces allí empezaba yo a adentrarme en los conocimientos de las transmisiones de las difusoras, radido frecuencias y demás cosas que se usan. Tenía yo pues...mismos del club, algunos técnicos y...inclusive los propietarios de la estación local, eran amigos de nosotros, pertenecían al radio club, Club de Radio Experimentadores de Aguas Calientes.

Entonces yo tenía dieciséis años por ahí así, diecisiete, entonces ya sabía yo lo que me gustaba y lo que yo quería ser. Entonces como le digo, salimos con los conocimientos básicos ya graduados, y allí se vino la necesidad, el ofrecimiento de el Presidente Avila Camacho de enviar algún contingente para la segunda guerra. Este contingente, se pensó que fuera alguno que... . Siendo pocos los hombres, tuviera un efecto más, cómo le diría, que tuviera más efectividad, con poca gente y menos gastos, entonces se pensó en la rama de la aviación. La rama de la aviación entonces hizo su organización en un escuadrón, organizar un escuadrón que tuviera ese potencial destructivo con poca gente y poco armamento, pero sí más efectivo, más alcance. Entonces se

pensó, como le dije, en un escuadrón aéreo.

La planilla de un escuadrón incluye no nada más los aviones, sino que incluye el personal de vuelo y el personal de tierra. Personal de vuelo son los Pilotos, el personal de apoyo terrestre, pues incluye diferentes ramas de apoyo como son los mecánicos, los mecánicos que se dividen en diferentes ramas. Mecánicos que de aviación, mecánicos en ese tiempo, que se usaban los aviones de hélice, hidráulicos, sistema hidráulico, sistema eléctrico, sistema de comunicaciones, servicios también de intendencia, de almacén para poder suplir refacciones o lo necesario. Entonces se empezó a tomar gentes de diferentes agrupaciones o dependencias militares para poder formar este escuadrón. Se pensó en los Pilotos y mecánicos, entonces, con respecto a las comunicaciones y electrónica se escogió a la Escuela de Trasmisiones de la cual yo acababa de salir, y me acuerdo muy bien que en ese tiempo estaba el General Clarck Flores, era el Comandante de toda la rama de transmisiones, me acuerdo muy bien que saliendo de la escuela, ¿pues qué serían? Como unos ocho días, por ahí así, nos llevaron a todos los de la antigüedad y nos dijeron que había la oportunidad de salir, se estaba formando un contingente en el cual nos iban a dar la oportunidad de salir a unos para el frente, entonces que los que quisiéramos ir diéramos un paso al frente y nos formó él mismo así. Eramos bastantes, qué seríamos setenta, ochenta de nuestra antigüedad, entonces muchos dimos el paso al frente, algunos se quedaron, entonces

al güero, el encargado de ahí, no me acuerdo quién sea, qué rango tenía, dice, no son muchos tenemos que recortar.

Entonces todos los que estábamos formados dice: "A ver, empiece usted del lado izquierdo, numérese: Uno, dos, tres, cuatro. Todos los nones pasen al frente: Uno al frente, dos, tres, cuatro." Entonces así ya hizo la selección, porque eran muchos y necesitaban conformarse determinado grupo como... . Pues no me acuerdo si seríamos de transmisiones unos veinte, unos veinte elementos estábamos. Entonces, así fue como está selección voluntaria y al azar al último, fuimos seleccionados, desde luego que muchos en el segundo intento, y cuando dieron el paso al frente, se quedaron con las ganas. Compañeros que quisieron ir y no tuvieron esa oportunidad. Yo afortunadamente sí la tuve porque era mi deseo de formar parte en este contingente.

J: Después de allí ¿qué pasa?

R: Bueno, pues después de allí, todavía había que hacer otra selección, porque había que ver si estaba uno apto para condiciones de vuelo, si podía uno formar parte de la rama de la aviación porque ahí íbamos a estar encuadrados, es decir formar parte de una unidad aérea. Entonces nos llevaron al antiguo campo de Balbuena, que está ahí. yo viví ahí mucho tiempo después en la Cardín Balbuena [?] ahí estaba el campo de aviación está hacia la cabecera de la pista, de las pistas de aterrizaje, ahí era el campo militar. Entonces nos llevaron y nos empezaron a subir a un avión de esos, Norte

American y un (ininteligible) y por cierto que a un compañero al aterrizar dio un capotazo la máquina, y fuimos a sacar con todo y (risa) el Piloto, pero no le pasó nada, pero estaba pálido y de tantos él fue el desdichado. Yo creo que la forma ésa a consistido en que si a uno no le da miedo, si no tenía alguna anomalía física para aguantar esas cosas, y no, a mí no. Esa fue la primera vez que volé yo y pues...(inaudible) muy fuerte, muy bien volteaba yo hacia abajo y digo: "Pues éste de volada que bonito se siente." No creo que haya gran cosa ni... . No me dio ningún miedo ni una nada, sino al contrario me motivó a seguir teniéndole más cariño a la aviación y así fue como el hueco se hizo, uno, dos o tres, se quitaron y ya, y unos se quedaron como reemplazos. Entonces ya nos conformamos, nos agrupamos causamos bajas de la escuela donde estábamos, en el grupo de que estábamos, que habíamos salido de la escuela, pasamos a formar parte de un grupo que se llama el grupo de perfeccionamiento. Ese grupo de perfeccionamiento estaba designado a ir a los Estados Unidos para que conforme el plan que tenía el Presidente Cliff [?] que era el Secretario de la Defensa de aquí de Estados Unidos estaban promoviendo para que sus tropas tuvieran la mejor preparación. Entonces nosotros entramos como grupo de presionamiento a esas escuelas especializadas del Ejército de los Estados Unidos conforme a nuestra especialidad para perfeccionarnos en lo que ya nosotros teníamos algo de conocimientos. Los Pilotos ya volaban, tenían muchas horas,

[ya eran] expertos, y otros pues... . Nosotros de transmisiones como le digo, teníamos lo básico y ya nos mandaron a diferentes bases de los Estados Unidos conforme los equipos que íbamos a trabajar. A mí me tocó estar en una base militar que está allí por Illinoi, Campo Scott Field, se llama, se llamaba, no sé si todavía exista, entonces allí recibimos entrenamiento acerca de los equipos que se usaban en los diferentes aviones de los Estados Unidos, comunicaciones. Entonces hicimos un curso intensivo con unos buenos instructores y ya que acabamos nuestro curso, nos reintegramos a todos los demás elementos en diferentes lugares. Así fue como empezó nuestro perfeccionamiento.

J: Y en ese perfeccionamiento o adiestramiento ¿qué problemas enfrentaron? Por ejemplo, me refiero a cuestiones de idioma.

R: Bueno, en realidad lo que nosotros (ininteligible) tuvimos algún problema con el idioma puesto que los instructores casi la mayoría hablaban español. Algunos no bien, pero sí podíamos comprender y aparte de que como le digo, no era una cosa nueva para nosotros sino que más bien lo que era, en medio de la forma. Como estaban configurados los equipos y pues algunos como dicen le caen los "tips" para su reparación, pues se alimentaba algo que se pudiera hacer, fácil y con esa seriedad y además fue fácil, no hubo ningún problema.

J: Una vez que terminó el adiestramiento ¿cuál fue la siguiente fase?

R: Bueno, una vez que terminó el adiestramiento, pues esperar

órdenes, lo que la superioridad dictara, trasladarnos a un frente, nosotros no sabíamos a dónde íbamos a ir. No sabíamos si iba a ir a Europa o algún otro lugar, desde luego que el Presidente cuando hizo esa declaración de guerra, la hizo contra lo que antes se denominaba el Eje constituida por las naciones pro nazis que eran: Alemania, Italia y Japón hicieron una sociedad, le decían el Eje del fascismo, entonces todo el que se opusiera al Eje era aliado, nosotros como aliados estábamos en el camino de que nos pudieran mandar a cualquiera de esas tres naciones que se suponían que estaban en contra de los principios democráticos que tratábamos de defender puesto que habíamos sido heridos en nuestra soberanía por algunas naves que nos hundieron en el Golfo de México, unas naves petroleras, entonces hubo que contestar con dignidad ese ataque.

Entonces no sabíamos como le digo, no sabíamos a dónde nos iban a mandar. Viendo que la guerra, supongo yo que viendo el alto mando que la guerra en Europa estaba ya casi definida la victoria, nos mandaron al frente de oriente allá al Pacífico. Allí nos juntaron en un puerto del Pacífico, San Francisco, y de allí salimos en un barco de esos de transporte Victory, tipo de la victoria, esos que construían rápido en esa época y en ese nos embarcamos hasta llegar a las Filipinas, porque allá nos designaron, a las Filipinas ahí. A la liberación de las Filipinas puesto que Mc Arthur había regresado a Filipinas y había empezado a barrer [a] los

japoneses hacia el norte, hacia el norte, dejarlos. Dejar la isla ya liberada. La isla de Luzon, allá nos designaron. Ahí si fue como llegamos allá, me acuerdo ahorita era un primero de mayo. Desde luego que el viaje lo hicimos bajando de San Francisco, bajando al Ecuador y dando la vuelta y pasar cerca de las costas de Australia y Nueva Guinea, por allí y seguir así hasta el archipiélago hasta donde están las islas de Luzón, Mindanao, y está allí la capital de allí que era Manila. Pues era para evitar los ataques de los submarinos y como éramos...no nada más nosotros íbamos en ese barco, iban las tropas americanas que eran muchas y nosotros bastante gente, ¿no? Expuestos nada más a un ataque. Usted sabe que ésa es la etapa, o era la etapa más peligrosa, puesto que el enemigo le conviene más poner fuera de combate una unidad que está sin defensa y sin nada, que ya una vez armada estando en tierra. Entonces esos convoys eran muy codiciados por el enemigo.

J: ¿Hubo algún ataque?

R: No, no hubo ataque, pero sí siempre cuando va, siempre había esos rumores: "Que no que ahora vimos un periscopio." Que vieron un periscopio y que por eso nos fuimos para acá y que sonaron la alarma y eso, porque cuando había simulacro sonaban las alarmas y entonces todos tenían que correr a sus puestos - la tripulación- y uno pues está nomás ahí bajo cubierta con el salvavidas, un salvavidas azul, no me acuerdo muy bien, con una lámpara aquí, con un especie de flash, de luz. Entonces

tenía uno que estar dormido hasta con el salvavidas y como detalle chusco puedo decirle que algunos habían perdido sus salvavidas. (risa) Se perdieron salvavidas, uno o dos, entonces tenían que andar buscando en dónde se agenciaban uno a alguien que descuidara (risa) el salvavidas. Como eran igual no tenían nombre, el otro tenía que andar buscando. Sí, así es, se pasó esa...

J: Esa travesía. ¿Cuánto duró esa travesía?

R: Duró treinta y cinco días. Treinta y cinco días hicimos de allá a Manila. Desde luego que...

J: ¿Del puerto de San Francisco?

R: San Francisco. Cuando pasamos el ecuador, siempre esos barcos, había esa costumbre, no sé si todavía... . Hacían una ceremonia en la cual se da una especie de iniciación a los que cruzan el ecuador. Me acuerdo que el Capitán del barco hizo una especie de alberca de lona, entonces un marino se disfrazó de Neptuno, con unas barbas grandes y un trinche grandote y tenían sus subditos, una especie de carnaval. Entonces se hizo la ceremonia de bautizar a uno, porque había entrado en los reinos, en el reino de Neptuno. Entonces se supone que estaba enojado Neptuno, porque le habían llegado [a] sus dominios y entonces lo castiga al que está allí. Bueno, una ceremonia así tipo carnavalesca y teatral muy...traía un pescado así, grandote. Me acuerdo bien, un pescado pues yo creo que estaba así todo de mal olor y se lo embarraba en la cara y todo... . Y ahí el pobre estaba sufriendo. No me

(ininteligible) a mí, a varios los iniciados, todos estábamos viendo, todos americanos y mexicanos viendo la ceremonia. Ya después de esa ceremonia se reparte un certificado el cual dice que fulano de sutano ha cruzado el ecuador de fecha tal y tal lado. Entonces ya pertenece a la legión de Neptuno, no sé que. Eso se usaba antes no sé si todavía.

J: ¿Y a quién le dieron ése...?

R: A mí me dieron uno también. Creo que a todos. Se repartía si el no...

J: (Inaudible)

R: No, no me acuerdo. No lo he visto por ahí a de estar. Está de Neptuno así sentado con su pelo largo, una corona como rey mago, así está. Bueno ésa fue esa ceremonia que se cruza el ecuador y luego pues me acuerdo bien que esa travesía se la pasaba uno meditando, porque tenía que ir con las luces apagadas siempre. Entonces como las bocinas ahí anunciaban que el apagón era obligatorio puesto que significaba seguridad para el barco, el barco debía de navegar con sus luces apagadas. Así que cuando no tenía uno sueño pues se salía uno a cubierta a recargar si no había nada qué hacer. A mirar las olas como se rompían y allá de vez en cuando veía uno de día los delfines que pasaban y una cosa de esos mares que es muy común, los peces voladores. Yo nunca los había visto son peces plateados que tienen unas alitas, entonces de repente veía usted salir como siete, ocho que salen del agua y vuelan así, prácticamente unos veinte metros y se vuelven a meter, y

les vienen siguiendo y de gusto salen, se ven muy chistosos con sus alitas así en V, y se vuelven a meter, pez volador. Y luego de vez en cuando veíamos unos cachalotes allá, ballenas y como está uno... . "No. Yo vi una cosa negra, un periscopio." Y pues nosotros les decimos que son borregos, es un borrego, porque un borrego es cuando uno dice una mentira para que los otros se los crean, dicen: "Voy a soltar un borrego." Voy a inventar un cuento pa'que se lo crean. (risa) Entonces soltaron muchos borregos durante el viaje, que nos iban a atacar. Y de repente la primera vez que oímos eso, la señal de sirena, pues todos listos y ahí van los marinos, se subieron a sus puestos que son las ametralladoras, un cañón que le decían "El Baby," y la ametralladora.

Pues luego ya se subían y se sonaba la sirena y empezaban a disparar, pero no veíamos a quién por eso es que era un simulacro. Para estar listos cuando deveras [de verdad] nos atacaran. Afortunadamente nunca pasó eso, pero siempre la primera vez, es justo decirle que esos tronidos y todo pues nos alarmaban, nos ponían alertas en lo que pudiera haber pasado. Después ¿qué le hiba a decir? Bajamos allá el ecuador y allí un punto de reunión, cuando ya llegamos a la zona más peligrosa, entonces ese barco se tuvo que integrar a un convoy. Ese convoy, pues sí, hubieron muchos barcos unos...fácil le calculo unos noventa barcos. Entonces íbamos formados de tres en fondo, tres, tres, tres. Una fila larga y adelante había unos restrictores, hacían este...navegaban en

forma de zigzag, así. Rápido, rápido, más lentos, haciendo zigzag, estando buscando, pues detectando algún submarino y destructores y barcos de guerra que estaban protegiendo el convoy.

Final del lado A del cassette 1

Principio del lado B del cassette 1

R: Bajamos con nuestro focote y estábamos muy entumidos, es que tanto tiempo estar ahí, no tener mucha libertad de movimientos, aunque uno estaba joven pues siempre entumido y todo, y con el armamento acá porque como le digo, el casco, el acocote y...

J: El salvavidas.

R: Bueno, ya lo habíamos dejado el salvavidas allí porque al barco todas las municiones que teníamos que llevar y esas cosas, estaba pesado. Entonces muchos estaban entumidos, me acuerdo bien que al bajar, bajamos en un muellecito y entonces a uno de los muchachos se le perdió el acocote, pues se le cayó así (risa) en el muellecito. Pues estaba un muelle improvisado, ¿pues qué iba a hacer? Entonces andaban allí unos filipinos pues como de unos ocho, nueve años, y luego a señas como diciendo: "¡Andale se me cayó eso, sácalo!" No, pues rápido estaban nadando, se metieron y sacaron eso. Y luego decíamos: "¡Ah qué bueno!" "¡Oye pero este no es el

mío!" (risas) No, dice ahí hay muchos abajo. Pues ya agarró ése, estaba bueno y ya por eso ya se lo llevó, pero quiere decir que abajo había muchos allí, varios. Pues estaba en plena guerra, quién sabe que tantos hubieran caído y ya dejado su arma.

J: Su acocote.

R: Su acocote y este niño filipino sacó otro para reemplazar a aquél. Claro que luego se ve que no estaba bien, si es que no estaba o no sé que historia tendría después, pero se procuraba siempre que las armas estuvieran en buenas condiciones. Sí ése es un detallito que me acuerdo bien. Ya desembarcamos y nos asignaron a donde debíamos ir. Mi misión ahí en el escuadrón como había, modestia aparte ¿verdad? Como le dije ya tenía yo conocimientos de las transmisiones, yo antes de entrar a la escuela ya sabía algo, ya lo tenía por vocación. Pues entonces me dieron a mí la atención del laboratorio de radio y comunicaciones, los demás muchachos estaban encargados de las escuadrillas y ahí en el laboratorio rudimentario que había para ir supliendo las necesidades de los aviones...

J: ¿Usted tenía su laboratorio?

R: Bueno, pues tenía los aparatos básicos, el generador de señales, de BHF, probadores- multímetros probadores. Teníamos también herramienta necesaria para poder cumplir con el compromiso que se nos había dado. Con eso hacíamos las reparaciones adecuadas en el campo. Cuando ya era una reparación de más, digamos más a fondo, teníamos la ventaja

de...había un centro allí del mismo Ejército americano donde usted llevavba el equipo y le daban otro nuevo. Ya con eso resolvíamos el problema. Le voy a decir que para este caso, estoy hablando de mil novecientos cuarenta, cuarenta y cuatro por ahí así. Los equipos eran muy pesados. Muy pesados los equipos de comunicaciones, el equipo de BHF, que eran la comunicación que tenían los aviones estos, pues era pesado, fácil pesaba unas veinticinco libras. Muy pesado, pues eran de bulbos pesados, todavía los transistores ni siquiera soñaban en aparecer. Esos equipos ahora pesan dos libras, cuatro libras...chiquitos y más potentes. Entonces nosotros trabajábamos en ése. Los primeros BHF, que empezaron a aparecer allá en tiempo de la guerra. Y los equipos de radionavegación, pues en realidad yo, como después seguí, me integré a la aviación civil, pues ya me di cuenta que empecé a desaviarse el ABF [?] o sea un aparato para guiar a los aviones por medio de las estaciones terrestres de radio. Eso se llama: "Automatic Direction Finder", indicador automático de dirección, entonces nuestros aviones no lo tenían. El Piloto nada más tenía de navegación un aparato rudimentario chiquito, pero ése se guiaba por medio de señales que necesitaban oír ellos, donde había una raya quiere decir que estaban en el haz que los llevaba hasta la estación, pero si se desviaban o iban más lejos nomás no oían nada, y cualquier tormenta o algo...

J: Entonces alcanzaban muy poco radio de acciones.

R: ¡Así es! Sí, era una nevegación rudimentaria, radionavegación rudimentaria. Entonces nomás tenían que irse a la brújula, rumbo y giro direccional y esos este...pues habiendo tormenta francamente cualquier descontrol ya saba usted si cree usted que va para allá o el viento lo va sacando, lo va sacando. Y en esas emisiones que son de la isla a mar abierto o algunas misiones que están fuera de indicación visual, donde ve usted puro mar, pues daba lugar a que se perdieran los Pilotos, muchos.

J: Oiga Sargento, entonces cuando tenía una misión a...de esas misiones que duraban siete horas ¿entonces estaban incomunicados?

R: ¿Incomunicados? Con la base sí, con la base de tierra pues, el BHF, nada más tiene alcance hasta el horizonte. Ahora ya con los satélites se avienta la señal y el satélite la avienta más allá, pero antes no habían esos satélites. Nada más al horizonte. Y entonces dependían de la potencia que tuvieran. Esos aparatos eran como de ocho wats, ahora se trabajan hasta cien wats, veinte wats, era la comunicación muy precaria y no había con la base sino más bien entre ellos en las escuadrillas, usaban cuatro canales: "A," "B," "C," y "D" y tenían uno "disque" canal de emergencia, pero como le digo no tenían comunicación con la base, porque para una comunicación más lejos se necesita otra clase de equipo o sea, el HF que esos aviones no lo tenían.

J: Y el HF, ¿ya existía en ese momento?

R: Bueno, existía para otro tipo de comunicaciones. En cuanto a lo militar en esos aviones de casas no podían entrar, ese equipo necesita una antena más larga. Pueden comunicarse más lejos, pero con mucha interferencia. El BH [?] tiene la ventaja que no hay interferencia, se oye clarito y el HF pues eran más frecuencias, ¿pues que serían como cuatro mil, cuatro Megahertz es una honda un poquito larga. Entonces hay muchos tronidos, hay lo que se llama "skip" se brincaba la onda y todo y como unos aviones no tenían eso, sólo los bombarderos, allá en otro tipo de misiones, los B-24, los B-17. Entonces ellos si se llevaban ese equipo, equipo BHF, para comunicaciones con la base. Pero los de nosotros no tenían esa comunicación, nada más este BHF, para comunicarse casi ya llegando con la torre de control, vamos. Llegar al área de control, pues ya se podían comunicar o ellos mismos, cuando iban de misión les decía: "Ahí te voy atrás, fíjate aquí, quién sabe qué, ponte cuidado por allá." Me acuerdo muy bien que había también algo chusco porque empezaron a decir que la manera de eliminar un cero japonés, era ponérselo a la izquierda: "Nomás tú procura que el cero japonés vaya a la izquierda y no te pasa nada." "¿Por qué?" [le dije]. "Porque el cero a la izquierda no vale nada, conforme a la aritmética." (risas) Esa era la cuestión.

J: ¿Eso quiere decir que si había algún problema en la misión, la base no se enteraba hasta después de siete horas, vamos, que llegaban de la misión?

- R: Ciertamente así es cuando ya llegaban de la misión y pues a ver, falta fulano, falta zutano, y al rato venía zutano- el zutanito- pero el fulanito no llegaba. Entonces pues ya se daba después de determinado tiempo, se investigaba ya los equipos de tierra. Esos los del Ejército, éstos sí tenían HF entonces se comunicaban allí, allí en el sistema no conocía yo como estaban ellos enlazados, entonces ya decían: "No pues aquí no hay nada, no había aterrizado nada, no sabemos de algún avión que haya tenido algún percance." Así entonces ya se daba por periodo de determinado tiempo.
- J: Entonces eso quiere decir que el Piloto en cierta medida, no las tenía todas consigo, porque decía bueno, si necesita más refuerzos o algo pues...
- R: Ciertamente así es porque así era en esa época, el Piloto tenía que luchar también con esa falta de comunicación, digamos con más efectividad. Ahora ya vemos que todo es diferente, ya está la mesa puesta y esa mesa se puede decir que esos elementos que fuimos, no nada más nosotros sino todos los soldados de todas las naciones. Contribuimos con nuestra experiencia lo que pasó, la pérdida de vidas si usted quiere, también se puede contar. Para sentar las bases de la aviación moderna, la aviación civil que ahora ya tiene muchas ventajas y es más segura que antes.
- J: Oiga Sargento, eso es en relación de radio, bajo alcance que tenían, si yo le preguntara en relación a la calidad del sonido ¿cómo era la máquina cómo era el avión? Por ejemplo yo

tengo aquí mi grabadora, pero de nada sirve tener una muy buena grabadora, si no tengo un buen micrófono y visceversa.

R: Bueno, tiene usted razón, había que ver la calidad de la transmisión, era una de nuestras misiones, porque se usaban unos micrófonos de garganta, no eran como micrófonos de esos sino que eran unos micrófonos que el Piloto traía aquí así, dos pastillas así como...por acá afuera, negritas como un resotre, aquí así.

J: Al rededor del cuello.

R: Al rededor del cuello, entonces esos iban enchufados allá a donde...pues al aparato. Entonces el Piloto nomás apretaba y hablaba, entonces parecía que estaba hablando solo, pero en realidad estaba hablando con la vibración de la garganta, entonces nuestra misión...una de nuestras misiones era ver que la calidad del sonido fuera bueno, que fuera audible. Nosostros necesitábamos checar con la torre de control ahí de la base a ver cómo escucha. Fuerte y claro era la señal: Loud and clear, quiere decir que se oía claro y fuerte. Entonces ya estaba la modulación checada y cuando había un problema así entonces se checaba la potencia con un medidor de campo, es decir el campo que estaba generando el transmisor lo checábamos con el indicador, entonces sabíamos que estaba bien el equipo o no. Con eso ya cumplíamos. Como le digo, la transmisión de ese BHF, se hacía en el horizonte y tiene esa caracteríztica que se oía clarito, sin ninguna interferencia. Pues lo contrario del HF que tronidos y se va la onda. Se iba

y se venía...Fadings. Que le decían fading se desvanecía y todo. No lo usábamos nosotros sino los aviones, como ya dije nada más tenían BHF.

J: Eso es hablando del sonido, ¿qué tal estarían los aviones, aunque yo se que usted no era mecánico, sino radio operador? ¿Qué sabe usted de los aviones? ¿Se quejaban los Pilotos o los mecánicos?

R: Pues no fíjese. Primero llegamos y me acuerdo que nos dieron unos aviones ya usados, pero teníamos un personal de mecánicos gente de mucha experiencia que habían trabajado mucho allá en México. Sería unos cuarenta años de edad, cuarenta y cinco años de vida, gente grande. Había gente madura y había también mecánico jóvenes que habían salido de la escuela militar, entonces ellos mismos estaban aparte de poner su experiencia en juego, enseñando a los demás muchachos. Por esto, porque las máquinas que dieron primero eran pues en buenas condiciones, pero había que ponerles algo [de] lo que se necesitaba para dejarlos en las mejores condiciones de vuelo, esto es mientras llegaba el equipo de nosotros, que el gobierno iba a facilitar, que iban a hacer aviones nuevos.

J: ¿Quién lo iba a facilitar, el gobierno mexicano o americano?

R: No, el gobierno americano tengo entendido que tenía un plan con el gobierno de México de renta de préstamo, de todo el material que íbamos nosotros a consumir, después no sé cómo hayan quedado, pero la idea era que el gobierno de México pagara todo eso. Entonces estábamos esperando que nos

llegaran los aviones nuevos y como íbamos con el deseo de que ya, ya, ya, bueno pues ahí están esos aviones a ver qué, entonces los señores de más experiencia empezaron a arreglarlos y los pusieron bien listos para vuelo y con esos se empezaron a trabajarse.

J: ¿Y llegaron esos aviones nuevos?

R: Sí, sí llegaron al último, al último llegaron los aviones, muy bonitos.

J: ¿Y qué tal el sistema de radio?

R: No pues el sistema era igual porque era exactamente standard la configuración de los equipos, era lo que se usaba, no había más el non plus ultra, lo máximo allí. Pero eso estaba en buenas condiciones pero estaba usada, pero las dejaron muy bien. Las reafinaron como un carro bueno que usted nomás afina el motor, las bujías qué sé yo, y lo dejaron como decimos al centavo. Y con eso se empezó a trabajar hasta que llegaron los nuevos, los otros en comunicaciones pues llegaron igual, no había ningún cambio en el equipo eran standard, así venían.

J: ¿Tiene usted idea cuánto gastó México en esta misión?

R: Pues no, francamente no. Ni me he puesto a investigar, no sé si allí quedó la cosa o no sé, pero había un convenio entre los dos gobiernos, no sé [en] qué pararía. Así fue. Luego íbamos allá, teníamos las pistas, la pista de aterrizaje era, me acuerdo muy bien, era en un llano que estaba despejado. Pero eran desde planchas de acero, fierro, unos agujeros en

medio, así se tendía la pista de muchos, la medida adecuada, pero eran planchas de fierro que se ponían arriba para que pudiera despegar la máquina, y así salían a misión los aeroplanos y estábamos pendientes de cuando llegaban eso es todo. Allí, me acuerdo muy bien que una vez estaba yo comentando con un compañero y cuando llegó este...¿cómo se llama?, Garduño. Llegó quemándose de aquí en su asiento, no sé que le pasó, no sé, que se venía quemándose el avión aquí. Entonces, corrimos todos allá y el primero que los sacó, fue un compañero ¿cómo se llama? ahorita no recuerdo el nombre, lo sacó. Entonces, se quemó toda esta parte de atrás. Era grandesito. Así varios que llegaban y veíamos los daños, luego les daban alguna metralla, agujeros, ya pero ya estábamos pendientes a la llegada de las máquinas a hacer el balance. ¿Que qué, qué hubo aquí, cómo le fue o como... . No pues sí, y ya anécdotas allí que quedaban ya registradas.

J: ¿Qué hacían ustedes mientras los compañeros estaban en misión?

R: Bueno, pues teníamos otras labores, generalmente cuando hay una misión, no puede uno despegarse de allí del campo, es como si uno estuviera formando parte de esa misión, no puede decir bueno ya se fue voy a hacer otra cosa, me voy a poner a dormir. No, no se puede, tiene que estar allí al pendiente sin retirarse y esperando órdenes de los oficiales que están allí. Tiene que estar uno allí al...con el...debajo del ala, o mirando el horizonte porque no sabe uno cuánto va a durar esa misión y le dicen a uno. Dicen, ése va a tal lado y

regresa, no salen y sólo ellos sabían sus misiones a dónde iban, quizás se los digan después, no sé cómo estaría el sistema de ellos, su plan de vuelo. Yo creo que algunas veces antes les decían a dónde iban, pero no nos comunicaban a nosotros. Se subían al avión e iban libre, libre, vámonos: "Take off." Se iban, entonces no podía uno decir como le digo, vamos a jugar o a hacer deporte. No, tenía uno que estar allí esperando, ya cuando llegaba entonces pues sí ya había que dar mantenimiento, porque las máquinas en aviación hay que- aunque llegue la máquina- hacer una revisión general de todo, hay que destapar las cubiertas, ver que no haya ninguna fuga, correr otra vez la máquina.

Hay una rutina que hay que hacer, tenga o no tenga nada. Así es que llegaba el Piloto y se iba, entonces el personal de tierra todavía tenía uno que seguir allí para dejar las máquinas en condición al día siguiente. De día o de noche como fuera, hasta que no estaba bien. Que si no estaba bien, pues ya se daba por terminado el servicio, entonces se iba uno a su barraca, de decían, pero más bien eran tiendas de campaña grandes donde habían unos catrecitos allí. No podía uno salir ya, porque estaba lleno de maleza, de muchos bichos, animales no sabía uno qué se iba a quedar allí.

J: ¿Usualmente cuántos aviones habían en una misión?

R: Pues depende, algunas veces habían cuatro, tres, y a veces más, pero generalmente eran como cuatro o tres. Y luego no nada más había una misión, un día puede salir uno y luego

salían otros dos, otros después, pero ninguno salía solo. Eran de a dos lo menos, mínimo dos aviones, este...pares en los compañeros, así era como se trabajaba.

J: Y en sus horas de asueto ¿qué hacían?

R: ¿Asueto? Pues no, no había asueto. No podía decir yo...

J: Hoy es día libre o algo así.

R: No, no había días libres. Ni modo de decir: "Hoy es domingo y no va a haber vuelos." No. Nada, era parejo la cosa, sólo que algún permiso especial alguna enfermedad o algo, entonces sí podía irse uno, pero en esos casos no hay nada de asueto ni nada...

J: No tenían un horario, vamos a decir de tal a tal hora salen...

R: No. Nada, nada, nada. Parejito. No le digo, nada más yo tuve algunos días en la...allá cerca en un hospital que estaba cerca de la base porque mi salió la muela del juicio, y entonces me...

J: ¿A qué edad?

R: Pues serían como veinte años, veintiún años por ahí así. (risas) Me salió la muela del juicio y entonces empecé a sentir que me dolía y esa noche no dormí en toda la noche. Se me inflamó y fui con el médico de nosotros, porque llevábamos también médico. Dice: "Tienes que concentrarte al hospital pa' que te vea el especialista." Y me acuerdo que me llevaron en una ambulancia hasta allá, hasta San Fernando, se llamaba el pueblo que estaba allí cerca y allí en la plaza, en la plaza...

- J: ¿Eran médicos privados de allí, de Las Filipinas?
- R: Era un Mayor, médico cirujano de nosotros, que estudió en México. Entonces ya había personal de enfermería. Entonces yo fui el... . "No, pues eso es un absceso, eso necesitas ver al especialista."
- J: Y el especialista ¿era de Manila?
- R: Sí, era un hospital que estaba de campaña. Estaba en la plaza principal, en la plaza. Entonces llegué yo y me encontré a un compañero, le decíamos: "El viejo grillas" Quién sabe que tenía él, pues ya estaba allí ya...hay qué bueno que estás aquí. Entonces ya me checó el médico, el dentista, porque era un dentista americano estaba...un instrumental muy bueno. No pues si (ininteligible) ahora sí y todo, pero pues era una carpita, un hospital...
- J: Equipo moderno...
- R: Sí, es un sillón y todo lo que ve uno en los dentistas, allí estaba. Y no: "Sí éste es un absceso, necesito que se le desinflame." Y entonces me sacaron una radiografía y vieron que la muela trataba de salir, pero no, no podía, porque estaba ya le digo, tenía de la encía (ininteligible). Entonces ya que se desinflamó, me cortó entonces ya salió, pero lo malo que a veces si no se me olvida, fue el primero dolor de muelas que yo sentí, cuando me salió la muela del juicio (risas) y sí así pasó ese detalle.
- J: ¿Y estuvo inactivo durante un par de días?
- R: No, que par de días fue como ocho días, seis días. Me acuerdo

que ya estaba yo desesperado, ya quería yo ir otra vez con mis compañeros...

J: ¿Allí estaba en la base?

R: No, estaba allá en el hospital, y bueno pues ya estoy bien, ya quiero irme, no es que no hay ambulancia que lo lleve. Pues eran como cuarenta kilómetros. No dije: "Entonces yo me voy así. Cómo se va así. Sí yo me voy a salir como pueda." Entonces me fui de aventón hasta allá. (risas)

J: Hasta el campamento. ¿Describame esa carpa donde estaba el hospital! ¿Había mucha gente allí?

R: Pues sí, había unos catres, era una carpa color verde alargada, no como las carpas que está uno acostumbrado, pero el consultorio, podíamos decir, así donde estaba este dentista, pues tendría unos cuatro por cinco metros más o menos, ahí estaba su sillón, era un americano, había una luz arriba y piso de tierra. Fue donde me atendió. Estábamos ahí los convalecientes podríamos decir, sí pues era una carpa como las otras, con su catre de campaña y mis compañeros ahí, yo como le digo estaba con ese compañero. Me acuerdo muy bien que no teníamos cubiertos para comer lo que nos daban, entonces este señor era más grande que yo, pues yo un muchacho, él tendría como treinta años, yo veinte, por ahí. Entonces dice: "No, ¿qué pasó? No, pues fíjate que no tengo... . Ahorita te hago uno." Entonces hizo un tenedor de madera, era muy hábil, pero mire haga de cuenta que era un tenedor de fierro. Completamente lo talló y con sus puntas y

tenedor. El también tenía su... . No había otro viaje.

J: Durante esos seis días que estuvo usted en el hospital provicional, ¿había muchos enfermos? ¿Había...los médicos eran todos de Estados Unidos, o había muchos filipinos, cómo operaban?

R: Bueno, en realidad yo, mi único contacto fue con el dentista, pero se veía que allá había otra actividad en otras carpas.

J: Entonces en esos seis días ¿no salió de allí de con el dentista?

R: Salí de ahí, a mi lugar, de ahí de con el dentista a mi carpa, con el dentista fueron dos consultas nada más y luego pasaba el otro...el (ininteligible) de guardia a ver cómo estaba, que se me bajó todo y ya me vio. "No," dice: "Está bien." y luego me vio mi dentadura y dice: "Fine." Porque no tenía yo ninguna caries, perfecto estaba. Me acuerdo también eso fue un detalle significativo que se me quedó en la mente. Cuando hicimos nuestro examen médico, allí en la base de Randolph un porcentaje muy alto de nosotros tenía la dentadura perfecta, perfecta sí. Yo era uno de ellos y como casi...unos la tenían mala, pero estaba admirado el dentista, decía: "Oh, fine, fine." Nomás le hacía así, porque teníamos la dentadura bien, y ya ve que una dentadura sana es símbolo de buena salud. Pues ya todo se acaba con el tiempo, pero en esa época yo tenía muy buenos dientes. Y así pasaba este hombre veía todo y pues ya está bien, bueno pues ya me voy. Ya mándeme a...pues no había ambulancia, tiene usted que esperarse.

Dije: "No, que no me espero ya." Pues se aburre uno, y con esos ímpetus de la juventud, no le importa. En tiempo de guerra, irme a pie, hasta allá, cuarenta kilómetros por la carretera. Entonces, de puro aventón me fui, y ya llegué cerca, ya más o menos conocí. "Ya por aquí hay..." "¿Qué hubo, qué pasó contigo?" "No, pues ya me vine." Me acuerdo muy bien que iba yo caminando así para llegar a la base y de repente veo que sale una víbora más o menos como de un metro así, como de una pulgada y media de grueso, con muchos colores y "achis, es venenosa." Pues la coralilla...nomás esperé que cruzara el camión y yo pasé corriendo, porque son muy venenosas. Y ya llegué, ya me incorporé donde estaba y seguí con mis actividades como si nada. Esto le digo porque como ve, tiene uno ganas de hacer algo, seguir cumpliendo con lo que uno tiene no...

Final del lado B del cassette 1

Principio del lado A del cassette 2

R: Así era como empezaron las cartas y...ha debía uno escribir un formato especial, porque no era cualquier papel, entonces debía uno ajustarse a los renglones que ya estaban marcados como un machote, cuestionario. Allí, ocupar esos para que la cámara sacara nada más ese cuadrito. Y lo censurado pues allí les cortaban, allí donde era la censura, también lo que

recibía uno estaba censurado. Una vez, me acuerdo muy bien que me escribió mi hermana y como yo me fui cuando ellos no estaban allá, algunos de mis hermanos no estaba, ni mi papá, entonces me escribió mi hermana y dice: "Bueno, cómo es posible que te hayas ido, que nomás porque te dejaste llevar por esa propaganda, que defender la democracia. Tienes que pensar que los primeros que hablan de democracia, son también los primeros en pisotearla." Así me decía, pero quién sabe qué más diría ya porque le cortaron el pedazo. (risas) Y así me llegó la carta, mutilada, así siempre le trataban, ese fue sur americano, porque ella hasta vivía aquí en México.

J: ¿Y no sabe si a usted le mutilaron algunas cartas?

R: No, porque yo no me refería a esos temas. Pues uno no, no este...

J: ¿Qué tiene...

R: No, pues que cómo estás, +como una carta común y corriente, cómo estaba de salud y...pues como más bien uno quería saber de ellos, ¿cómo está fulanito allá? Pues extraño la familia, ahora sí estoy apreciando lo que valen los hermanos, porque no tengo a alguien, así un parentezco en cual pueda uno confiar, no hay hermanos, entonces aprecia lo que vale tener hermanos. Me acuerdo que una vez sí escribí a mi papá. Y ya pues era una carta sin ningún contenido poético o de queja, no nada, normal.

J: ¿Cuánto demoraban las cartas?

R: Pues la contestación la tendría uno como en veinte días,

veinte, veinticinco días. Sí, porque había que llevarlas en este...yo creo que juntaban en sacos y los mandaban en avión. En avión a Estados Unidos, y luego pues allí lo repartían, lo que llegaba ya a nosotros a México y luego lo que tardaban a uno en contestarle, porque no crea que vuelta de correo le llegaban a uno. Pero sí tardaban bastantito.

J: ¿Escribía usted seguido? ¿Recibía cartas con frecuencia?

R: Pues no, no muy seguido. No muy seguido, no seguido, pero sí de vez en cuando recibía. No muy seguido, pero sí recibía cartas. No sé como investigaban las antiguas novias que ya estaba uno allá. ¡Ah! hasta una vez me llegó una que decía de, fue hasta Washington. Washington, quién sabe qué...fulano de tal... . Sí entonces la mandaron allá. Dije pues qué anda haciendo esta carta. (risas) Esta antigua novia que ya no quería saber de ella, contestaba uno cualquier cosa.

J: ¿Se casó con alguna de esas novias que tuvo durante el tiempo de la guerra?

R: No, nadie sabe para quién trabaja. (risas) Conocí a mi esposa ya después con la que fue mi noviecita que yo tenía se cansó. Así es el mexicano. Yo me fui disgustado con ella. Ya me fui, pero me habló, me escribió. Entonces como que me di una reconciliación así. Llegando a México me dice uno: "No fulanita ya andaba con otro y demás. Y que esto y que lo otro." Ya siquiera estábamos mucho tiempo, un poco de tiempo, ya nos quitamos y ya siguieron ahí con otros romances. Ya se olvidó eso, pero ésa era mi noviecita, mi primer amor, ya ve

como no se olvida. (risas) Ya se murió la pobre, le fue mal, pero siempre no se olvida eso.

J: ¿Se murió ya?

R: Ya, ya tiene...sufrió mucho. Y ya me casé con mi mujer y ahí estoy todavía, cinco hijos tengo, cinco hijos los cuales me da gusto de haberlos podido educar. La más grande pues como usted ha de tener...es socióloga. La que sigue es médico cirujano y tengo a uno de mis hijos, el más grande, es médico veterinario, y luego el que sigue es actor. Actor, y hace comerciales de televisión y últimamente trabajó en "Cats," allá en México, en la comedia "Cats." Y el más chico es Piloto aviador de helicópteros. Esta allá en la Procuraduría con eso del narco tráfico, batallando con el narco tráfico, ése es...estuvo trabajando allá en las plataformas petroleras y últimamente está acomodándose allí.

J: ¿Qué piensa que fue su mayor contribución al Escuadrón 201?

R: Pues mi mayor contribución...el espíritu de cooperación y el deseo de salir adelante con la misión que me habían encomendado. Pues va a ir usted allá y tiene que salir adelante con la especialidad que se le ha dado. Esa fue mi mayor contribución que creo que di, porque di todo lo que podía dar.

J: ¿Qué estaba haciendo usted cuando se enteró que ya había terminado la guerra?

R: ¿Qué estaba haciendo? Pues no, no recuerdo bien, pero me acuerdo que...parece que...empecé a sentir mucho. Empecé a

oir muchos murmullos y todos salían y ¿que qué? Ah, primero oímos que se habían rendido allá en Europa los alemanes, los Nazis. Se había rendido Alemania. Entonces ya..."¡Hay que bueno, ya se rindió!" Y pues ya sabíamos que la guerra estaba (ininteligible) porque nomás quedaba Japón. Entonces ahí por agosto, por ahí, recibimos la noticia, porque pues se había oído en las noticias, no es que todos tuviéramos radio, sino que trascendía las noticias que eran del uso común de todos los demás...que Estados Unidos había lanzado la bomba atómica. Ya después ya estaba nomás uno pendiente, qué pasará, qué pasará, y después como dos, tres días se rindió Japón. Y ya pensábamos que pronto íbamos a regresar a nuestro país. Como sucedió así, en agosto, por ahí fue el lanzamiento y ya en noviembre ya estábamos de regreso en la ciudad de México, nuestra patria, nuestro país, ya habíamos cumplido lo que se nos había encomendado y teníamos el deseo de llegar con los nuestros. Esa fue nuestra...

J: Ya en México ¿qué sucede con el Escuadrón 201?

R: Ya en México el Escuadrón 201 siguió operando, sigue operando, y en ese tiempo siguió operando, porque se designó al escuadrón a la base de Veracruz, es decir en Veracruz, debía uno concentrarse a Veracruz, pero yo llegando como un mes después solicité y obtuve mi licencia ilimitada. Con el grado de sargento primero, porque salí de sargento segundo, entonces nos dieron un grado más, yo llegué aquí con el grado de sargento primero, que es el que a la fecha ostento, porque ya

no seguí yo en el Ejército ya luego me retiré, ya luego me dediqué a la aviación civil.

J: ¿Por qué se jubiló?

R: No sé, no recibí orientación, pero no me arrepiento de haberme dedicado a la aviación civil porque se me abrió otro horizonte. Otro horizonte más amplio, como de ciertos equipos y empecé a trabajar en otras áreas de compañías particulares, dependencias del gobierno.

J: ¿Con quién? ¿Cuénteme!

R: Bueno, pues puse un taller de electrónica aeronáutica particular, asociado con otro señor. Desde luego que empecé con un taller de radios caseros, musicales. Entonces ahí estando como unos dos años, pasó un compañero: "Pos, ¿qué estás haciendo?" No, dice: "Vente, vamos allá a la aviación civil, mira que yo conozco a un señor que está necesitando gente." Y como en ese tiempo estaba en auge todo eso, el gobierno de Estados Unidos empezó a vender aviones que ya no usaba de surcos, les decían surcos de desechos porque estaban muy buenos. Entonces mucha gente empezó a comprar y aviadores a hacer sus compañías pequeñas y a volar, y el país necesitaba comunicaciones. Nuestro país es muy montañoso, no había carreteras en todos lados, la única comunicación era avión y lugares que usted para llegar a un pueblo, se va usted caminando en carretera y tardea cuatro, cinco horas y en un helicóptero o un avión, avioncito, avioneta, en diez, quince minutos está, porque está muy inaccesible eso.

Entonces hubo ese auge y muchos Pilotos aviadores con visión empezaron a comparar esos aviones y formar sus compañías, entonces se abría el interrogante ¿quién les iba a dar ese servicio a esos aviones? Pues los que ya tenían alguna experiencia en eso, pues entré yo para cubrir mi área, la experiencia que yo tenía en esos aviones militares la puse al servicio de la aviación civil. Como le dije después me asocié con ese señor y pusimos un taller de aéreo electrónica, empezamos a darles servicio a compañías del gobierno y avioncito que fueron saliendo de...la Cesna de todas esas avionetas. Y así seguí trabajando en la aviación como hasta la fecha lo hago, voy a cumplir como cuarenta y ocho años de servicios interrumpidos en la aviación civil. Estuve en la Secretaría de Agricultura, Recursos Hidráulicos, allí fui llamado por la Presidencia de la República para formar parte del personal electrónico del Presidente López Portillo, cuando estaba López Portillo, y una parte de De la Madrid, allí me jubilé de La Presidencia. Y ya como he trabajado también en la policía, actualmente ahí trabajo en los helicópteros de la policía, Secretaría de Protección y Vialidad, que se llama ahora, pero son los de la policía que hacemos vigilancia en toda la ciudad. Tenemos como doce helicópteros, yo soy el encargado de la sección electrónica, eléctrica de esos equipos, tengo diez y siete años ahí, me dicen que cuándo me jubilo, y no me quiero jubilar. Los compañeros me preguntan: "Bueno, y usted señor de la Rosa ¿cuándo se va?" Le dije:

"No, de aquí, hasta que me saquen."

J: Por qué se va a jubilar si se la está pasando bien ¿no?

R: Pues este es mi trabajo, si es mi vida, ¿pa' qué quiere uno jubilarse? Yo tengo esta idea...de que todo el que se jubila, se muere luego. Entonces digo no, pues tiene que tener la mente ocupada. Todos mis compañeros que entre paréntesis son puros chamacones. Son ahí en el escuadrón. Tenemos el promedio de edad son veintidós años, puros muchachones. pues uno y otro señor ahí somos los más grandes, pero los demás, puros muchachones. Entonces mi misión es enseñarles, pues ya tienen la experiencia mía, ponerla al servicio de ellos para que venga sangre nueva, venga sangre nueva que siga manteniendo ese servicio. Yo tengo a mi custodia como siete, ocho elementos de electrónica. Y han salido de la escuela y hay que orientarlos: "Mira, esto no se hace así, esto..." Y alguna cosa; siempre les dejo que ellos hagan todo. "No, así no se hace, mira ven, vamos aquí." Les enseña uno y entonces ya... . Se puede decir que no, mi trabajo no es pesado, estoy ahí en lo que me gusta.

J: Qué diferencia al equipo de radio que utilizó durante el Escuadrón 201, ¿verdad?

R: Oiga, si es una diferencia como del cielo a la tierra, y después empezaron a... . Los aparatos esos tenían lo que le digo el B-47 eran unos radios...cuadrados como...pues qué podríamos decir como treinta pulgadas. Treinta pulgadas por veinte y de alto otros veinte, es una caja grande, pues si me

acuerdo que me las ponía aquí en el hombro y pesaba. Ahora los BHF con más potencia, pues será una pulgada y cuarto de alto por ocho y de ancho pues unas diez pulgadas, pero puro transistor. Ahora ya no hay ese consumo de corriente, y muy liviano, y la potencia es mejor, el doble casi el triple que usted quiera hasta determinado punto puede poner BHF y pues nosotros ahí en los helicópteros tenemos navegaciones, equipos de navegación de lo más último que hay, DM Ford [?] hay aterrizaje por instrumentos y demás cosas que antes se vislumbraba pero todavía no llegaban. Los radares, yo me acuerdo que apenas estaban en experimento en Inglaterra porque ahí fue la cuna del radar, porque ya ve que tenían dificultad para aterrizar, hasta tenían que calentar las pistas con mechones, para que ese calor despejara la niebla que había, ponían los mechones de gasolina...prendían antes el Piloto y ya veía de repente la pista ya despejada porque no se podía. Entonces ahí fue donde empezó el radar para poder resolver los obstáculos aunque el radar que más se usa, es el radar que se llama de tiempo, es decir para detectar nubes que tienen turbulencia, es lo que usan los aviones, radar, pero de wear [?] radar el tiempo para ir esquivando, no meterse a una tormenta porque las tormentas y todas esas cosas de fenómenos naturales son lo más pesado para esos aviones. Y sobre todo los de hélice, ya los que tienen un techo limitado, y ya los jets pues ya vuelan arriba de esas capas, sin embargo también tienen sus problemas, cuando hay turbulencia, cuando bajan a

ahí a esa capa, necesitan también saber esquivar, todo eso si con el radar se logra un vuelo más seguro.

J: Oiga sargento, ¿considera usted que el hecho de servir en el Escuadrón 201 le ayudó en su carrera profesional?

R: ¡Ah caray! ¿Cómo no? Si, ésa fue mi mater, mi alma mater. Y cómo no, por eso yo lo quiero mucho...el origen, mi escuadrón, yo le tengo mucho respeto y mucho cariño porque fue lo que me ayudó, fue lo que me motivó, fue lo que me impulsó, a parte de que ya después de que está uno en esa carrera de aeronáutico, se encuentra al compañero que... . "Ay, fulanito, ¿qué piensas? Oye, ve arréglame mi radio." Y eso, todas esas relaciones me sirvieron, me sirven y me seguirán sirviendo, porque raro es el elemento de los que quedamos que esté mal, afortunadamente estamos bien, tenemos buen acomodamiento, nuestra área de que nos dedicamos, yo no he sabido a alguien que le va mal. No, no, no, todos estamos bien, ¿por qué? Porque hicimos esa experiencia...allá y los seguimos aplicando en nuestra área y así está todo controlado.

J: ¿Qué piensa usted del hecho de que los libros de texto en México escuetamente mencionen la labor del escuadrón?

R: Bueno, pienso que quizás no haya la información adecuada en la Secretaría de Educación Pública que es la encargada de editar los libros de texto, para darle una difusión apropiada de la que debe ser con respecto a la actuación de nosotros, aunque algunos piensan que no debe ser así. Y una vez oí un comentario que alguien dijo, que un héroe muerto es lo máximo,

y un héroe vivo como que cae antipático. Y pensé yo bueno, nosotros no somos héroes, pero sin embargo algunos nos han puesto ese nombre, nos han puesto ese san Benito de que somos héroes. Yo no me considero y no creo que podamos decir que somos super hombres ni nada. No, somos gente que cumplió con lo que se nos encomendó y ya.

J: De hecho el presidente al recibirlos en México los nombró héroes.

R: Bueno, pues nos nombró héroes porque no sé cuál sea la definición de héroe en el sentido de lo que dice el diccionario, lo que debe ser, pero creo que héroe es el que hace una proeza muy grande, el que salva a alguien de la muerte. No sé, pero como que ese calificativo en lo personal a mí, como que no me gusta. (risas)

J: Pero supongo que si le gustaría que la labor que hizo el Escuadrón 201 fuera del conocimiento de más gente.

R: ¡Claro! En conjunto sí, me gustaría que todos supieran lo que hicimos, por qué lo hicimos y para qué lo hicimos. Para que esto motive a la juventud que va empezando a crecer y a enfrentarse a esta mala época de inquietudes de desvíos, de tantas cosas que hacen que la juventud no vaya por el buen camino. Piensen que en el Ejército a en un área que ellos quieran, área civil, puedan desarrollar y servir a su patria. En eso, lo mejor que creo, eso es lo que me motiva, me gusta, quiero que así sea, que las generaciones otras tomen como ejemplo la actuación, no como ejemplo personal de cada uno,

sino la actuación en conjunto del escuadrón. Para que normen su criterio cuando así lo crean conveniente, haya necesidad de aplicar algo, que vean el espíritu de cumplimiento que creo que lo llevamos a cabo. Nuestra misión la completamos, nos dieron un diploma que todos tenemos y yo lo tengo ahí en la sala de mi casa dice: "El Ciudadano Presidente de La República, conforme al decreto de tal, y tal fecha, otorga al Sargento Primero Gilberto de la Rosa, la medalla de servicio en el Lejano Oriente, en virtud de haber cumplido con valor y abnegación la misión que La Patria le encomendó en los frentes de guerra del Pacífico." Está la fecha de 1945. Así lo tenemos todos, a cada quien nos dio un pergamino así y yo lo tengo ahí en la sala de mi casa, y pues ahí está me da mucho gusto que lo vean. (risa)

J: ¿Está usted activo en la Asociación Mexicana de Veteranos de la Segunda Guerra Mundial?

R: Así es, asisto a las reuniones, no en la actividad que me hubiera gustado hacerlo por motivos de mi trabajo, me retiré por cuatro años allá en las plataformas petroleras de Ciudad del Carmen. Entonces no pude asistir durante esos cuatro años que fue hace poco, pero ya he vuelto otra vez y estoy cooperando en lo que se pueda, en los trabajos que desarrolla la asociación.

J: ¿Cómo cuántos se reúnen?

R: Bueno, últimamente la asistencia ha sido raquítica porque pues...no, no sé por qué. Más bien ha habido un cambio de

edificio porque ese edificio que nos prestaban lo pasaron a otra dependencia, entonces se cambió la residencia del edificio y ahí nos reunimos pocos, como diez, doce.

J: ¿Pero viajan ustedes con frecuencia a los Estados Unidos a este tipo de eventos?

R: Pues ahí tenemos una comisión que viaja el ténico del Garduño y representante de la asociación en los medios extranjeros. Y claro que cuando hay un evento como de La Legión American que entre paréntesis, nosotros nos consideran como miembros de La Legión Americana de la sección de México. Allí incluyen a todos los que han luchado en Estados Unidos, por Estados Unidos o cómo se...¿cómo? Allí nos consideran a nosotros también como compañeros de ellos y somos miembros honorarios de La Legión Americana del departamento de México, entonces cuando ellos hacen sus reuniones, venimos ¿verdad? Yo ya hace mucho que no venía, es la primera vez que vengo por este lado, iba allá a San Antonio, Texas, otra vez, pero si viajamos cuando se puede.

J: De hecho hoy vio usted a uno de sus compañeros que hacía muchos años que no veía, ¿cuántos?

R: Cuarenta años, cuarenta años. ¡No, cincuenta años! Algo así, sí, mucho, mucho tiempo, Pedro Martínez. Y a tantas gentes. Me dicen: "Pues ¿te acuerdas de fulano?" Les digo: "No, no, ya hasta se me olvida, no me acuerdo cómo era, el nombre me suena." Pero ya lo veo y: "¡Ah, pues tú eres fulanito!" "Sí." Y tantos más que se perdieron o se murieron, no sabe

uno, pero es bonito que se encuentre usted. Es una experiencia muy bonita que se reúna usted con aquellos compañeros que tuvieron contacto en ese tiempo. Yo me acuerdo que una vez platicando con un concuño mío, dice: "Bueno, que bueno es que ustedes tienen su asociación." El es americano de aquí de Texas en Austin. Dice: "Qué bueno que ustedes tienen su asociación y se reúnan." "Yo," dice: "Cuando fui a la guerra, ¡Uhh más bien (ininteligible) uno! ¿Por qué? Porque eran de todos lados de allá y acá, también, como éramos más poquitos y hay como más unidad, más convivencia." Esa es una de las ventajas que tiene uno, porque acá fueron tantos: "No, si yo a ninguno he encontrado, ni uno en tantos años, y ustedes se reúnen allá." Pues sí, allí convivimos.

J: Pues muchas gracias.

R: No tiene de qué.

Final de la entrevista