

7-15-1993

## Interview no. 891

Carlos Garduño

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 Carlos Garduño by Alicia de Jong-Davis, 1993, "Interview no. 891," 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](mailto:lweber@utep.edu).

WWII - Mexican Air Force  
Oral History Project

Carlos Garduño  
By Alicia de Jong-Davis

July 15, 1993

- J: Entrevista oral con el Coronel Carlos Garduño del Escuadrón 201, dirigida por Alicia de Jong-Davis, en El Paso, Texas. El día de hoy, julio 15, de 1993; con el tema Escuadrón 201. Piloto de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, del Escuadrón 201. Don Carlos, vamos a hablar del Escuadrón 201.
- G: Muy bien ¿en qué puedo ayudarla? Trataré de explicarle lo mejor posible.
- J: Oiga don Carlos ¿qué viene a usted, a su mente ahora que están aquí reunidos? Se citan ustedes ¿verdad? para ser homenajeados por el Escuadrón 201.
- G: Pues nos sentimos bastante satisfechos de que los veteranos de otros países como son los Estados Unidos, nos reconozcan y nos busquen y nos hagan una invitación en la cual nos hacen invitados de honor. A este setenta y cinco aniversario de la Legión Americana, en la cual el departamento de Texas y el departamento de México se reúnen por primera vez aquí en esta hermosa ciudad de El Paso, Texas, y que nosotros llegamos como invitados a este evento que representa realmente la unión y la amistad que siempre ha existido entre veteranos de guerra.
- J: Pero entrémonos a aquellos años cuando ustedes entran a formar parte del Escuadrón 201. ¿Qué es lo primero que viene a su

mente, don Carlos?

G: Pues de eso hace tantos años que han transcurrido, desde la época de su gran conflicto internacional, que considero yo una de las crisis más grandes que haya tenido el mundo hasta esa fecha, que fue la segunda guerra mundial. Desde luego que yo ya estaba encausado en el aspecto militar, ya había cursado mi iniciación y había terminado mi graduación como oficial en el Colegio Militar de México, que es donde se adiestra a los futuros líderes o comandantes de las Fuerzas Armadas. Desde luego, desde mi iniciación mi deseo era ser aviador. Es decir, desde chamaco admiraba yo las azañas del General Imber [?], Carranza, Fierro, en fin los peoneros de aquella época que nos dieron la pauta para lograr el engrandecimiento de la aviación a lo que ha llegado actualmente.

Es el medio más efectivo de comunicación que ha ayudado al mundo en el sentido de transportar a millones de pasajeros a cualquier parte en cuestión de horas, ya no hay lugar en el mundo que no llegue usted. Vine precisamente por ese medio que es la aviación. Además de los progresos electrónicos y de comunicación que también han favorecido en gran parte, y ya no hay ni un país que pueda estar aislado. Desde luego que contestando a su pregunta, yo ya estaba preparado en aquella época para prestar mis servicios a nuestra Fuerza Armada en México. Como oficial, inicialmente, oficial de infantería, tuve que pasar la prueba de los que se inician. Tenemos por obligación dar el nombre se servicios antes de tratar de

cambiar de arma, como yo quería cambiar de Infantería a la Fuerza Aérea, a fuerza tenía uno que esperar un modelo de servicio.

Desgraciadamente en esa época ya estaba la guerra en efervescencia en Europa, y México al igual que los Estados Unidos como países neutrales, pero ayudando a las Fuerzas Aliadas de Inglaterra y Francia. Se permanecía prácticamente en una situación de alerta, sin saber exactamete cuál iba a ser el desarrollo final de ese conflicto. Desde luego, en la década de los cuarentas, al principio por ahí de 1941, viene el ataque a Pearl Harbor por los japoneses y allí automáticamente los Estados Unidos se obligaron a declarar oficialmente la guerra al Eje que consideraba: Alemania, Italia y Japón. Ya en esa situación México continuó siendo neutral, pero por corto tiempo, ya que los materiales y materia prima que México enviaba a los Estados Unidos y que servía para ayudar a la causa aliada, es material que era muy importante, petróleo. Esta producción de petróleo estaba en auge, teníamos suficiente petróleo para abastecer lo que fuera necesario. También existía una flota mercante mexicana que la operaba la empresa PEMEX, Petróleos Mexicanos. En esa época era personal civil los que operaban en sus barcos. Navegaban de los puertos mexicanos en el golfo de México hasta el Atlántico donde se entregaba el material, el combustible que llevaban.

En esa época que fue a principios de 1942, vino el

hundimiento de algunos de esos barcos. Con ese motivo México se sentía agraviado, porque se apreciaba que si un barco que es civil, que no está haciendo una labor bélica o de combate, ¿por qué es atacado por un barco?, por un submarino que sí estaban dedicados a hundir barcos. En esas épocas resultó el desintegramiento de los acontecimientos que en mayo de 1942, 26 de mayo, terminaron con la declaración formal de México a las Fuerzas del Eje. O sea, directamente a Alemania y consecuentemente a Italia y Japón. A partir de ese momento ya México estaba completamente comprometido al esfuerzo aliado. De ahí a partir de esa fecha, nuestras Fuerzas Armadas, aunque habían sido preparadas para una eventualidad de esa naturaleza, todavía nos encontrábamos por decirlo así, en pañales. No teníamos defensa suficiente para poder intervenir, sin embargo había el deseo de parte de nuestro gobierno de ofrecer asistencia bélica. O sea, la participación de nuestras Fuerzas Armadas.

Pasó algún tiempo mientras había conferencias y acuerdos entre los dos países para determinar en qué forma podía México cooperar en el aspecto bélico. Y a través de determinados meses de duda entre los mismos militares, y pensando, nos van a mandar a una misión de infantería, que van a mandar a esto; en fin, se decidió que fuera la Fuerza Aérea la que representara a México en la guerra. En la primera vez en la historia de México salió una Fuerza Armada al extranjero a los frentes de la batalla, para llevar la bandera mexicana en

representación del pueblo y del gobierno de México.

J: ¿Cuántos mexicanos tomaron parte en esto?

G: Desde luego que la organización de las Fuerzas Aliadas es de acuerdo con su potencial bélico. No es lo mismo que un batallón de infantería o de caballería, de artillería que el que tiene que trabajar en forma combinada, desde luego, inclusive con la Fuerza Aérea. Pero en el caso específico de la Fuerza Aérea un solo aeroplano puede tener más poderío- poderío de combate- como en su gran momento, posiblemente más que un batallón. Posiblemente exagero yo algo en ese aspecto, pero lo importante es que es muy especial la protección que puede ofrecer la aviación a las Fuerzas Terrestres, comparada a si no existe esa protección. Desde luego que independientemente de los motivos por los cuales se designó a la Fuerza Aérea, que fue a la que le tocó.

Entonces, inmediatamente nosotros ya teníamos personal entrenado, pilotos que habían terminado su adiestramiento en nuestra escuela de Guadalajara, otros que habían ido a los Estados Unidos a tomar un curso, entonces ya había una poca de preparación sin saber exactamente lo que iba a pasar. Ya en esa situación se reforzó la actividad para que todo personal que se encontrara en la Fuerza Aérea, tanto en México como adiestrándose en el extranjero, se le diera más eficiencia a través de un mejor apoyo, más personal y desde luego lograr tener el personal calificado que pudiera entrar al combate. No teníamos tampoco aviones que fueran de el tipo que se

requería. Sin embargo, todo eso va a estar incluido en la fase de adiestramiento, y en la fase de finalidad de cuando quedaban listas las unidades.

El objetivo de México en ese aspecto militar era que la Fuerza Aérea tuviera una unidad lo suficientemente poderosa para poder hacer con trabajo un buen papel digno de México. La aviación desde luego es muy costosa. Cuesta mucho dinero el equipo y cuesta mucho dinero el adiestramiento del personal, mucho más que cualquier otra arma. Entonces, eso tomó un tremendoso sacrificio como único del pueblo de México que no lo tenía previsto en esa forma y en esas condiciones se logró. Inicialmente, el iniciar a la Fuerza Aérea expedicionaria, que consistía en un grupo de comando, un jefe que fue el Coronel Antonio Cárdenas Rodríguez y en Estado Mayor donde tenía dos elementos del Ejército, el Teniente Coronel Luis Afarfain y el Mayor Castarrica. Además tenía el personal de servicios auxiliares administrativo y el capitán también de la Fuerza Aérea que no era del Escuadrón ni era del personal de vuelo, sino únicamente estaba asignado al Estado Mayor del Coronel Cárdenas, desde luego, el Capitán Roberto Saldívar Dentrén [?]. El primer grupo que terminó su adiestramiento fue el Escuadrón 201, que ya orgánicamente pertenecía a esa Fuerza Aérea Expedicionaria.

La Fuerza Aérea Expedicionaria podía haber tenido o se presumía que iba a tener el 202, el 203, el 204, posiblemente cuatro escuadrones para formar lo que irónicamente se llama un

grupo de la Fuerza Aérea, que tiene como mínimo, como máximo, perdón, cuatro escuadrones, y si era necesario formar hasta otro grupo. En el Escuadrón 201 éramos trescientos hombres que comprendían el setenta por ciento de personal de especialistas, en todas las actividades que requería la mantención del Escuadrón. Había mecánicos, desde luego, especialistas en motores, en planeadores, en electricidad, en sistemas eléctricos, en sistemas de armamento hidráulicos. En fin todo lo que requiere, que son especialidades que no las puede abarcar un solo individuo, sino que cada uno debe tener su especialidad para poder cumplir efectivamente.

J: ¿Entonces eran 300?

G: Trescientos hombres en total. Un programa al Alto Mando al gobierno de la Tercera Expedicionaria. Estas funciones

"chambearon," una vez que terminó el adiestramiento, y qué le diré, sies meses en distintas bases militares de los Estados Unidos, por otro grupo: "Prietos" y "BOM" [?] en Victoria, Texas, en la base aérea Foster, Foster Field. Tomaron su primera fase de adiestramiento en aviones T-6 tipo cuarentas. La fase inicial dando entrenamiento aéreo cerca del golfo de México, cerca de Victoria, Texas. Después de terminar esa fase inicial, ya quedamos preparados para volar el avión que íbamos a volar, muy famoso, un poderoso "Thunderbolt," o P-47.

J: Oiga don Carlos, antes de adentrarnos sobre el entrenamientos dónde se llevo a cabo y todo, empecemos un poco y hablemos un



poco ¿cómo fueron seleccionadas esas trescientas personas?  
¿Cuál fue el proceso de selección?

G: El proceso de seleccionar estos trescientos elementos, no fue una cosa fácil, pero sí, ya estaba previsto. En la organización de nuestra Fuerza Aérea como todas las Fuerzas Aéreas en los países que en aquella época, se consideraban en el estado más avanzado de conocimientos y práctica militar y todo eso. Ya sabía cómo era la organización del Escuadrón, cuántos elementos se requerían y desde luego, decididamente, la pauta la daban aquí en los Estados Unidos, en lo que se llama el Army Air Corp, o sea, la Fuerza Aérea del Ejército. Y el sistema de adiestramiento y todo eso iba a culminar en el objetivo final, para que pueda trabajar independientemente, si es necesario como un Escuadrón. Que tenga todo lo necesario, desde luego que es el escalón avanzado después del Escuadrón y del grupo, conque ya tres o cuatro Escuadrones, pero si duraba, por diversidades de combate, a quedar un solo Escuadrón, ése ya lo podía atorar autónomamente sin necesidad de pertenecer a determinado grupo, o tener más asistencia.

En todo objeto, hasta podría desaparecer, pero era la unidad mínima básica de combate de un grupo, un Escuadrón. Los especialistas, los pilotos tenían que estar ya con un plan preconcebido de sus obligaciones, cada avión tenía por decir, una hoja de servicio o de trabajo: "Usted hace esto, y estos son los puntos que tiene que desarrollar." Y sobre de eso se basaba el adiestramiento, para que al ya estar calificado un

experto en determinada actividad, poderle desarrollar en un trabajo absolutamente de conjunto, o eliminar.

J: ¿Cuáles son las características de estas trescientas personas antes de haber sido seleccionados?

G: Bueno, las características son básicas porque los militares que se abocan a la carrera militar, tienen ciertos requisitos que presentarán antes de ser aceptados, provablemente porque ha cumplido con sus estudios básicos: uno es la primaria, la secundaria y preparatoria, o sea lo que llaman aquí el junior high, high school; y muchos tenían hasta bachillerato universitario, para poder entrar a la Universidad. Desde luego que esos requisitos son de acuerdo con la posición que el individuo quiera obtener dentro de las Fuerzas Armadas. Entre menos conocimientos tiene, puede ser un soldado que no tenga más que su educación primaria reglamentaria, ya sabe leer, ya sabe escribir ya sabe historia, geografía, cosas básicas, pues los optan. ¿Que quiere ser piloto?, ¡ah! ahí es otra cosa. Entonces ya requiere estudios más avanzados, y a través de pruebas iniciales determinan si sirve o no sirve para operar.

Después de eso, viene la fase de adiestramiento inicial, y si ven que tampoco sirve después de x número de tiempo, meses o lo que sea, lo eliminan. En concreto cuando entra uno a lo militar, por ejemplo, yo cuando entré al Colegio Militar en Carlos, había quinientos aspirantes a cadetes, de los cuales, después de cuatro años salimos ciento veinte, se

supone "la crema y nata," muchas veces dentro de esos ciento veinte, todavía hay un diez por ciento que de repente dicen, no, pues ya no quiero estar aquí, se desertan ¿me entiende? buscan la manera de decir, me equivoqué, pero ya es desconsiderar mucho, pero hay personal que se adivina. Entonces eso pasa con todo lo de las especialidades, de acuerdo con lo que se desee calificar para poder llegar a ser lo que quieran. Pueden aspirar a ser médicos militares, enfermeros simplemente, ingenieros, pilotos, ingenieros mecánicos, en fin, todo.

J: Y en pocas palabras todas estas trescientas personas ya tenían un adiestramiento en México.

G: Exacto, ya estaban. No era gente que fueran a levantarlos de cualquier parte: "Usted se viene porque nos va a ayudar en esto." No, no era, desde luego, ese concepto, sino por eso es el adiestramiento militar para los profesionales de guerra, así se les dice, "Oficial de guerra," o "Militar de guerra," el que entra a escuelas militares para hacer algún tipo de la carrera militar. Es decir, desde que se inicia, le hacen al individuo presentar juramento de bandera y allí él mismo dice que si es necesario morir por la patria, lo tendrá que hacer como militar. Entonces, ya en esas condiciones, uno cuando debe de hacer la acción militar, ya se va adaptando su mente al servicio por el espíritu en la guerra, el servicio militar no es un juego, es un sacrificio.

J: ¿Y qué edad tenía usted cuando fue seleccionado para el

Escuadrón 201?

G: Yo tenía diez y nueve años cuando fui seleccionado y la edad de los pilotos era la adecuada para el tipo de operación que íbamos a hacer. El más joven tenía diez y nueve años. Le decíamos "El benjamín del Escuadrón" de apodo, se llamaba Cachito, porque era bajito de estatura, muy joven, originario de Tuxpan, su nombre era Fausto Vega Santander. Digo era, porque fue el primer piloto que perdimos en la guerra por la artillería antiaérea japonesa, y era el más joven. Lo mataron el primero de julio de 1946, cuando cumplía veinte años. El día de su cumpleaños fue derribado. Y el primero en edades era de los...por decirlo así de los veinte a los veinticinco años.

J: ¿Y eran de todas partes de la república mexicana?

G: Fausto, ya le digo, era de Tuxpan, de Veracruz. Originario de Tuxpan y había originarios de Chihuahua, de Coahuila, de Monterrey, en fin; de México D. F., en fin, de todos lados. Pero elementos que muchas veces no concíamos y que cuando nos juntaron: "Aquí todos van a hacer esto." Claro tenía selección lo más adecuada posible y también considerando antecedentes, y me forzara a medio ir.

J: ¿Qué fue lo primero que vino a su mente cuando lo seleccionaron para el Escuadrón 201? ¿Ya sabía usted inglés en esa época?

G: Sí. Sí, y consideramos que el idioma inglés es preponderante en todas las actividades civiles o militares en el mundo. El

español, desde luego, pero el inglés, todos los textos, todos los libros técnicos, están escritos en inglés. Las traducciones muchas veces, hay opciones como el español, tienen problemas y resultan muy, muy defectivos después de que se a hecho una mala traducción, sobre todo por alguien que nomás es un traductor y que desconoce la materia.

J: Entonces usted estaba en ventaja de los demás porque usted sí sabía inglés y los otros no.

G: Exacto. Sí, confieso que el haber sabido el inglés me ha ayudado mucho toda mi vida, en mi carrera militar, desde luego. A la mayoría de nuestros pilotos se les exigía a todos los pilotos, hablar inglés, porque es el idioma básico. Quién no puede ir a ninguna parte al médico, en el caso del español, tiene que ser inglés porque es la lengua standard que se usa en todo el mundo para la aviación. En cambio, civil o militar, aunque sea el que está de controlador de las aeropuertos de los torres y de la autoridad en tierra habla inglés. Y no hay de que, no, que ese individuo me está hablando en ruso, me está hablando en alemán y me está hablando en chino o en español y usted traiga algún traductor.

J: Eso se entiende de los pilotos ¿y de los mecánico?

G: Los mecánicos también, desde luego, no se exige tanto, a tal grado el conocimiento del idioma, pero sí se desea ¿por qué? precisamente por lo que dije antes, los libros, los textos están en inglés. Y toda la nomenclatura de los aeroplanos y de los instrumentos, en fin, todo está en el idioma inglés.

J: Para aquéllos que no sabían bastante inglés ¿tuvieron que tomar alguna capacitación?

G: Sí, desde luego. Había personal que lo hablaba a medias, que no se le entendía muy bien. Pero para el piloto, tenía que saber, aunque medio lo hablara, tenía que saber todo el lenguaje aéreo. Y tener toda la información para no tener algún problema por un mal entendido. [Tenía que saber] exactamente lo que estaba pasando, aunque en un avión de combate pues vuela un solo individuo, no va acompañado de otra persona que dijera, él no habla inglés y yo nomás español, él me puede ayudar, ¡no! Allí el piloto de combate es único, en los aviones, el ametrallador éste, es el artillero, es el que suelta las bombas, es el que vuela el avión.

Esto lo debe entender perfectamete, sobre todo en combate, porque si ellos se equivocan por no entender una expresión, de que este es el objetivo y uno ataca a otro, puede matar inclusive a gente propia. Que inclusive hay casos, se dieron muchos casos de equivocación entre elementos que hablaban el mismo idioma ¿verdad? Pero eran errores humanos, propios de un artillero que veía venir un aeroplano y si lo confundía con un japonés, pues le disparaba. Y no, eran mexicanos. (risa) Tal vez requería comunicación verbal, si era error de...

J: ¿De vista?

G: Pues de vista. (risas) Pero el radar ése de comunicación...  
. Nosotros teníamos un piloto que realmente nos sacaba de

quicio porque decía: "Yo no entiendo esto y lo otro y más allá." "Es por esto y por aquello," se le enseñaba. Dice: "Cuando uno va a salir y el controlador terrestre que está ahí metido en esa torre, empieza a dar información de que ésa es la temperatura, que el viento, que las condiciones atmosféricas de techo, de nubes, y la dirección de la pista que debe utilizar. Y cuando termina, ya no sé qué me dijo, mano." "Tantas cosas, por qué no dice nomás, `Clear, or no clear,'" (risas) si ya va a irse: "Clear or no clear." Dijo que le preguntaba. "Just tell me, `Clear or no clear'." (risas) Ya si le decían: "Clear," entonces se iba, o le ponían la luz verde que quería decir que saliera. Pero eso pues nosotros lo agrandábamos más de lo que era realmente, pero eso es el chiste: "Tell me: `Clear, or no clear." Eso nos causaba mucha risa a todos. Pero si era muy importante el idioma, desde luego, y sobre todo cuando ya íbamos a compartir la operación de nosotros, mancomunados con el Escuadrón de los Estados Unidos.

J: ¿Usted era piloto, Coronel?

G: Sí. Yo era del grupo de los pilotos.

J: Entonces quiere decir que su primera fase del entrenamiento la hizo en ¿cómo me dijo? ¿Victoria, Texas?

G: ¡Ah bueno! Eso fue, como el Escuadrón, yo le comenté que ya el Escuadrón seleccionado se trasladó a los Estados Unidos, a Randolph Field, que era el centro de adiestramiento de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, Randolph. Allí estaban

las oficinas, exactamente ahí había una escuela también de adiestramiento para entrenamiento básico de pilotos. Pero controlaban todas las escuelas en la Unión Americana, ahí era la base de adiestramiento con un General que se apellidaba, Harmon. El nos recibió inicialmente para distribuirnos, ir agarrando los pilotos. ¿A dónde van a ir?, los pilotos van a Victoria, Texas, a tomar la fase inicial del curso. Los mecánicos de motores ¿a dónde van? Pues que van a ir a Funningberg (?) porque ahí está la que guía el avión, los que van a donde rupturan (?) los motores, toda la especialidad.

#### **Final del lado A del cassette 1**

#### **Principio del lado B del cassette 1**

G: En las postremerías de la guerra en Europa en 1944, ya nosotros estábamos en la fase de adiestramiento y para la fecha en que nosotros nos incorporamos a la zona de combate nos cayó de sorpresa, porque no sabíamos que íbamos a Filipinas, digo, al Pacífico. No sabíamos si eran Filipinas, nos dijeron, van al Pacífico, pero fue a última hora. En vez de equiparnos de invierno, nos equiparon de cosas para selva y todas esas cuestiones. ¿Por qué? Porque la guerra en Europa ya estaba en una etapa muy avanzada, en la cual la guerra en el Pacífico estaba en auge ¿adónde mandaremos a los mexicanos? Me imagino que eso es lo que pensaron los Estados



Unidos y México: "Pues aquí, ¡no, vamos a mandarlos al Pacífico!"

Allí tuvimos el grandísimo honor de que nuestra unidad sirviera a ese gran General y estratega, Douglas McArthur. Y la Quinta Fuerza Aérea, que su aviación comprendía aviación táctica, aviación estratégica de reconocimiento, de transporte. Toda esa Quinta Fuerza Aérea que estaba bajo las órdenes directas del General McArthur fue la que le dio el impulso para poder ir barriendo desde Nueva Guinea, las Solomoin [?], las Almirantis [?]. O sea, Rapol [?], Guadalcanal Nimda [?]. Toda esa parte del suroeste del Pacífico, donde estaban los japoneses enclaustrados y listos para defender toda esa zona, y sobre todo querían invadir hasta Australia. Y dijo que les detuviera esa gran isla de...¿cómo se llama?...de Nueva Guinea.

En la parte norte no hay virginidad porque estaba toda ocupada por japoneses, la parte sur de Nueva Guinea, la que estaba en frente de Australia, pues todavía estaba en manos aliadas australianas, americanas. Había una sierra allí tremenda, que la veía y parecía una fortaleza para poder los japoneses entrar a Australia. Máxime que ya después que se retiró McArthur de las Filipinas, inició nuevamente las operaciones desde Australia, entrando por la parte sur de Nueva Guinea hasta llegar a Leyte donde ya pisó territorio filipino. Y cuando llegó, ¿Regresaré? estaba cumpliendo ya su decisión de regresar para liberar Filipinas. Bueno, esto es

nomás un preambulo, pero toda esa fase era muy activa, allí tuvimos los, digo tuvimos, porque nosotros pertencíamos a la misma causa, los mismos grupos, los más grandes ases de la aviación de los Estados Unidos; el Mayor Richard Bong, con cuarenta ceros japoneses derribados, el Capitán Tommy McGuire con treinta y ocho era el que le seguía.

Había un pleito entre los dos para ver quién llegaba a los cuarenta, y Richard Bong fue el que llegó y fue el héroe más grande que ha tendido la Fuerza Aérea. Porque en la guerra europea, hubo algunos héroes que derribaron entre veintiséis, veintiocho aeroplanos, pero eran tantos que a partir de eso entre tantos. Y para haber derribado cuarenta aviones japoneses se necesitaba, afortunadamente era el momento, la oportunidad de que hubiera mucha actividad aérea de parte de los japoneses.

Ahí se utilizaba para formar bastiones en las islas más importantes de todos esos lugares, posesionarse de ellas y conservarlas a través del abastecimiento que les pudiera dar su propio país. La aviación aliada tenía que estar atacando los barcos de abastecimiento de tropas que llegaban a esos lugares, además, las propias bases de ellos y los japoneses, hacían lo mismo con las bases que estaban ocupadas por los aliados. Así es que era una actividad muy diferente a la de Europa, la de Europa, pues el único mar que cruzaban, realmente era éste, el Canal de la Mancha. Casi todo era sobre territorio, sobre tierra. En cambio acá, las distancias

son enormes, pura agua, todo el Atlántico es enorme.

Si no ha volado no puede uno comprender de la inmensidad ese océano, y que para la aviación era un problema muy importante por el alcance de los aeroplanos con los combustible que llevaban. Muchas veces íbamos con escasa gasolina nomás para llegar, estar un minuto sobre el blanco y regresar. Muchas veces, teníamos que bajar de emergencia en algún...si había algunas pistas auxiliares abandonadas, donde se podían utilizar de emergencia, pero no era lo común. Nadie quería bajar en un lugar donde...¿quién sabe cuando me vengán a mí a rescatar? pero tampoco, no caer en el charco. Entonces, había ciertas condiciones que eran distintas a la guerra europea y en esas condiciones nosotros no sabíamos realmente cómo era ni el teatro de operaciones donde íbamos a estar, donde hay enfermedades que son típicas del trópico, como es la malaria, como es una que le dicen generalmente, porque no saben qué es, "El hongo verde." En fin, cosas a la que está expuesto el personal que llega a esos lugares, donde los que se llaman monzones...en la época de lluvias es tan tremenda, son selvas tan concentradas, que no se puede penetrar a ellas.

Difícilmente el personal de tierra, a base de machetazos, de todo, tienen que entrar por las fuerzas de ingenieros. Hubo un caso allí en Nueva Guinea, donde el General Kenney, George C. Kenney, Comandante de la Quinta Fuerza Aérea, como le decía el aviador de McArthur. McArthur no había tenido

mucho éxito con su aviación, estaba un poco desorganizado en esa época y no estaba muy conforme, hasta que el General Arnold, jefe de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, le mandó a Kenney a reemplazar a otro General que había estado con McArthur, entonces, Kenney, siendo un aviador desde la primera guerra mundial, y era una persona que tenía mucha experiencia, decidió hacer que ese aspecto de ese concepto que tenía McArthur de la aviación y que no estaba a la altura que debería ser, se olvidara y él respondía.

Cuando conoció a McArthur, le dijo: "Mi General, yo le respondo a usted de mi aviación." "No, que esto y que lo otro, que no cumplen en cierta forma y que..." "Señor, yo le respondo; por eso me mandan a mí. Si usted no está a gusto conmigo, usted me puede retirar en el momento que usted quiera." Pero al poco tiempo el General McArthur se dio cuenta que tenía un gran jefe en la aviación, simplemente ahí. Eso lo tomo del libro del General Kenney. En una ocasión en que McArthur necesitaba abastecer a Nueva Guinea de elementos, tropas australianas, tropas americanas, para un posible ataque de los japoneses. Entonces, usaban los barcos para mandar el personal, pero tardaban mucho tiempo en llegar y el General Kenney dijo: "Yo le mando todo el personal que pueda por avión." "¿Pero cómo?, son bombarderos, no caben más que unos cuantos." Y tenía C-47 es el penoso avión, designado civil DC-3 que usted ha de saber, aquél bimotor que se usó hace muchos años, era un aeroplano para...un caballito de trabajo.

Entonces, había que llevar equipo, maquinaria, para los ingenieros, para abrir pistas, para abrir selva, para todo. Que no caben estas cosa aquí; los Jeeps, los camiones de tres cuartos...los partian a la mitad o en tres partes y los metian a un avión, y llegando allá los entregaban y los soldaban otra vez, y ya a trabajar. Es decir, le dio ese ímpetu a la aviación, a utilizar lo que tenía Kenney en la mejor forma posible para satisfacer las necesidades lo más pronto; en vez de sentarse decir, bueno, pues que vayan por barco. Eso puso a Kenney en un plan muy superior que nunca había habido en el Pacífico en la Fuerza Aérea. En esas condiciones, el mismo personal, en un bombardero: "Quítenle todo lo que sea, porque vamos a meter...aquí caben nada más veinte gentes, vamos a meter cuarenta." Aunque sea como borregos ¿no? "Méтанlos y llévenlos." Llevaron diez, quince, veinte, treinta aviones. "¡Vamonos!," cargados. Llegaban en cosa de un par de horas a su destino, ya estaban en las tropas. Cuando los que venían por barco tardaban dos, tres semanas sin llegar. Entonces, se estaba dando una utilización al máximo. Había un almacén ahí en...no me acuerdo, en Australia, pero el punto, no me acuerdo ahorita, está más al norte de Sidney, donde era un almacén donde se recibía todos los abastecimientos para los aviones que tenían en el Pacífico del suroeste. Los almacenaban y cuando había una petición de un Escuadrón: "Necesito esto, necesito aquello." "Oye pues se equivocó aquí este señor, puso éste en el renglón

equivocado." "¡Ah no, no, regrésala que manden la cosa bien!" Pura burocracia. Y llegó Kenney y vio los almacenes repletos: "¿Y por qué no envían estos equipos que tenemos aquí, que los necesitan nuestros combatientes en Guadalcanal o en x lugar." "Porque mire, vienen mal solicitados." "Lleve las solicitudes, aunque sea verbal la petición, mándelos, pero ya."

Entonces, eso cambió totalmente el sistema de sentarse y esperar que a ver cómo se resuelve el asunto. Esa era la situación [en] que se encontraba la Fuerza Aérea en esa época, antes de que llegara Kenney, y ya cuando llegó Kenney les ordenó a todos: "Para mis pilotos, para todo mi personal la mejor comida, los mejores steaks, todo." Porque les daban todo lo mejor a mi gente. A levantarles el ánimo, el espíritu, de que si estaban por ahí abandonados en una isla, cuando menos comieran bien. Y si no podían llevarse los abastecimientos regulares pasaba un avión y les aventaba allí todo. Y a cada piloto en cada misión de combate, tres onzas de licor, del mejor licor. (risa ahogada) Whiskey o lo que quieran. Todo eso.

¡Ah!, y sobre todo las unidades de rescate, activas cien por ciento, y las unidades de radar y todo lo puso a trabajar en tal forma que daba gusto, se sentía uno seguro. Cuando salía uno de la misión de combate decía uno: "Caray, pues cuando menos, sin me caigo, ahí está un submarino que me está esperando. Si me tiran allá, está ése que está esperándome

también. Y de acá hay radar y estamos en comunicación continua para rescatarme." Pues hombre, con esa garantía decía uno, ¿No está satisfecho? "Sí, ahora sí voy."

J: ¿Y ustedes estuvieron en un momento en una situación de extremo peligro, de confrontamiento?

G: Pues sí, estuvimos desde que llegamos, le voy a decir porqué. Nosotros llegamos el primero de mayo a Manila.

J: ¿En qué año?

G: De 1945, en febrero de ese año y marzo. Apenas se había erradicado a Yamashita, ese General japonés, le decían el tigre de Malasia o algo así. Tenía sesenta mil hombres en Luzón, es la isla principal de las Filipinas, la más grande donde está la sede del gobierno filipino, donde estaba, porque ya en esa época con la invasión japonesa se acabó lo poco que tenían de Fuerza Armada, desapareció, el gobierno desapareció, y todos los japoneses eran dueños y señores. McArthur, después de corregidor, tuvo que hacer la retirada. Entonces, se quedaron allí, Fuerzas americanas, entre enfermeras, soldados y oficiales prisioneros, que duraron durante toda la ocupación. Y eran buenos señores, y cuando llega McArthur, de regreso a Leyte, con su Quinta Fuerza Aérea, y con la asistencia también de la Fuerza Naval, de la aviación naval que fue muy importante, sin despreciar al Almirante Hously [?], y a otros, que tenían los portaaviones y los aviones de pelea de la marina, los "Hellcats famosos," y que atacaban muchos blancos en combinación con la Fuerza Aérea.

Todo eso formaba un equipo de trabajo conjunto, coordinación. Nosotros volábamos dos misiones diarias desde nuestra base de Porac, estaba a sesenta millas aproximadamente al norte de Manila. Pero lo que quería yo decir... . ¡Ah!, cuando nosotros llegamos, ya las tropas de Yamashita se habían sacado de Manila. Nosotros embarcamos como a unos cuatro kilómetros, cambiamos los barcos que traíamos, en el cual llegamos nosotros. Eramos fondeados y veníamos en un convoy desde Hollandia, Nueva Guinea, que era la fase final, que duró aproximadamente, cinco días de Hollandia a Filipinas. Toda la bahía estaba sembrada de barcos hundidos y mayormente japoneses. Veía usted algunas chimeneas saliendo un mástil por acá, y estaba muy mala; entonces, al retirarse los japoneses, hizo una destrucción fatal, pero a Manila la destruyeron totalmente. El único edificio que quedaba en pie, fue "Intramuros" donde era una prisión, pero toda la ciudad parecía un basurero, (risa ahogada) así, todo regado. Nosotros tuvimos que bajar por red de los barcos, una red lateral que ponen. Nos bajamos a las lanchas de desembarco, y nos fuimos en un convoy seguidos por una lancha que iba adelante ya, y por un caminito que ya estaba liberado de minas, para llegar a la costa.

Dentro de la propia bahía de Manila, vimos alrededor y de repente, oíamos los obuses en la distancia. La artillería estaba tirando a los cerros alrededor en Manila. Así es que nuestra primera impresión: "Bueno, pues, parece que sí



estamos ya en la guerra." (risas) Y efectivamente, allí estaba en la playa, en el pequeño muelle donde llegamos, estaba el General George C. Kenney con su Estado Mayor, a recibirnos. Allí nos fotografiaron donde estamos en esa situación, en el recibimiento, que se la voy a enseñar posteriormente. Una banda para hacer honores a la bandera mexicana y a la bandera de Estados Unidos en ese momento de nuestro arribo. Estaba también un señor chaparrito, vestido de guayabera filipina, de "filipina" y no sabíamos quién era; y de eso, tres muchachitas vestidas de "chinas poblanas."

Después de la introducción oficial de nuestro jefe el Coronel Cárdenas Rodríguez, con Kenney y con su Estado Mayor, la Oficialidad que traía de su Estado Mayor, el Coronel Cárdenas, ya empezó a saludar el grupo de pilotos en lo que ya se había tocado el himno de honores a la bandera y todo eso. Las muchachitas, resultó que eran hijas del señor que estaba ahí, de "filipina," como le decimos nosotros, "guayabera." Ya nos enteraron posteriormente que era el Cónsul de México en Filipinas, Cónsul honorario, pero no había embajada, no había nada en esa época, sino era una persona que se abocó a representarnos allá, una persona de buena posición económica, y tenía esas tres hijas que fluctuaban entre los quince y los dieciocho años, y las vistió. Cuando había hecho viajes a México ya les había llevado sus trajes de "china poblana" y qué mejor oportunidad que: "Vénganse mis muchachitas, hijas mías porque llegan los mexicanos." (risas) Y hay otra

situación que vale la pena comentarla, porque hay tres fotografías donde dos de las muchachitas están besando a unos de los pilotos, aquí en el cachete, ¿verdad? Entonces, sacaron fotografías, después les llamamos el "beso de la muerte," porque todos los que besaron las muchachitas se quedaron allá. (risa ahogada)

J: ¿Pilotos?

G: Pilotos.

J: ¿Cómo cuántos fueron?

G: Cinco pilotos perdimos. Pero todos ellos habían sidos besados, todo salió en las fotografías. Después dije: "No, ahí a está 'The kiss of death.'" (risas)

J: ¡El beso de la muerte!

G: El caso es que después de esa recepción, nos metieron a un ferrocarril de esos de vía angosta, un ferrocarrilito que había ahí cerca, le daban camiones. Llegábamos a un lugar donde estaba el ferrocarril, llegábamos como al medio día o algo así, y ya después de una hora, hora y media, de la recepción nos fuimos al ferrocarril. Nos llevaron al norte y no sabíamos adónde, llegamos en la noche, en el lugar donde nos bajarán, a todos nos treparon a camiones y ¡vamonos! Yo me acuerdo muy bien que veníamos en los camiones de esos, como de redilas, amontonados todos en el convoy, los trescientos mexicanos. Y pasan otros- convoy militar- estaban muy angostitos los caminos, casi se paraban para que pasaran unos y otros en otro sentido, y veníamos ahí, cuando de repente

alguien gritó de uno de los camiones que iba en sentido contrario: "You'll be sorry." (risas) Continuamos, y llegar allí, a la base donde íbamos a estar, que tampoco sabíamos cómo se llamaba, alguien dijo: "Porac." De ahí, echaron abajo todo el impedimento, de los camiones que traían la impedimenta; tiendas de campaña, todos nos bajamos en la oscuridad y al vil suelo y dije, si nos tiran de aquí, quién sabe, esperábamos que se hiciera de día para ver dónde estábamos.

Terminamos como a la una de la mañana, doce de la noche, nada más en ir a comer. ¡Ah,! porque teníamos raciones secas y alguien comentó, los que quieran comer, hay que caminar un kilómetro y medio, pero tienen que ir en fila y seguidos, es decir, guiados para que no se vayan a salir del camino. Ya después supimos que todo eso estaba regado en los caminos, en el terreno, había pedazos de aviones, porque había sido cerca de donde estábamos nosotros en una pista que habían utilizado los japoneses. Así es que tenían aviones destruidos y cosas que eran peligrosas para el curioso que quiere agarrar un souvenir que se encuentra en el suelo, y a lo mejor le explota. Nosotros decidimos ir a tomar algo caliente en vez de tomar las raciones K. Nos fuimos, ya regresamos como a las dos horas después de la caminata y la comida; y al regreso estaba lloviendo, el chipi chipi, así como aquí.

Y ya habíamos levantado con el poste, un poste de una tienda de campaña para cada quien, así, para poder dormir no

bajo la lluvia, sino bajo techo, es decir, provisionalmente. Cada escuadrilla estaba dividida en cuatro para cada tienda de campaña; cada escuadrilla tenía de seis a siete pilotos. Usábamos dos tiendas de campaña, en unas cabíamos cuatro, en otras, tres. De repente, en la noche, oímos una balacera de ametralladora, ya estábamos casi dormitando, en el vil suelo; desperté: "¿Qué pasó, mano?" "¿Venían unos japoneses o qué?" y listos con nuestras armas, ellos con sus fusiles, nosotros con la cuarenta y cinco. Después supimos que había un grupo ya organizado de filipinos que estaban trabajando, colaborando con las Fuerzas americanas como patrulleros. Los tenían vigilando todos los campamentos. Entonces, cuando se infiltraba algún japonés, lo echaban, porque los japoneses estaban desbandados ya en esa área y muchas veces no tenían que comer. Entonces, regresaban donde habían estado y sabían donde encontrar algo. O muchas veces en las aldeas filipinas habían hecho amistad durante la ocupación y dirían, vamos a que nos den de comer algo. Había el dicho de que cuidado en la línea del chow, en la línea de la comida; en la noche te duermes con tu manta, tu casco, porque a lo mejor los de atrás son japoneses.

Era fácil, ya había habido algún caso donde se habían infiltrado, se formaban atrás y nadie se fijaban quién era, nomás ponían la charola y les daban de comer. (risa) No sé si fue mito o si tenía realmente alguna razón de ser. Si era exagerado, era para prevenirnos que no estuviéramos tan

relajados y pensar que todo era muy suave, que no había problema. No, sí había; toda esa balacera de la noche anterior...los cadáveres...ya se habían llevado algunos, y otros todavía estaban allí, de una patrulla japonesa que se había infiltrado. [Hubo] cosas chuscas también; un piloto que tuvo necesidad de ir al baño y quedaron aniquilados allí en la selva. Le dije: "¿Qué hago mano, no han puesto letrinas?" "No, no, no, pues vete ahí en el..."

J: ¿En las lomas?

G: Ahí, tras loma. Y de repente, cuando vino la balacera, estaba afuera y dicen que no le dio tiempo más que agarrar y echarse a correr hacia nosotros. Le dijo: "Me espero hasta mañana." (risas)

J: Hace rato usted hablaba que uno de los primeros que perdieron fue un joven piloto, ¿no es así?

G: Sí, efectivamente el piloto más joven que teníamos era Fausto Vega Santander y estaba allí en la escuadrilla. Para relatar más o menos como vivió Fausto, hay que dar antecedentes: Fausto era el más joven, muy dinámico, muy deseoso de cumplir, sobre todo, hablaba buen inglés y se preocupaba por todo lo que fuera para hacer un buen papel. Lo tenía yo de mi ala, así le decían en la organización. Una escuadrilla se componía de cuatro aeroplanos: el líder de la escuadrilla con su ala era el primer elemento, y los otros dos aviones, era el líder del segundo elemento con su ala. La unidad mínima de combate, un Escuadrón eran dos aviones, no podía nunca volar un avión

solo, siempre tenían que volar dos, para que si algo le pasaba a uno, tuviera la protección de su líder o de su ala. En muy raras ocasiones había que volar solo, pero no era lo normal.

Ya habíamos iniciado la fase de los pilotos verdes, que duró diez días, les decían "Green pilots" los que nunca habían estado en combate, y nosotros estábamos en esa situación. Todos los tres grupos, que eran el 69, el 310 y el 311, del cincuenta y ochoavo grupo de pelea Nos incorporaron para salir en nuestras primeras misiones de combate, quiere decir que uno va a ir incorporado a la primera escuadrilla del 310, y que Fausto Vega Santander va ir incorporado a la segunda escuadrilla del mismo grupo. Y así, a todos nos repartían en los tres escuadrones, volando ya nosotros como alas de ellos, y era cosa de "Follow the líder," de hacer lo que el elemento que iba adelante. Desde luego, no era nada más cosa de: "Trépace y vámonos," sino que había habido una etapa de conferencias donde se nos había explicado toda la situación táctica de la isla, dónde estaba el enemigo, cuántos elementos tenían, contra qué estábamos peleando nosotros.

**Final del lado B del cassette 1**

## Principio del lado A del cassette 2

- J: Se perdieron cuatro en adiestramiento y ya en el campo de combate, ¿cuántos, Coronel?
- G: Cinco pilotos murieron en combate. Fueron el Capitán Pablo Rivas, el Teniente José Espinoza- le puede poner la inicial de Rivas, que es M, de Martínez. De Espinoza, F, que es Fuentes Teniente Héctor Espinoza, también G, porque era Galván. No tenían relación familiar entre ellos dos. El Subteniente Mario López Portillo y el Subteniente Fausto Vega Santander.
- J: Que fue el primero.
- G: Fue el primero. La pregunta era cómo murió Fausto. Yo había dado todos estos antecedentes porque después de haber pasado la etapa de pilotos, nos entregaron ya seis aviones cada Escuadrón, que tenían veinticuatro aeroplanos cada uno. Y nos entregaron seis; se quedó cada Escuadrón con diez y ocho para abastecer al 201, con dieciocho aeroplanos. Nuestro personal técnico al recibirlos, la unidad de mantenimiento de cada Escuadrón, entregaba a la unidad de mantenimiento del Escuadrón 201, cada avión que está...número de serie, tantas horas de vuelo, está en estas condiciones y todo. Nuestros mecánicos revisaban todo eso, y lo revisaban para que ya se pudieran responsabilizar ellos de que los aviones estaban en condiciones operativas. Desde luego una estación que no era muy satisfactoria para ambos grupos, los de vuelo y los de tierra. Pero que era una estación que había que hacerlo, no

podíamos evitarlo, no podíamos tener aviones último modelo como queríamos, y nuevos, sino teníamos que recibir lo que estaban volando en las unidades de combate, allí, las que ya estaban fogueadas. Habían unas que habían volado dos, tres años en la guerra y que no habían sido reemplazadas porque no había el suficiente abastecimiento.

Entonces, estaba concentrado en Europa, hasta que aflojó la cosa europea y terminó la guerra, ya entonces sí hubo nuevos aeroplanos, pero en el ínter, no podíamos hacer más que de tripas corazón; y no podíamos decir: "No, no vamos a volar aviones de estos porque están muy viejos." Ibamos a quedar en un ridículo espantoso. Entonces, era la cosa de nuestro Comandante, el Capitán Radamés Gajeola, un piloto excelente, un gran jefe con conocimiento perfecto del inglés, muy bien adiestrado. En fin, había sido seleccionado, como debía de ser un Comandante de Escuadrón. El se preocupaba por todos los detalles y coordinaba perfectamente con el Comandante de grupo las operaciones de su Escuadrón, como lo hacían los Comandantes de los otros Escuadronees. Ya una vez encausados, ya operando como unidad de combate, el 201, con esos aviones que fueron arreglados por nuestro personal; pintados con las insignias mexicanas, no aparecían las insignias de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, de la estrella con la barra, sino de un lado del fuselaje aparecía la estrella con la barra; del otro lado del fuselaje aparecía el triángulo de la Fuerza Aérea Mexicana. Y en la cola, verticalmente en el timón



direccional, ahí estaba perfectamente claro: verde, blanco y colorado- rojo. Las narices blancas que les pintamos para distinguirlos, y algunos con el logo del gallito de pelea de Walt Disney, que lo adoptamos, como decimos vulgarmente, no lo fusilamos; no tuvimos permiso de Walt Disney, ni mucho menos. Pero era cosa de que teníamos pintores y gentes que tenían cierta facilidad artísticamente, ya sean en las pinturas, solamente en un lado, del lado izquierdo.

J: ¿Un gallito?

G: Un gallito de pelea, el de Walt Disney, de "Los tres caballeros," de una película de Walt Disney de aquellos años [19]40. Está así con dos pistolas un charro. Decía: "México," en el sombrero de charro. (risas) En nuestra base, a la entrada de la base, había una fotografía de eso, era una punta de ala de un avión japonés, la clavaron en el suelo, ahí le pintaron el gallo de pelea. Bueno, eso era necesario para identificarnos en vuelo, a la simple vista, que veían unos aviones, por eso decían a ver el área: "Son mexicanos, ¿no están viendo que traen la bandera mexicana?" Ya se me fue la idea, ¿la pregunta cuál era?

J: Estábamos todavía con Fausto.

G: ¡Ah, sí, estábamos con lo de Fausto! Nuestro Comandante hacía visitas continuas, si no diarias, cada tercer día, con el General Kenney, en el Quinto Comando en Clark Field. Allí eran las oficinas del General MacArthur y del Comandante de la Quinta Fuerza Aérea y de todo el Alto Mando, y las oficinas

también de nuestro Comandante de la Fuerza Aérea Expedicionaria, con su Estado Mayor. Clark Field era la base más grande de Filipinas o sea en Luzón, nosotros estábamos como a unas diez y ocho millas de distancia de Clark Field en Porac, y ya nos hacía visitas íntimas para informar, para platicar con el General Kenney, y sobre todo tenía deseos de que fuera de las misiones rutinarias que teníamos con nuestro grupo, se le diera algunas misiones especiales al 201, con el objeto de que destacara un poco, si se podía, dentro de lo que era rutinario.

Y era él tan insistente, que inclusive propuso ciertas misiones de combate nocturnas, que no era lo normal, pero él un día después de comer, como a las seis de la tarde, allá en el campamento, me dice: "Ven, acompáñame, ¿no?" "Andale vamos a echar una voladita." "¿Cómo que voladita?" "Sí." Ya llegamos a la línea de vuelo, ya le habían puesto boyas para señas. Y rápidamente se obscureció y se trepó en el avión y despegó. El avión ya andaba allá arriba: (risa ahogada) "Es porque a lo mejor vamos a tener que hacer operaciones nocturnas. Yo como Comandante, soy el primero que tengo que poner la muestra y ver en qué condiciones van a operar mis pilotos, si es efectiva la posibilidad ya voy con más seguridad si es que se ofrecen algunas operaciones nocturnas. Voy con el Comandante y le digo: 'Estamos listos.' Y no nos agarra de sorpresa." Esa era la calidad de jefe que teníamos, de anticipar siempre lo que podía venir y darle a su Escuadrón

lo mejor para que destacara. Entonces, en su empeño, había críticas del Alto Mando, porque el Alto Mando, nos merecía todo el respeto y toda la disciplina que corresponde, pero en la actuación de combate, son los combatientes los que saben lo que está pasando, lo que están haciendo. El alto mando recibe órdenes y las pasa a los grupos combatientes de los que vuelan y los que están en combate son los únicos que entienden cómo hacerlo lo mejor posible, y los que proponen que se haga en determinada forma.

En esa ocasión, en esa época, me llama Gajiola a su tienda de campaña, y dice: "Estamos pensando hacer una misión especial, tú eres experto en bombardeo en picada, tienes tres compañeros, cuatro compañeros tuyos que también son expertos en bombardeo en picada, por lo pronto es todo lo que quería decirte, que estés pendiente." "Muy bien." Me quedé así, bueno. Al día siguiente, llegué de la primera misión que era a las siete quince de la mañana; regresé como a las diez cuarenta y cinco, y ya me estaba esperando el oficial de operaciones que era José Espinoza, me dice: "Que te presentes con el Comandante." Llegamos, me presenté con Radamés y me dice: "¿Ya estás listo?" "Sí, pero iba a echarme un regaderazo." "No, no, no. Ven, vámonos así, vámonos al quinto comando." Me llevó sin explicar mucho. "De lo que te dije anoche, hay una posibilidad que quiero que me des tu opinión; te voy a presentar ahí donde te van a dar toda la información." Como a los veinte minutos ya estábamos allí, en

media hora estábamos ya en Clark Field y me pasa con el General Kenney en su oficina. Y lo primero que dice el General Kenney: "Con que usted es el experto en bombardeo en picada," al darme la mano. "Sí, ¿pero, de qué se trata?" (risa) Ya me dice: "Pásale." Y a través del hall, ahí en la oficina, vino un capitán y me llevo a un salón donde tenían toda la información. Era la oficina de inteligencia del quinto comando. Había un mayor, y el capitán que me llevó, y tropa ahí, estaban unos sargentos con mapas y toda la operación que amerita ser en una oficina de inteligencia. Una mesa muy grande donde tenían fotografías y todo, y me llevaron a un rincón: "Aquí está." Me enseñaron unas fotografías. "El mapa primero, de localizacián, está aquí en la costa oeste, al norte de Subic Bay, es un reducto japonés; tiene aproximadamente quinientos hombres, abastecimiento para las tropas de Yamishita."

Yamashita, como ya lo habían retirado como en alguna tercera parte hacia el norte, le faltaban dos terceras partes paraa llegar a la costa, donde finalmente se rindió. "Este blanco ha sido atacado ya por aviones de la marina, derribaron uno y han dañado a otro. Este es el objetivo." Cerros por todo el derredor, hasta cuatro mil quinientos pies de altura, y una entrada por el mar con malecón, y se veían unos edificios de techos como almacenes. Y alrededor nidos de ametralladora calibre cincuenta, y más arriba de cien, cañones setenta y cinco y ciento cinco, con lupa se veía

perfectamente: "Mira," y todo camuflado, "aquí está esto, estos son calibre cincuenta, son setenta y cinco, estos son ciento cinco. Está muy bien artillado, y todos los aviones que andan por aquí para atacarlo son blanco perfecto. Necesitamos hacerlo por arriba y caer de sorpresa." Le dije: "Bueno, pues sí, está bien, pero ¿yo qué tengo que ver con esto? nosotros no tenemos aviones de bombardeo en picada." "Ah, pues precisamente, ni tampoco la Fuerza Aérea ahorita cuenta con ese tipo de aviones, pero, nos han dicho que ustedes como expertos en bombardeo en picada lo pueden hacer." Le dije: "El Thundrbolt no es un avión picada, no podemos hacerlo, y menos teniendo estas alturas de cerros. No veo cómo pueda realizarse, si tenemos los aviones de bombardeo en picada, sí lo podemos hacer, pero no con el avión que estamos volando." "Bueno, aquí está la información completa y tienen cuarenta y ocho horas para decidirlo. No es un blanco urgente, pero no queremos que exista allí, porque ya está bloqueado por mar, ya no tiene entrada." O sea, que ya era un blanco muerto, pero existía y... .

J: ¿En qué lugar era este?

G: Fue en Vigan.

J: ¿Cómo se escribe eso?

G: Vigan. V chica, I-G-A-M. No sé si es M o N, ya no me acuerdo; yo ni me acordaba de eso hasta después de investigar y platicaba alguien, nos lo comentó: "Pues fue en Vigan." "Ah, pues sí, Vigan." Cerca de una isla de Tabones [?], pero

eso ya fue varios años después, en que recordé la localización del blanco éste. El caso es que cuando salí yo de la oficina ya me estaba esperando mi jefe abajo con el Jeep, para regresarnos.

J: ¿Quién era su jefe?

G: Pues el Capitán Gajeola; Comandante del Escuadrón, el que me había llevado. Y arrancó el Jeep y dice: "¿Qué tal te fue?" "Pues bien, pero quieren que hagamos un bombardeo en picada con el Thunderbolt, y en las condiciones en que está, eso no se puede hacer." Y de repente que frena de sopetón el Jeep, yo me fui para adelante, casi le pegué al parabrisas y paró en seco. Se volteó y me dice: "Mira Carlos, si no lo haces tú, lo voy a tener que hacer yo. Y yo no soy experto en bombardeo en picada." Ya arrancó otra vez el Jeep, ya no hablamos ni una sola palabra hasta llegar a... . Y yo diciendo: "Bueno, ¡qué cosas!" Yo lo entendía y lo comprendía a él, y sabía la calidad de jefe que teníamos y dije, pues ha de haber alguna razón de fondo para esto. Y no sabía que él, lo que quería, era que destacara el Escuadrón en algo fuera de lo rutinario.

Y muchas cosas que pasaron en la guerra, no se daba una cuenta en el momento en que estaban sucediendo, el porqué; porque no se discutían las órdenes, en fin. Había muchos motivos para no hacer del conocimiento exacto los detalles de una operación, simplemente: "Tú vas a hacer esto." Y se acabó, pero aun así, dentro de la Fuerza Aérea hay una ética profesional, en la cual, si una cosa no está bien, pues se

tiene que reportar, porque va de por medio la vida. En ese caso yo estaba rebelándome en cierta forma. Y mi Comandante se sintió como molesto de que yo me había rebelado cuando él ya le había dicho al General Keneny que podíamos hacer la misión.

J: ¿Y qué pasó?

G: Pues lo que tenía que pasar. Llegamos a la base y ya pensándolo bien, le dije: "Mira Radamés"- porque le hablaba yo de tú. Le dije: "Mira Radamés, lo único que puedo yo hacer es ir a hacer una prueba con el avión, a ver hasta qué punto se puede cumplir, sin exponer." Al oficial de mantenimiento le dice: "Téngale un avión listo a Garduño." "¿A qué horas quiere?" "Ya de una vez, después de comer." Ya me prepararon mi aeroplano en la línea de vuelo y ya fui, inició el vuelo, escogí un área en Batán, donde había una cordillera que en el punto más alto eran cuatro mil pies, pegada al mar en la parte oeste de la isla.

No podía más que tener en consideración que ése era el punto clave, los cuatro mil quinientos pies, que indicaba la altura en el objetivo que querían que atacáramos. Y dije: "Bueno, esto es lo más cercano en donde puedo yo hacer mis maniobras a ver qué posibilidades hay." Y esto no se puede entender a menos de que se conozca la característica de operación en un Thunderbolt, un avión de pelea de ese tipo era muy pesado, un diseño muy aerodinámico, muy limpio, el cual le permitía tener esa facilidad de obtener velocidades enormes,

sobre todo en picada; y según el manual, si. Sabíamos en el adiestramiento cuáles eran esas características tan especiales. Muchos pilotos habían sufrido accidentes y habían muerto con el avión por tratar de picarlo. Obtenía velocidad tan rápida en unos cuantos segundos que si el piloto no estaba bien conciente de la operación del avión, el avión se encontraba en velocidad supersónica en la cual las moléculas del aire se interrumpen sobre la superficies aerodinámicas del avión, y haz de cuenta, que entra en un empedrado: los controles no responden, y ya no se puede recuperar el avión sino que el avión se va hasta el suelo. Y cuando picaban un Thunderbolt aunque fuera a baja altura de diez mil pies o algo así, nada más una picada y vámonos, hacía un bufido tremendo el motor.

Y como sabíamos, cuando oíamos un ruido de un avión, decíamos: "Ese, va a entrar en compresibilidad, se va a caer." Y salíamos de donde estuviéramos a ver dónde iba a caer. Entonces, estaba muy limitado en ese aspecto. No había avión, ni alemán, ni del enemigo, menos los japoneses que podían alcanzar a un Thunderbolt volando en picada. O sea, que un avión que estuviera en peligro de ataque de un avión enemigo, un Thunderbolt podía picarse y no había Dios Padre que lo alcanzara, con eso, podía salvar el pellejo. Ya era una ventaja contra otros aeroplanos que no la tenían, y los bombarderos en picada, tienen unos claps especiales que se abren como una sombrilla, eso lo iniciaron los alemanes con



los Strutters, y los Estados Unidos desarrollaron sus propios aviones de picada, inicialmente los utilizaba la Marina, la Naval en los portaaviones y que en la batalla de Midway, todos tomaron una participación muy importante para atacar a los barcos.

Un bombardeo en picada...la trayectoria que sigue el avión es la misma que va a seguir el proyectil. Entonces, el piloto enfoca su mira en un barco, en un objetivo, a noventa grados, y ya cuando está exactamente el objetivo, suelta su bomba y la bomba sigue la misma trayectoria, y él sale de su picada, pero requiere un adiestramiento muy especial, y requiere un avión muy especial para hacer eso, no con cualquier avión se puede hacer. Entonces, era el caso al cual yo me rebelaba. Es decir, en un Thunderbolt el máximo ángulo son cuarenta y cinco grados, pero si tú inclinas más esa nariz, la bajas más, agarra tal velocidad que tienes que salirte. Entonces, ya no es efectivo que vayas a bombardear un blanco si estás preocupado de que te vayas a estrellar.

En esas condiciones, sí seguíamos prácticas. Por fin encontré que el cambio de doce mil pies de altura, y contando cinco segundos podía llegar a cuatro mil quinientos pies de altura en cinco segundos, y teníamos suficiente espacio para recuperar y salir a mil pies de altura del terreno del mar, cuando juega, que es lo mejor que se podía hacer. Si fuera un segundo más, ya podría entrar en esa situación de compresibilidad del aeroplano, uno o dos segundos, no sé

exactamente, pero tenía que ser limitado a eso. Ya en esas condiciones, regresé yo a la base y le reporté a mi Comandante: "Lo podemos hacer, y no necesitamos esperar cuarenta y ocho horas, lo podemos hacer mañana si quieres." Se puso feliz. "En el briefing de ahora en la noche vienen los de inteligencia de allá, del quinto comando; entonces, les vamos a decir que sí, que sí se puede hacer. Escoge a tus pilotos expertos en bombardeo en picada."

Durante el ínter, en cosa de media hora que tardamos en ir al comedor, estaban ahí dos pilotos que habían volado conmigo los aviones en picada en San Diego, y le pregunté a uno de ellos: "Oye, ¿qué te parece, hacer un bombardeo en picada con nuestro avión?" "¿Qué?" "Que, ¿qué te parece si hacemos un bombardeo en picada con nuestro avión?" "¿Estás loco?" Le dije: "No, no estoy loco, quiero saber tu opinión." "No hombre, ¿cómo?, imposible." Piensa igual que yo; otro, lo mismo: "No, no, no, ¿pues cómo? no se puede." Ya nos había dicho que ya había hecho la prueba ni nada. Nada más era una encuesta mía para satisfacer mi deseo de comprender si pensaban igual que yo, o yo era el que estaba equivocado. No, automáticamente me di cuenta que estaba yo correcto, que ellos decían lo mismo: "No se puede hacer." Dije: "Bueno, ya con eso, olvídense mis expertos compañeros del bombardeo en picada." Y ya cuando se reunió el grupo para las misiones del día siguiente, me junté con el Comandante, le dije: "Mira mi capitán, lo voy a hacer, pero no con mis

compañeros expertos, lo voy a hacer con mi escuadrilla."  
"¿Cómo?" "Sí, no he hecho bombardeos en picada, lo sé, pero yo soy el líder, ellos me van a seguir a mí, van a hacer lo que yo haga, no tienen problema." "Bueno, bueno, pues si crees que así, ya vas de sí." "Yo prefiero que así sea." "Está bien que sea tu escuadrilla." Porque los otros expertos, también eran líderes y tenían problema porque había que hacer una misión entre las misiones rutinarias; una era a las siete quince de la mañana, la segunda a las once cuarenta y cinco.

Y cada misión era de dos aeroplanos, teníamos dieciocho, de los dieciocho, siempre había cuatro o tres, o cinco en mantenimiento, los que llegaban con daño de fuego antiaéreo o de fallas mecánicas tenían que repararse, siempre hay un porcentaje que está fuera de servicio. Mantener los dos aeroplanos que salen en cada misión a veces era problemático, y además, teníamos que tener dos de reserva ya con pilotos, armamento, y todo en caso de que alguno tuviera algún problema antes de despegar, o inclusive ya yéndose al aire, volando.

#### **Final del lado A del cassette 2**

#### **Principio del lado B del cassette 2**

G: Entonces, la idea fue aceptada por los oficiales de mantenimiento, que sí se efectuaba la misión el día siguiente,

que se iba a intercalar entre las dos misiones. Esperar que llegara la primera misión en la mañana y ver cómo llegaban esos aeroplanos, si llegaban completos y con los de reserva ya había dos disponibles para nosotros, necesitábamos otros dos para no interrumpir la segunda misión. Total, que con la misión primera que llegó, y los dos del efecto se juntaron los cuatro aeroplanos que necesitábamos para no interrumpir la misión de las once cuarenta y cinco y despegamos. Ya el Comandante Gajeola, llegó a última hora en su Jeep, y estaba yo con mis pilotos ahí; con el mapa que teníamos sobre el Jeep, todavía dando detalles de último momento. Entonces ya vi el Comandante..."¿qué pasaría? a lo mejor cancelaron la misión." Nada, nomás iba a ver si estábamos listos, y bueno pues en cuanto ustedes lleguen: "Vámonos." En diez minutos, o quince, ya estábamos en el aire los cuatro aeroplanos. "Vámonos a Vigam." Volábamos a la misma altura que íbamos a hacer la iniciación de la picada, doce mil pies de altura; había silencio en el radio, no podíamos hablar porque era un ataque de sorpresa, y nunca se hablaba cuando había esas condiciones.

Tenían las frecuencias de nuestra operaciones, para indicar que íbamos a pasar ese blanco. Era peligroso, entonces estaba prohibido hablar a todo el personal en ese momento. Llevábamos dos bombas de demolición, de mil libras cada bomba, tiene una en un ala, y otra en la otra, izquierda y derecha, llevábamos un tanque auxiliar de combustible en la

panza, para utilizarlo en el ascenso, y la carga de municiones; era lo normal. Esos tres pilotos que me acompañaron vivían conmigo en mi tienda de campaña, entre otros era Cacho Vega Santander, Fausto.

J: (Inaudible)

G: Yo llevaba el mando de la escuadrilla. Mi ala era Fausto Vega Santander, Subteniente Fausto Vega Santander, era el líder. El segundo elemento del capitán Miguel Moreno Arreola, el ala de su elemento, era el Subteniente Praxedis López R. Ramos. Praxedis con x; pra...x. Praxedis López Ramos. Los llamé yo en el cuartel de inteligencia de ahí, de nuestra base, esa noche los separé, los quitaron de los lugares que tenían en las misiones del día siguiente y nos juntamos aparte con los de inteligencia, con los que ya había estado allá en el quinto comando. Las mismas fotografías, la misma información, se quedaron sorprendidos: "¿Y esto por qué?" "Ustedes nomás escuchen todas las dudas yo se las voy a aclarar." Ya que se enteraron de todo, salimos de ahí como a las doce de la noche, porque eso duraba, de las ocho a las doce de la noche, a veces un poquito más, la información de inteligencia. Llegamos a nuestra tienda de campaña, ahí nos dieron las dos de la mañana explicando y haciendo preguntas ellos, mis compañeros. Sabían que el avión no era un avión de picada por qué le estaban...si lo íbamos a hacer: "Bueno, porque ya lo hice yo, porque sé que se puede hacer, porque es una orden importante que debemos cumplir. No van a tener problemas, hacen lo que haga yo,

ustedes van a tener tres segundos de separación nada más, entre avión y avión." No faltaba quien: "Oye, pero esto y lo otro," otra vez. Se nos pasó el tiempo hasta las dos de la mañana, explicando todo. Ya una vez que pensaron: "Bueno, ya entendieron todo perfectamente, vamos a dormir."

Porque no salíamos en la primera misión, podíamos dormir todavía un par de horas más. Cuando nos despertaban en la primera misión eran las cinco y media, seis de la mañana. En ésta, como no íbamos en la primera misión, íbamos a salir como al medio día. Dormimos hasta tarde y nos desayunamos tarde y todo eso. Antes íbamos y nos acostábamos, nomás se oían ahí a los catres rechinar. Tanto ruido no podíamos dormir tranquilos. (risas) Ya dormimos unas tres o cuatro horas, no me acuerdo. Y ya en la misión, llegamos al lugar adonde era el punto inicial de la picada, eso lo hacía uno para tirar esos tanques de panza, de gasolina, porque en la picada ofrecían mucha resistencia y siempre se eliminaban por peligro de ataque de armas ligeras que pegaban a un tanque de gasolina y explotaba en el aire; en fin, era común, era normal tirar los tanques: Como unos cinco minutos antes de llegar al objetivo, ordené cómo salieran los tanques. "¿Entendieron bien?, O. K." Entonces, ya les ordené: "En fish tail." Cola, que se me pusieran en formación de línea. Y como estaba ya programado, inicié mi pique. No había yo iniciado mi pique, cuando venía como granizo del suelo, la artillería antiaérea, primordialmente de armas ligeras de calibre

cincuenta, posiblemente.

J: ¿Tantos?

G: ¡Sí! Tal parece que nos estaban esperando. (risas) Piensa uno que va a ser un ataque sorpresa y que a lo mejor los agarrábamos dormidos. No, no, no, ahí estaban esperándonos. Desde luego que en esas condiciones piensa uno que cómo... . Pues oyeron el ruido de los motores, desde luego, y no estaban dormidos, estaban ya listos y subidos de ametralladoras y todo. Y los que estaban fuera pues brincaron: "¡Ahí viene, ahí viene!" Guerreros por acá; nosotros por el mar, desde el mar nos veían venir. "Por acá arriba," empecé a tirar. Y luego de los lados empezaron a seguirse, se cruzaban. Y les conté: "One thousand one, one thousand two, one thousand three, one thousand four, one thousand five." Solté mis bombas y empecé a jalar el avión con todas mis fuerzas. Viendo el black out...la pérdida de sangre del cerebro origina la pérdida de la vista, ve uno primero gris y luego negro.

Estaba hasta el tope ¿no? Y salgo zigzageando, las bombas ya directamente sobre el blanco. Las bombas de Cachito, que venía atrás de mí, también, y las bombas de los otros dos aeroplanos: "Boom, boom, boom." Una tras otra y era una humareda tremenda que yo no me di cuenta, hasta después de zigzagear y con el exceso de velocidad que traía yo, cuando consideré que estaba afuera del alcance de la artillería, ahí va el aeroplano, y subí como a seis mil quinientos pies de altura después de la picada, y empiezo a

virar a la izquierda, donde también ya estaba programado virar a la izquierda y veo a mi lado, la humareda tremenda de nuestras bombas exactamente sobre el objetivo. Les dimos- como decimos- en la torre, pensé yo.

Y me sigo un poco más, mientras estaba yo circulando, esperando que se me juntara Cacho. En el mar como a trescientos metros de la costa y del malecón, un manchón blanco. Es penoso, desde allá, desde el aire: "¿Y eso qué será?" Pensé yo que a alguno se le había quedado atorado su tanque de combustible que había yo ordenado que tiraran, y que al jalar el avión, salió y cayó al mar. Pero fue mi pensamiento así nomás: "¿Pues qué será esa mancha espumosa?" Estaba yo esperando que se me juntara Cacho, y de repente, veo yo que se me junta otro Thunderbolt, pero no era Cacho, era Moreno. Y con el micrófono así en la mano les dije: "Pues ya terminó la misión. ¿Qué pasa?" "Tiraron a Cacho." Esa mancha blanca en el mar, era su aeroplano. Yo no lo vi, yo venía adelante, pero Moreno si venía atrasito de él. Entonces, vio cuando solté yo mis bombas y cuando empecé a salir yo; cuando soltó Cacho sus bombas, la granizada que nos estaban tirando se había acabado ya. Cuando yo solté mis bombas, ya no veía más, pero sí vi al principio, pero ya estaba en posición igual que Cacho. Pero como el fuego era lateral, no era directamente sino en las laderas de los cerros ahí estaban los emplazamientos, un pedazo de ala de Fausto voló, según la versión de Moreno. Cuando vio que salió, iba



a salir Fausto, le voló un pedazo de ala, se fue como regilete ahí, y cayó al agua. Al soltar sus bombas salió, se me juntó, y Praxedis que venía atrás de mí, hizo lo mismo y se me juntó. Los tres nos regresamos a nuestra base, menos Fausto Vega Santander.

J: Fausto Vega, alias Cacho. ¿Recuerda usted la fecha?

G: Alias Cacho, Cachito, también le decíamos. Primero de junio de 1945.

J: ¿Qué pasó cuando llegó a la base? ¿Qué le dijo a su capitán?

G: Lo logramos. Sí, menos uno.

J: ¿Y logró el objetivo que él quería, que destacara el Escuadrón 201? ¿Esa fue la misión más importante que tuvieron?

G: ¡Claro! Pues independiente sí, yo lo considero así porque las llamadas operaciones eran coordinadas con lo de otros escuadrones, y todos hacíamos lo mismo, lo mismo, lo mismo; ametrallar y bombardear al enemigo. Quemábamos colimas en una zona selvática donde muchas veces no veíamos al enemigo, más bien nunca lo veíamos. De repente algunos los llegaron a ver, pero en zonas no tan llenas de selva. A mí, no me tocó más que una vez, que entre dos chozas fueron japoneses que brincó en el momento en que mis balas estaban penetrando ahí las chozas. Pero fue la única vez. Pero todo era verde, verde. Y abajo estaba el enemigo, entonces nosotros bombardeábamos un lugar, íbamos y saturábamos de bombas de demolición y bombas de napalm y se quemaba todo. Pero no veíamos nosotros los efectos, qué pasó, cuántos murieron o qué hicimos, todo eso ya

era cuestión de verificación por las tropas terrestres y por los observadores, los observadores también Tenientes, y a ellos les daban la luz verde, entran siguiendo el último avión del Escuadrón, entren ahí mismo. Cuando veníamos atrás de otros escuadrones que ya habían entrado, ya estaban quemados los blancos, y otra vez: "Echele más, y échele más." Cuando llegábamos de primero, ése era el problema. La principal preocupación de esas misiones, era el ser derribados por antiaéreo, por el antiaéreo japonés. Lo demás, lo considerábamos una falla del motor o algo excepcional, pero no teníamos aviación unida a la cual temer, pero sí, a la artillería antiaérea, que era la que nos preocupaba. A mí me tocó, fui el primer piloto que recibió el auspicio del pueblo japonés. Y eso fue saliendo de una misión de... . Ya habíamos bombardeado y estábamos haciendo los pases de ametrallamiento, y al salir yo del ametrallamiento, porque el controlador...los que habíamos terminado el Escuadrón de ametrallar, pidió que si alguien tenía todavía misiones, que necesitaba que hiciéramos un par de pases sobre el mismo lugar.

Entonces, yo me ofrecí y fui hacia esos dos extra pases, me quedé atrás del Escuadrón, era cosa de dos, tres minutos, y me estaba yo incorporando, y de repente, dos explosiones enfrentito de mi avión. Nunca las había visto tan cerca, rojas, pues siempre se ven negras de los que explotan. Esta vez las vi rojas, una en mero enfrente arriba, y otra más a la

izquierda. Y paso en medio, paso sobre de ellas, mi avión se tambaleó todo, y ya nomás fue momentáneo. Ahí seguía ascendiendo y con potencia y todo, está bien, apenas acababa de salir de la impresión y dije: "¿Qué es esto?" (risas) No había sufrido mayor daño, mi avión operaba así, de potencia y ascenso: "Vámonos." Y continué ya, me incorporé a la base, cuando quise bajar el primer aterrizaje, me di cuenta que no bajaba: "Ay, caray," veo mi indicador de presión hidráulica en cero: "¡Qué raro!, no hay flaps, no hay frenos, no hay tren." [Había que] bajar el tren manualmente.

Hice unas maniobras de picaditas para obtener que los seguros entraran, se encendiera la luz verde que el tren estaba asegurado, y ya no quería aterrizar, bajé los platos; desde luego, no bajaron, pero oprimía los pedales y los sentía yo guangos completamente, pues no traía yo presión hidráulica, y entré con más velocidad de la normal. Así es que recorrí todos los cinco mil pies de pista, entré así, al principio de la pista y tratando de meter mano. "No, no hay, no hay freno, no hay nada." Esperando, paré el motor y nada, ya se acababa la pista, pero ya con escasa velocidad. Entonces, tenía un paralazo y él abrió el aeroplano, no me salí de la pista, nomás sentí un...pero ya no hubo ni un daño actual. Vinieron y me remolcaron en el mecánico travis [?], yo me quedé sentado en mi cabina, me llevaron a la plataforma. Me dice: "Ven a ver lo que trae." Ya cuando bajé del aeroplano, dice: "Toda el ala por allá está llena de agujerotes." Unos agujerotes

llevaba el ala, y del centro: "En la sección central, hay entrada hasta la coraza del asiento." Lo había visto hasta que ya se hizo la inspección en el aeroplano y todo eso. Había roto las líneas de líquido hidráulico, se vació allí, toda el ala estaba bañada del...

J: ¿Esta fue la primera vez que se las vio muy cerca?

G: La primera vez, y el primer avión del Escuadrón, por eso le pusieron el bautizo de la cuadra del Escuadrón 201; el teniente Carlos Diernos, así me sacaron en la prensa, un articulito chiquito, muy pequeño. Se equivocaron, no era Diernos, es que por ejemplo, mi apellido Garduño Núñez, pensaron que era Diernos, alguien se equivocó.

J: ¿Y después del primero de julio de 1945, cuánto más tiempo estuvieron allí?

G: Estuvimos hasta la terminación de la guerra.

J: ¿Cuándo salieron ustedes de allí?

G: Salimos como a principios de noviembre, porque tardamos quince días en regresar en barco, diez y siete días. Entonces, salimos el primero de noviembre porque llegamos a México el dieciocho. ¡Ah, no! Salimos un poco antes porque hicimos tres días de San Pedro a México, en un ferrocarril. Más o menos, a fines de...

J: En total, ¿cuánto tiempo estuvieron allá en combate?

G: Pues del primero de mayo al cuatro de agosto, que fue cuando nosotros estábamos haciendo las misiones ya de Formosa, que esas misiones también fueron especiales. Como nosotros

habíamos perdido cinco pilotos, muchos de ellos...tres de ellos eran líderes de escuadrilla, la misma que todavía tenía yo, ya estábamos escasos de líderes. Nuestro grupo se trasladó a Okinawa y nosotros nos quedamos en Clark Field esperando la llegada del primer grupo de reemplazos en número de doce, que estaban ya por salir para unirse con nosotros y poder ya salir junto del Escuadrón a unirnos otra vez con nuestro grupo asignado. Como era un lapso de tiempo apoximadamente de unos...

Antes de que eso se pudiera lograr, aprovechó la oportunidad nuestro Comandante para pedir misiones especiales. Mientras, tenemos objetivos en Formosa, era isla ocupada por los japoneses, es la isla al norte de Luzón, y hay que hacer operaciones de Inteligencia también, porque nosotros teníamos nuestro personal de Inteligencia. Ellos estudiaron la posibilidad de que los Thunderbolts pudieran llegar a blancos, a los objetivos en Formosa, que estuvieran lo más cercas posible en la parte más sur de Formosa. Y llegaban a la conclusión, porque podíamos hacerlo volando con una bomba de mil libras en una misión, en una ala, y en la otra, un tanque de combustible de ciento ochenta galones, más en los tanques interiores del avión y con una técnica de travesía económica-se le llamaba. Hacía el mínimo de aceleración del motor que podía resistir con el mínimo de combustible para poder mantenerse en vuelo. Poder llevar seiscientos treinta, seiscientos ochenta millas wet crack [?] a los blancos,

bombardear, y regresar a Clark Field, lo que implicaba una prueba realmente de resistencia no tanto mecánica del avión, sino más bien del piloto, porque estar sentados siete horas, siete horas quince, en un enclaustramiento que no era la cabina, sobre la lancha salvavidas, que no era ningún colchón sino era dura como ella sola y que cada ratito tuvimos que cambiarnos de posición, sin poder quitarnos el arnés, ni nada.

[Hacía] un calor tremendo. Nada más moviendo de diez a veinte revoluciones el motor, para mantenernos en posición y no quedarnos rezagados, sino mantener la formación en el traslado. La base de los blancos en las misiones son las que... . De aquí a Parre [?] tienen ustedes un submarino, en el canal entre Parre [?] y Francia, otro submarino; en los blancos, ahí en Caranco [?], tienen ustedes tres Catalinas circulando, esperando por si alguien cae al mar. Nos daban tal garantía que decíamos: "Bueno, no hay problema, si me caigo aquí, me recogen luego luego." [Garantías] que no se le podían dar a nadie más, mas que a las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, porque tenían las facilidades, la atención adecuada a sus pilotos, a su persona, tal vez la máxima protección, darles la mejor alimentación, darles todo.

En ninguna Fuerza Armada las cosas son así. A nosotros afortunadamente nos tocó esa situación, para poder apreciar y entender. Y precisamente estábamos en esas misiones cuando una vez estando... . ¡Ah!, porque nos daban películas a las seis de la tarde, después de comer, y las películas eran las

últimas que habían salido de Hollywood, no sólo a nuestro Escuadrón sino a todas las unidades. Cada unidad tenía su departamento de fotografía, tenían proyectores y todo, para mantener la moral y dar alguna distracción al personal. "A las seis de la tarde, ahora va a haber película." anunciaban la película. Nos sentábamos en el suelo, llevábamos un cojín o lo que tuviéramos, lo que fuera, nomás para estar cómodos- una cobija- y estar ahí nomás viendo la película. Estábamos...ya habíamos... . ¡Ah! Cada misión de esas de Formosa, nos daban veinticuatro horas de descanso, porque era a tal grado el esfuerzo de deshidratación que no sólo nos acabábamos la cantimplora completa de agua que llevábamos, pero no era suficiente, y llegábamos deshidratados, no podíamos...entumidos. Nos tenían que ayudar a salir de la cabina del avión para bajar al suelo. Apenas podíamos caminar y no podíamos sentarnos ya, porque teníamos la parte trasera tan adolorida...

J: ¿Y cuánto duraba cada una de esas misiones?

G: De siete a siete horas quince minutos, era el máximo alcance. El avión podría haber volado más, si hubiéramos llevado por ejemplo dos tanques auxiliares de combustible, uno en cada ala. Hubiéramos podido prolongar dos o tres horas más el vuelo. Pero entonces, no hubieramos llevado la bomba.

J: ¿Y les daban veinticinco minutos de descanso?

G: ¡No, que veinticinco minutos! ¡Veinticuatro horas! Un día completo.

J: ¡Ah, veinticuatro horas!

G: Y no podíamos más que acostarnos, pero boca abajo, porque la parte glúteo, estaba bien adolorida.

J: ¿Y cuántas misiones de estas...

G: Pues variaban. A mí, me tocaron dos, a otros les tocaron tres, en fin. Ya no hubo más porque se acabó la guerra. Por eso le comentaba yo que estando en la proyección de una película, allá en nuestro campamento, se interrumpió la película, porque empezó un murmulleo entre todos: "¿Qué está pasando?" "Se acabó la guerra." "Sí, que acaba de salir por radio, que se escuchó esto..." Alguien empezó a llevar la voz. "Se acabó la guerra." Nadie veía la película, se suspendió, y todavía uno... . "¿Cómo que se acabó la guerra?" "Pues sí." "¡Qué bueno! ¿Pero cómo?" No sabíamos de la bomba atómica, no sabíamos nada, mas que se acabó la guerra, y ya a la hora, dos horas, ya se había confirmado. Pues ya el Comandante nuestro, ya había ido al quinto comando a preguntar: "¿Qué hay de esto?" Ya él vino a la base y efectivamente parece que terminó la guerra. ¿Y luego qué hizo? Bueno, pues: "Estamos en situación de alerta todos, todas las unidades de combate están en situación de alerta y así permaneceremos hasta que no se confirme." Ya para como a los diez, o doce días, que vino la confirmación de la rendición incondicional del Japón, salió el General McArthur a firmar la rendición que se hizo allá en la bahía de Tokio.

**Final del lado B del cassette 2**



### Principio del lado A del cassette 3

G: Decía yo, que después de esa sorpresa, que recibimos el rumor de la terminación de la guerra, que ya fue positivamente confirmado, y unos días después de eso se firmó la declaración de momento incondicional del Japón hacia las Fuerzas Aliadas, en la cual participó, desde luego, el señor General McArthur y sus altos jefes, y los altos jefes del Japón. Parece que fue en la bahía de Tokio, no me acuerdo el nombre del barco el Destroyer [?], donde se llevó a cabo la ceremonia, pero sí es bien conocido, y fue nuestro Comandante invitado por el General McArthur, y él llevó a tres de nuestros pilotos a ser testigos como participación de México en la guerra que fuera testigo del rendimiento de los japoneses y la terminación de la guerra.

Posteriormente, hicimos misiones nada más de alerta, ya no había el temor de la artillería antiaérea, ni de soltar bombas, ni nada de esas cosas. Estuvimos ya más tranquilos esperando ya nada más las órdenes de reincorporarnos a nuestra patria, esa situación ya se presentó después de casi un par de meses de esperar la oportunidad para regresar. Ya cuando nos informaron: "En tal fecha salen ustedes." Nos embarcaron en ferrocarril. Llegamos a Manila, ahí nos embarcaron en otro barco y nos trajeron a California- en San Pedro, al puerto de San Pedro- ahí cerca de Los Angeles. Ya estaba una comitiva de artistas mexicanos esperándonos. Nuestro Comandante y los

tres pilotos que habían ido a presenciar la rendición del Japón, habían tenido la oportunidad de volar a los Estados Unidos de regreso y nosotros fuimos los que tuvimos que aguantarnos quince días a bordo de un barco que nos trajo lo más pronto posible a las costas de los Estados Unidos. De ahí tomamos un ferrocarril, después de estar en San Pedro unas horas, donde todos nos enfermamos porque nos dieron comida mexicana- enchiladas- eso sí que no estábamos acostumbrados ya a eso y tuvimos problemas. (risas) Nos metieron al ferrocarril, llegamos a la frontera, entramos por Laredo, creo. Y a recorrer en Saltillo, en Monterrey, en San Luis, todas esas estaciones donde había poblaciones importantes. Nos detenían dos, tres horas, para agasajarnos todas las gentes que vivían en esa región y nos daban un recibimiento muy afectuoso.

Por fin llegamos a México, la noche anterior del recibimiento nos tuvieron en la estación del ferrocarril doce horas, donde dormimos allá en el mismo ferrocarril. Y al día siguiente, que era dieciocho de noviembre, creo que fue un domingo a temprana hora, salimos del ferrocarril y nos pusieron en Jeeps, para llevarnos de la estación del ferrocarril al zócalo- a la plaza principal- donde nos estaban esperando el pueblo de México a lo largo del trayecto, y los que estaban en la plaza de la constitución: el señor Presidente con su Gabinete, las Fuerzas Armadas representadas por el Secretario de la Defensa, y nuestros familiares.

Tenían una tribuna allí atrás donde estaba el señor Presidente, especial para ellos. Es muy importante el recibimiento, porque no esperábamos la algarería de todo el pueblo. Todas las estaciones de radio en cadena nacional, estaban transmitiendo lo que debían los locutores, hasta que por fin entramos. Hay una grabación, a propósito, de ese recibimiento. Creo que fue Sordo Noriega, o algún locutor muy importante de aquella época, en la XEW, el que hizo la transmisión y culminando con el hecho de llegar enfrente al Palacio donde estaba el señor Presidente. Ahí íbamos marchando, y el Comandante de nuestra unidad que fue de la Fuerza Expedicionaria, el Coronel Cárdenas Rodríguez, que ya había ascendido a General- porque a todos nos ascendieron un grado; entonces ya era General- hizo la entrega de la bandera al señor Presidente, la bandera que nos habían entregado para llegar al frente de batalla, antes de nuestra salida de los Estados Unidos, y dijo un discurso muy bonito.

J: ¿De qué presidente de México estamos hablando?

G: El Presidente de México en esa época, era don Manuel Avila Camacho fue el que recibió la bandera de manos del General Antonio Cárdenas Rodríguez, jefe de la Fuerza Aérea Expedicionaria, y entre sus palabras...el discurso también está grabado, es un discurso muy bonito que hizo Cárdenas, de la actuación del 201 en la guerra, de los pilotos caídos, las misiones que realizaron, y todo, en una forma muy bonita, me acuerdo que decía: "Sus águilas aztecas desplegaron sus alas

en el frente de batalla, en la lucha por la liberación de Filipinas. Todos llevaban en su mente, el sentir patriótico de la responsabilidad, que se les había dado como buenos soldados mexicanos." En fin, frases muy bonitas. Y terminó diciendo: "Estuvimos, cumplimos con nuestro deber, y entrego a usted la bandera intacta." [Hubo] aplausos y ánimo por todos lados, las bandas de música y la del Presidente Camacho; y entre sus palabras más importantes que recuerdo, después de darnos la bienvenida, nombró a los muertos, a los cinco pilotos que murieron en Filipinas y además nombró a los cuatro que murieron en el adiestramiento. Dijo: "Sus compañeros caídos no están con nosotros, porque han pasado al lumbral de los héroes de la patria, ustedes vivís para recordarlos y venerarlos siempre. Es su responsabilidad, y no lo olviden jamás." Eso nos llenó de gran satisfacción y de orgullo, [hubo] aplausos y todo. Y ya nos llevaron ahí con nuestros familiares, que ya nos andaba por verlos.

Ya nos reunimos ahí con ellos y cada quién por su lado. Salimos ya de ese lugar, nos dieron veinticuatro horas de descanso mientras nos presentábamos para estar a las órdenes, después nos dieron autorización para que los que quisiéramos retirarnos de la actividad militar, de la Fuerza Aérea, lo podíamos hacer y en un cien por ciento de nuestro haber.

Nos otorgaron una medalla, ya posteriormente, como a los ocho días, quince días en el Estado Nacional. El Presidente Camacho nos presentó con la medalla "Servicio en el lejano

Oriente" que es la única medalla de guerra que ha habido y todo el valor se ha ido fuera de nuestras fronteras; las medallas que recibimos de los Estados Unidos, que son número de cinco- los pilotos tienen una más que es la medalla aérea- "Air Medal," y de todo el personal terrestre, como deber, lo decidió, que las medallas correspondientes, que son iguales a las de los pilotos, con excepción de la medalla aérea, incitaciones presidenciales del Presidente Truman, y cartas del General McArthur, el jefe de la Fuerza Aérea, General Arnold, y desde luego, del General George C. Kenney. Y la medalla aérea fue entregada al 201, cinco años después de haber terminado la segunda guerra mundial en 1950. No sé por qué razones muchas medallas tienen que ser aprobadas por el Congreso de los Estados Unidos, y cuando consideran para sus propias tropas las medallas, se hacen estudios, y claro se tarda un tiempo. Posiblemente eso era lo que ocurrió con el 201, o no sé por qué, pero fue hasta 1950, que fue el General George C. Kenney que había sido Comandante de la quinta Fuerza Aérea, el Inbeg 17 [?], un avión bombardero con su Estado Mayor, aterrizó en México y nos avisaron que nos presentáramos todos porque nos iban a entregar- a los pilotos- nos iban a entregar la medalla aérea del General Kenney, así es que los mandaron traer a los que estaban fuera de México. Nos tuvieron ahí, en el salón de actos de la Defensa, ahí se hizo la ceremonia, una ceremonia muy bonita.

J: ¿En México?

- G: En México, donde el General Kenney oyó toda la historia del 201 desde su arribo a Manila. Con el tonelaje de bombas, con un cartucho, disparábamos municiones con tubas [?], municiones fallidas, municiones especiales. Terminó diciendo: "Por eso el Escuadrón 201 quedó arriba del promedio de los tres escuadrones del 58 grupo de pelea." Yo me quedé sorprendido, yo nunca había sabido lo que habíamos hecho, ni mis compañeros, desde luego. Bueno, teníamos una idea, pero no alguien que nos dijera esto fue así, así, así. Este es el resultado de su actuación.
- J: ¿Se grabó esa...
- G: Desgraciadamente no. Y desgraciadamente para todos, ese documento no existe en ningún lado, no se ha recuperado. Yo he hecho investigaciones...
- J: ¿Quién recibió el documento?
- G: La Secretaría de la Defensa.
- J: Y lo perdió.
- G: Lo hicieron perdedizo. Porque si usted tiene la inteligencia en esa época de decirle a Kenney: "Mi general Kenney," además a mí me conocía personalmente, como conocía a Radamés: "General, déme una copia de su discurso." Pero no, en esa época uno piensa que no es necesario eso, porque eso va a dar al archivo de la Fuerza Aérea, que lo van a tener como una reliquia; y no, no. Por eso hay una historia positiva del 201, porque los intereses creados por antipatía, por egoismos, en cosas políticas, muchas veces desvirtúan, no rebelan datos

positivos. Del caso de Cacho Vega Santander, decir que murió en un accidente, si él hubiera muerto en un accidente, yo hubiera sido el primero, él el segundo y nuestros compañeros también, ninguno hubiéramos sobrevivido tampoco. Si no hubiera testigos que viven actualmente...

J: ¿Algunos dicen que él murió por accidente?

G: ¡Sí! (Hay un tercer interlocutor: ¿Dicen los archivos así exactamente!)

G: ¿Y cómo puede uno desvirtuar una cosa que ya es oficial, que ya se publicó? ¿Pues con la verdad! Mientras yo estoy vivo, tengo que darle el mérito que le corresponde a Fausto Vega. (Tercer interlocutor: ¿Así es!)

G: Y afortunadamente hay otro, que fue el que lo vio, venía atrás de él, que es Miguel Moreno, y corrobora lo que yo estoy diciendo. El cuarto elemento, que era Praxedis, desgraciadamente también está muerto. (Tercer interlocutor: Me permite nomás, sin que sea grabado. Iba Praxedis ahí en esa misión, fue el que (inaudible) y yo también. Crecimos juntos y luego nos encontramos, yo como mecánico y él como piloto. Nos abrazamos...(inaudible) pero resulta que sabía él...(inaudible) )

G: Praxedis, fue el que más lo sintió, porque era casi su hermano. Praxedis por ocho días, o diez, o quince, suspendió los vuelos, porque estaba tan impresionado con lo que le había pasado a Cacho. Por eso en la guerra no se permite que estén dos hermanos, porque si se mata uno ya le (ininteligible) No,

no eran hermanos, pero eran amigos. En la guerra no puede hacer una amistad muy cerrada con nadie, precisamente por el efecto...

J: A ver, volvamos a eso.

G: Bueno. Bueno, realmente, el efecto que producen los combatientes, estar en la guerra les afecta en una forma o en otra; a unos más, a unos menos, de acuerdo con su sensibilidad posiblemente, con su capacidad de aguantar una situación de tensión continua, y del estar aislados, lejos de sus familiares, de sus seres queridos, de su patria donde nació. Eso afecta mucho a los combatientes, a tal grado que se llega...y eso lo aprendí en la segunda guerra mundial, considera un diez por ciento de los combatientes como perdido, perdidos en el sentido de que no pueden actuar, porque les viene lo que llaman en inglés...bueno, en español se dice "psicosis de guerra," otros le llaman "fatiga de combate," llámesele como se le llame, el individuo va gradualmente llegando a una situación en la cual se incapacita, no voluntariamente sino se incapacita en su actividad bélica.

Es una cosa que clínicamente puede ser una paranoia, que piensan que lo están persiguiendo a él, y siempre piensa lo peor. Y cuando llega a cumplir con su misión le empiezan a temblar las rodillas o hace cualquier cosa por no...diría uno, pues es miedo, y efectivamente, es un miedo, pero que se refleja en unos más que en otros, porque todos tenemos miedo. Cuando nos preparábamos para la misión, a veces no dormíamos



completas las ocho horas, claro, por estar preocupados, qué va a pasar mañana, a lo mejor ya no regreso, desde que se nos daba la información de las misiones ya venía la preocupación y a unos les afectaba más que a otros, porque no todos tienen esa capacidad de entereza de poder mantenerse sin preocupación, todos, yo no digo que yo nunca haya tenido miedo, como decimos en español "el miedo no anda en burros." Pero una vez que estábamos ya encausados en la misión, nos olvidábamos de todo, nos olvidábamos del miedo; todos nos concentrábamos exclusivamente en lo que íbamos a hacer. Pero para poner más claro el caso, no necesitaba ser un piloto combatiente el que sufría esa situación, podía ser el cocinero, podía ser... . Nosotros tuvimos un caso de un elemento que era pagador...

J: ¿Qué es pagador?

G: El que paga el dinero.

J: ¡Ah, bueno!

G: Paymaster, él no tiene más que cumplir su misión de ser el pagador de la unidad, no volaba, esa era su especialidad, como la de ser mecánico. Sí, Mario de repente se puso enfermo, fue a dar al hospital. ¿Y qué pasó? Pues lo regresaron, se incapacitó. Tuvimos un piloto que también él estaba listo para la misión de combate, pero se subía al avión y ya no podía, buscaba la forma de chocar su aeroplano contra un tractor o lo que fuera para no salir. Casos de esos hay en todas las unidades de combate, no sólo en la nuestra, nosotros

la vivimos, por eso se comenta. Otros inclusive, lograban despegar y oían algo raro, decían: "Está fallando el motor," y se regresaban. Le estoy hablando en general, no era nada mas exclusivo de una unidad.

J: Específicamente cuando murió Fausto, coménteme del piloto que lo vio caer.

G: Bueno, lo vieron dos, el que venía atrás de él, que era el capitán Moreno- Subteniente en esa época- venía Moreno que era el líder. El segundo elemento, Praxedis López Ramos, pero Praxedis era muy amigo de Fausto, y estaba en posición de observar a Fausto, igual que Moreno, porque venía atrasito de él, y cuando vieron que se estrelló y vieron el fuego antiaéreo que estaba subiendo hacia nosotros, se dieron cuenta de donde estábamos, en qué situación estábamos, y cuando ven que se desprende un pedazo del ala de Fausto y se clava, no tienen más que continuar su misión, realizarla, soltar sus bombas y ¡vamonos! Todo lo que habíamos planeado, ya estaba en sus mentes hacerlo, y continuaron. Salimos y regresamos tres, el único que se quedó fue Fausto. [Cuando] llega uno de una misión de combate, automáticamente entra uno con el oficial de inteligencia y nos hacen preguntas: "¿Qué vieron? ¿Qué hicieron? ¿Qué pasó?" Se comenta, el líder es el primero en dar su informacion.

J: ¿En ese caso, usted?

G: En mi caso: "En estas condiciones y esto y lo otro y yo vi esto." Y el otro también, el otro llorando porque era muy

amigo de Cacho, y a tal grado porque el médico que llevábamos en el Escuadrón, lo declaró inútil para servicio por unos días, mientras se recuperaba. ¿De qué servía mandarlo otra vez en misiones cuando él no se sentía bien por haber presenciado la muerte de su compañero? Por eso, decía yo, y repito, que en la guerra no se puede tener una amistad muy íntima con nadie, por eso no hay hermanos en una sola unidad, porque se muere uno o el otro, y es como si mataran al otro también, el otro se incapacita por ese sentimiento humano que hay hacia los seres queridos, hacia los compañeros. Nosotros sentíamos mucho cuando perdíamos un piloto como fue Fauto, el primero. Yo siendo su líder me sentía molesto, pero ni modo, era nuestra obligación, a eso habíamos ido a la guerra, y es triste reconocerlo, pero cuando sucede, ni modo, todos estamos expuestos a lo mismo.

Así es que ésa es la situación, que se refiere también a la tensión a la cual nos encontrábamos sobre todo los pilotos, porque la rutina que había era continua, no había un momento de...sí había momentos de descanso, de relajamiento, porque el mismo comando conoce esas situaciones y hay que exigir el cumplimiento, pero también hay que dar cierta condición en la cual el elemento se sienta descansado, cuando menos en lo que cabe. Teníamos una casa enfiscada por la fuerza armada para la Fuerza Aérea, entre Manila y Porac y Florida Blanca, no me acuerdo cómo se llamaba el lugar, pero una casa muy grande donde había canchas de tenis y alberca, y era un edificio

bastante grande donde se había adaptado como salón de recepciones, donde tenían la libertad un día de la semana cada escuadrilla de ir y descansar veinticuatro horas, ir al club del 58 grupo de pelea, nos daban de comer gourmet, lo mejor de lo mejor; nos daban de beber lo que quisiéramos. Ese solo día lo esperábamos con ansiedad, nosotros esperábamos sábados y domingos ahí no había días festivos ni nada, el único día era que le tocaba a tal Escuadrón el jueves próximo, el viernes...

J: ¿Cada cuándo les tocaba?

G: Una vez a la semana. Ese era el único descanso que teníamos realmente, había orquesta de la Fuerza Aérea para amenizar. Había algunas de las enfermeras que invitaban especialmente, y que tenían que ser escoltadas por los agraciados que podían hacerse responsables a traer a alguna de las enfermeras para que bailara con el grupo, que a veces era, digamos de diez a una, una enfermera por cada diez, para echar una bailadita y ya. Y tenía que regresar escoltada por algunos oficiales, los cuales se habían hecho responsables de llevarlas. Era también un descanso para ellas y para nosotros. Entonces, esas situaciones, a veces no se puede cumplir con ellas, pero cuando hay esa facilidad, ¿por qué no? y el General George C. Kenney era de ese tipo de cuidar la moral, mantenerla muy alta en todo su personal, animarlo, eso sería: coman bien, beban bien y estén contentos, porque solamente así pueden cumplir como debe ser.

J: Entonces, se puede decir que estaban bien atendidos, tenían

buena comida, los estaban cuidando ¿no? siempre había alguien pendiente para en caso de emergencia, tenían películas, una vez a la semana ahí, ¿qué más hacían para distraerse?

G: Jugábamos voleibol, cartas; era muy popular el póker, los dados, dominó. A todos los que les gustaba el juego... . Todo el dinero que ganábamos, casi todo se concentraba a un banco en San Francisco para nuestros familiares. Y guardábamos una pequeña cantidad, nosotros éramos, realmente, yo creo que los pilotos mejor pagados del mundo.

J: ¿Quién les pagaba?

G: Nos pagaba México.

J: México pagaba. Estados Unidos, ¿no? ¿No daba nada?

G: Toda la participación del Escuadrón de la Fuerza Aérea Expedicionaria en la guerra, la pagó México. Inclusive el equipo de vuelo, el adiestramiento, todo pagado por México, es muy interesante; eso lo explicó Cárdenas Rodríguez en su discurso, que a través de grandes sacrificios, el pueblo de México había mandado a la Fuerza Aérea Expedicionaria a luchar en la guerra. Nosotros teníamos nuestro sueldo en México, en pesos mexicanos, intacto, y nuestro sueldo por estar en la guerra, con una cantidad mayor a lo que ganaba un oficial de igual categoría de los Estados Unidos.

J: ¿Cuánto ganaban?

G: Digamos, el Subteniente en esa época, ganaba cuatrocientos dólares mensuales, cuatrocientos cincuenta, no me acuerdo exactamente. El Subteniente mexicano, ganaba cien más,

quinientos cincuenta.

J: ¿Y usted cuánto ganaba?

G: Yo sacaba como setesientos cincuenta dólares al mes. Y el Comandante, el Coronel Cárdenas, sacaba como mil quinientos, algo así, mil seiscientos; iba por categorías. Era un porcentaje arriba de lo que ganaba el equivalente de otras unidades. Lo hicieron así, no sé si para darnos mayor incentivo, era cualquier cosa, pero sabíamos que estábamos ganando más que ellos.

J: Oiga, y la ropa de dormitorios, ¿cómo era?

G: Era standar igual. Los dormitorios eran tiendas de campaña de lona, como estos que hay aquí, pero verde, de otro color más...

#### **Final del lado A del cassette 3**

#### **Principio del lado B del cassette 3**

G: Y lo enterrábamos como dos terceras partes en el suelo, nos quedaba como cincuenta centímetros arriba del suelo, ahí poníamos un larguero de bambú. Para estar separados del suelo, porque el agua que llovía, era tremenda, sobre todo en la época de lluvias y había mucha humedad, esa era la forma en que todas las unidades lo hacían. Lo que le agregamos nosotros a la tienda de campaña, que después se popularizó mucho en las otras unidades...en todos los campamentos había

letrinas, que eran zanjás que se hacían y se ponían los aditamentos para que ahí se hicieran las necesidades corporales; techado, y todos los días había limpieza, y muchas veces fumigaban con fumigantes o con la misma gasolina, le echaban y le prendían, o rellenaban de tierra y cambiaban a otro lugar la caseta.

Todo eso lo hacía nuestro propio personal; que es lo mismo de lo que decíamos al principio, de quién va a pelar las papas, ¿no? o quién va a limpiar los trastes sucios. La comida, había tanques de gasolina, que se cortaban a la mitad y quedaban como tinas, se formaban tres, o cuatro de esos tanques, se llenaban de agua, se les prendía fuego, con leña y hervía el agua. Había un tanque parado al principio, donde llegaba uno con sus platos después de comer, pasaba uno por esa línea y los metía uno ahí, en el agua caliente. Luego pasaba uno: el primero, segundo, tercero, que ya se iban limpiado más y más, hasta el último, que ya salía limpiecito.

J: ¿Entonces, cada quien limpiaba su plato?

G: ¡Cada quien limpiaba su plato! ¡pues claro! Más o menos era la cola de esterilizar los alimentos con los trinchés y eso. Son lo de tipo militar, para esas cosas. Pero, volviendo a la tienda de campaña, ya teniendo eso, levantábamos cuatro postes y uno al centro para que nuestra tienda de campaña cubriera el piso que habíamos construido, y a las laterales les metíamos también bambúes para que se abrieran o se cerraran; dependiendo, si estaba lloviendo las cerrábamos, o las

dejábamos abiertas para que se ventilara. Había cuatro catres con mosquitero, una cobija, cuatro catres de campaña y teníamos un mueblecito de bambú que hacíamos nosotros mismos, o que comprábamos por ahí, entre los nativos, para poner nuestras cosas; algún banquito o algo en donde poder sentarnos para escribir o para algo; una cosa muy rústica, pero lo más indispensable. Al centro siempre teníamos una mesita y la hacíamos al rededor unas tablas, poníamos la mesa para ahí sentarnos también...

J: ¿Tenían luz? ¿Agua?

G: Sí. Luz y agua. Agua nos llevaban todos los días en las pipas. El agua también estaba en unos sacos de lona colgados y con cloro, con una llavesita abajo que tenían para llenar...

J: Para bañarse y para tomar.

G: No, no, no. Para bañarse no se clorinaba el agua, no. Nomás para beber. Era agua para beber. Los cascotes que teníamos... . Hacíamos unos de bambú, hacíamos unas cosas donde cabían cuatro cascotes volteados y servían de lavabo, para lavarnos las manos o la cara, ahí agarrábamos, teníamos toalla y jabón y todo eso. Pero lo que nosotros agregamos a cada...en mi tienda de campaña abrimos una esquina, metimos ahí un tambo agujereado abajo y con una manguera y un especie de embudo, donde podíamos desaguar... (risas) sin salir tras lomita; no, no. Y se filtraba todo eso, estaba desde la tierra, no había problema, algo de olor posiblemente, pero no gran cosa, le echábamos desinfectante. Y tenía un piso también de bambú,



con separación para que el agua se filtrara. Y teníamos un tanque de los de combustible que usábamos en los aviones, de los desechables, de ciento ochenta galones, arriba, montado en cuatro postes y llegaba la pipa y lo llenaba. Y uno a veces hechura de regadera o a veces nos conseguíamos una ya de fabricación para darnos el regaderazo. Eso ya era un lujo. Había regaderas para la tropa, especiales que se hacían para campaña, y había varias piezas de cada lado, y ahí iban y se echaban su regaderazo, y nosotros teníamos nuestra regadera particular, para qué íbamos.

J: ¿Cuántos eran ustedes ahí? ¿Nada más los pilotos estaban en su tienda de campaña?

G: Sí, nada más cuatro por tienda de campaña. En algunas había tres. Los que morían, ya quedaba vacío un catre.

J: ¿Quiénes eran sus compañeros?

G: Los mismos que fuimos a la misión de...

J: Después que murió Fausto, ¿le pusieron a alguien más?

G: No, porque eso pudiera lograrlos al recibir los reemplazos; se quedó vacío el catre de Fausto. Ahora, si hubieran llegado los reemplazos, si hubieramos llenado eso, habrían tiendas que nada más tenían tres. Se hubiera rellenado todo, pero como eso ya no fue necesario.

J: ¿Quién planchaba, quién cocinaba? ¿Ustedes?

G: No. Teníamos un equipo de cocineros.

J: ¿Mexicanos también?

G: Mexicanos, entrenados en los Estados Unidos, porque la dieta

de la comida es la que tienen establecida ya aquí para sus gentes; el tipo de pan, todo. Sabían desde cómo hacer el pan, cómo hacer...en fin. No había huevo fresco, desde luego, sino era huevo en polvo, que sabía a rayos, pero ni modo. Así es que teníamos huevos revueltos todo el tiempo.

J: Huevos rancheros o algo así, ¿no?

G: A veces sí, porque mucha gente acostumbrada a la salsita picante, extrañaba. Extrañábamos todos, pero qué íbamos a hacer. Sin embargo, hasta se llegó a sembrar un chile verde, los mismos cocineros sembrarían ahí. Y hacíamos salsa picante. El sopral, o sea el que entrega la comida para todas unidades...un almacén muy grande. Cada elemento de cada Escuadrón que está destinado para el servicio de administración, son los encargados de llevar un camión tres cuartos, o dos, cada determinado día; una vez a la semana o lo que sea, a recoger la comida de su unidad. Y eso lo concentraban a la unidad y de ahí se va, muchas veces era diario, porque toda era carne congelada completamente, el pollo lo mismo, todo, lo que era congelado.

Entonces, lo recogían y del trayecto del almacén a donde se iba a cocinar ya estaba prácticamente descongelado por el calor que hacía, y todo eso; entonces, había que consumirlo de inmediato. Otras cosas no, pues venían en lata y no había problema de tarea lo sosteníamos hasta (ininteligible) (risas) y los betabeles y los panes, no sé, carne también viene enlatada, por eso las raciones secas no las querían

tocar, solamente cuando traían un chocolate, algo sabroso, galletas, traían unas cajetillas de cigarros chiquita, había cosas que muchas veces habrían nomás unas para comernos el chocolate. (risas) Lo demás lo dejábamos. Siempre que podíamos íbamos a comer comida caliente donde se pudiera. Cada unidad tenía su cocina. Los tres escuadrones del 58, también nos invitaban muchas veces a comer con ellos, y así podíamos comparar qué estaban comiendo ellos y qué estábamos comiendo nosotros. A veces invitábamos nosotros a ellos y como chinitos ya: "Hot." Pero pues les gustaba también venir con nosotros.

J: ¿Había mujeres en el Escuadrón 201?

G: No. En ninguna unidad realmente de la Fuerza Aérea, teníamos mujeres. Había en las unidades de los hospitales primordialmente enfermeras y personal administrativo...

J: ¿De México fueron?

G: No, no, no, nunca, nunca, nunca. Todo era de los Estados Unidos, por eso cuando salió McArthur, había veces que se quedaba el General Windgarden, [?] corregidor, y muchas enfermeras y soldados y oficiales, como prisioneros. Sufrieron mucho y los japoneses aprovecharon de muchas de las enfermeras, las dejaron embarazadas, lo que usted quiera; fue una cosa tremenda en esa época, pero más que nada eran del cuerpo médico, las mujeres que había, y sí las había en la segunda guerra. En Estados Unidos las que iban a bailar con nosotros. En los Estados Unidos sí había todas las

especialidades, había hasta las wacas, que eran Women Auxiliary Service, y Women Auxiliary Corp, en la marina tenían las Waves, pero todas daban servicios más o menos internos y no en los frentes; sí en las oficinas principales, en Europa siempre había personal femenino de parte de los ingleses, que era su patria y allí estaban concentrado muchas Fuerzas de los Estados Unidos y también de este país, pero el Escuadrón de combate no requiere la asistencia de mujeres, al menos hasta la fecha. Pero no quiere decir que en el futuro no haya.

Ahora se le está dando mucha facilidad a la mujer para poder tomar puestos muy elevados del mundo, inclusive en las Fuerzas Armadas. Había pilotos de combate, pasó en el golfo Pérsico y ahora se da en Luka Fort Space, allí en Arizona, está entrenando fight pilot el F-15.

J: ¿Había por ahí algún cantante, alguien que tocara la guitarra, que se llevó el instrumento?

G: Sí, teníamos todo entre el mismo personal. Alguien tocaba la guitarra, otro cantaba, otro pintaba. El artista Miguel Cervantes, siempre dibujaba, fue el que pintó el gallito de pelea.

J: ¿Existe ese gallito de pelea, lo tienen por ahí?

G: Sí, yo lo tengo en mi casa, le voy a mandar una copia.

J: ¿Lo tienen enmarcado y todo?

G: No, no, no, están... . Sí, tengo uno enmarcado, pero tengo copias del gallito de pelea.

J: ¿Cómo era el uniforme de usted?

G: Muy similar al uniforme de los Estados Unidos. Camisola, pantalón, gorra; gorra de admisión y gorra cuartelera.

J: ¿Era verde, verde seco?

G: No, era beige. Lo que llamaban silver tan, la Fuerza Aérea, porque el efecto tenía un beige que era más oscuro, me parece... . Como siempre ha querido distinguirse en alguna forma de las Fuerzas Terrestres, el uniforme es de otro color. Nosotros inciamos un cambio cuando estábamos en adiestramiento; había la famosa chaqueta militar que se llamaba Eisenhower, porque el General Eisenhower la había introducido a los Estados Unidos, a las Fuerzas Armadas, al Ejército inclusive. Entonces, llegamos con nuestro chaquetín largo, saco militar, y dijimos, vamos a hacernos Eisenhower. Al iniciarse allí en la base, en Bunburg [?] Texas, llegamos y dijimos: "Oye, pues córtale las colas de esta chaquetita aquí, como la de Eisenhower."

Y todos en vez de traer las colas del saco regular o el autorizado, nosotros cortamos nuestros sacos y los hicimos estilo Eisenhower. Llegó el secretario de la Defensa, en una visita que nos hizo antes de irnos, en el abanderamiento, fue allá en Bunberg [?], Vandurestill [?], y nos vio a todos de chaquetita corta y dice: "¿Y eso, de donde lo sacaron?" "No, pues nosotros aquí lo hicimos." "Ah, pues lo vamos a adoptar, ahora lo hacemos reglamentario." Creíamos que nos iba a decir: "No, no, ése está mal." Nos dijo: "Lo vamos a hacer reglamentario."

- J: ¿Se acuerda de alguna canción, o algo que entonaba en esa ocasión, o hubo algún corridito que se hicieron ustedes mismos?
- G: Había una canción que se hizo sobre el 201, pero nunca tuvo mucho éxito, la que tuvo éxito fue una canción que se hizo en la época de la guerra, pero no dedicada exclusivamente al 201. No me acuerdo el nombre, pero decía: "Yo ya me voy para la guerra." (tararea) "¿Quién cuidará a mi mamacita?" No me acuerdo de la letra de la canción, pero era la más popular. (Tercer interlocutor: Vengo a decirle adiós a los muchachos.)
- G: "Vengo a decir adiós a los muchachos."
- J: "Vengo a decirle adiós a los muchachos."
- G: ¡Andale, esa mera! (tarareo)
- J: ¿Así es que les hicieron una canción a ustedes del Escuadrón 201? ¿Quién la hizo? ¿Uno de los mismos...
- G: Ya ni me acuerdo, pero sí hay. No, no, no, compositores; gente que nos ha presentado poemas y todo. Aquí está este poema dedicado al Escuadrón 201, aquí está esta música, con la letra, música, para... . Pero ni se explotó en aquella ocasión.
- J: ¿Se conservó la letra?
- G: Sí, debe haber algo por ahí, pero es difícil encontrar; si todos los récords del Escuadrón 201, se desaparecieron...
- J: ¿Cómo? ¿Quién los tenía, o cómo desaparecieron?
- G: Pues llegaron en el impedimento del Escuadrón, porque teníamos personal administrativo que guardaba fielmente, como decía yo,

el informe que daban a nosotros, al oficial de inteligencia, después de cada misión, de las misiones rutinarias, éramos doce pilotos, si regresábamos doce, esos doce pilotos tenían que dar su informe. Y cada quien daba su informe. Ya de ahí se había hecho el informe de tal unidad del día de hoy, se corroborara con la información de los controladores terrestres, y con la información que daba el Comandante del grupo de sus escuadrones, incluyendo al 201, de lo que se había realizado ese día. Todo se compaginara, pero mientras salían los aviones de fotografía, por ejemplo treinta y ocho a fotografiar después de las misiones, en terreno de los efectos que habían ocasionado los bombardeos, cuánto habían avanzado las tropas, y si habían sido objetivos o negativos.

Entonces, todo eso ya para las ocho de la noche, ya estaba recopilado, lo que habíamos hecho en la mañana ya estaba fotografiado, y ese era la única forma en que se podía coordinar las operaciones de la aviación, a través de esa información y esas fotografías que salían del archivo. Entonces, coincidían, o no coincidían a veces, pero todo ya salía en resumen.

J: Estando en archivo, cuando menos.

G: Sí, y luego ya quedaba en el mapa, que no era el de las operaciones, las posiciones para el día siguiente, y era continuo, continuo, continuo. Diariamente tenía actividad para muy bien llevar a cabo. Como todo lo que se hace bien coordinado y bien preparado.

- J: Al llegar ustedes a México, ¿no llegó entonces toda esa papelería?
- G: Sí llegó. Llegó, pero estuvieron en el Escuadrón dos años en Veracruz.
- J: ¿Ustedes estuvieron dos años después de esto en Veracruz?
- G: No, los aviones.
- J: ¡Los aviones!
- G: Con personal nuevo y algún personal de los nuestros.
- J: ¿Y allí estuvo todo el material?
- G: Sí, porque muchos se desbandaron, salieron, se retiraron, unos pidieron su baja, hay quince que pidieron baja, y ahora están sufriendo las de Caín, porque no tienen pensión. Y por más que hemos tratado de que reconsideren, pero entra en las leyes militares, militares que piden su baja pierden todos sus derechos.
- J: ¿Aunque haya servido?
- G: Aunque haya servido. Claro que no había servido más que el 201, que es nuestro argumento. Son quince elementos, pidieron su baja, ¿por qué?, porque no les gustó ya, el día que no...
- J: ¿Pero dieron su baja después de haber estado en las Filipinas?
- G: Sí, pero eso es un movimiento legal, en el cual el reglamento dice esto, y sacan ahí que ahí no les corresponde. Si ellos pidieron su baja, quiere decir que no les importaba ya más, pertenecer a la Fuerza Aérea. Y ahora vienen a pedir, que se les restituya, y es retroactivo. ¿Dónde pago cincuenta años de sueldos, de pensión? Entonces, ahí es de donde viene la



cosa.

J: He ahí el problema.

G: Y como no tenemos un apoyo realmente positivo a la Fuerza Aérea, porque el que controla es el medio terrestre; pues, eso no nos ayuda. Se mantiene basado en una cuestión legal, en el reglamento que el señor Presidente podía darle tachón.

J: ¡Claro!

G: Pero no ha llegado a ese grado. Son cosas, son normas de carácter oficial que no tienen más razón de ser, más que apegarse a lo que dice el reglamento, las leyes militares. Desgraciadamente, como le digo, los militares son muy estrictos en su forma de ser, en sus reglamentos, en todo. No hay de que, vamos a hacer una excepción para éste. Eso no tiene ni caso comentarlo más, pero el hecho de que se desbandó el 201, fue por la importunidad que dio el mismo presidente. Ya fueron ustedes a la guerra, ya están aquí, estamos muy agradecidos de ustedes, les damos la libertad de retirarse, porque el retiro es una cosa, y la baja es otra; el retiro está basado en el tiempo de servicios del militar, para un porcentaje que le corresponda, que le corresponda más al que tiene veinte años de servicio, que al que tiene un año, dos años, desde luego.

J: ¿Y cuándo se desbandó el 201?

G: A partir de la llegada del Escuadrón. Precisamente por esa orden presidencial; pueden irse a donde quieran.

J: ¿Y usted a donde se fue?

- G: Yo me quedé en la Fuerza Aérea, no me fui. Muchos sí se fueron a trabajar en las empresas comerciales.
- J: Pero no perdieron su...
- G: No, porque se retiraron. Y era personal que ya tenía como al menos cinco años o más de estar al servicio y les consideraron con lo que corresponde; para un militar que se retira ya con treinta y cinco años de servicio, ya puede recibir el cien por ciento.
- J: Oiga Coronel, ¿cuál fue el tiempo efectivo en el que estuvo sirviendo el Escuadrón 201?
- G: Ya se lo había prevenido.
- J: No, pero ya siendo...estamos hablando desde el momento en que fueron seleccionados allá, en el momento en que...
- G: Dieciocho meses, dieciocho meses. Desde que salió el Escuadrón hasta que regresó, creo que fueron diez y seis meses, pero más antes, ya estaba organizado el 201, aunque no había salido de México.
- J: Los dieciocho meses.
- G: No, estaban dos fechas que conmemoramos anualmente, el veinticuatro de julio, que es la salida del Escuadrón de México, cuando cruzó la frontera de México a los Estados Unidos. Y el retorno fue el dieciocho de noviembre, de 1945; esa fecha también la conmemoramos. Esa fecha ya es reconocida oficialmente por el Gobierno de México, nuestra Fuerza Armada, que el dieciocho de noviembre se haga una ceremonia oficial en honor del retorno del Escuadrón 201, y de los muertos en

Filipinas.

J: ¿Veinticuatro de julio del [19]45?

G: No, no, no. El dieciocho de noviembre.

J: Pero, el veinticuatro de julio de 1945, fue cuando salieron ¿no?

J: El veinticuatro de julio, de [19]44, fue cuando salimos. Esa fecha la conmemora primordialmente los veteranos de la asociación mexicana, que somos nosotros. Asociación Mexicana de Veteranos de la Segunda Guerra Mundial, así se llama. Y esa asociación tiene la colaboración del gobernador del Estado de Morelos y del presidente municipal de Tepoztlán, Morelos. Tepoztlán es un pueblito que está como cincuenta, sesenta kilómetros de México al sur, en el Estado de Morelos, cerca de Cuernavaca. Ahí, al salir de México en la estación del ferrocarril, al abordar el tren que nos llevó a Laredo, al cruzar la frontera estuvo presente el presidente Avila Camacho y su Estado Mayor; y dijo, nos dio la despedida: "No os preocupéis, mientras estemos todos fuera, nosotros cuidaremos de sus familiares, de sus seres queridos, vayan tranquilos y si hay algo que desea alguno de ustedes antes de esta despedida, por favor dígalos."

J: Nadie habló.

G: Silencio. Silencio absoluto, y de repente, dieron un paso al frente...

J: ¿Quién?

G: "Señor presidente, soy el cabo Angel Bocanegra, lo único que

pido yo, señor presidente es una escuela para la niñez de mi pueblo."

(Tercer interlocutor: Fue una cosa bonita.)

J: ¿De dónde era este Bocanegra?

G: De ahí de Tepoztlán, era profesor o no sé qué de la escuela.

J: ¡Qué precioso! ¿Y se la dieron?

G: Algunos otros...

J: ¿Qué dijo? ¿Qué pidió?

G: Ya...se olvidaron. Fue el único.

J: Sería interesante saber si le hicieron efectiva su petición.

G: Bueno, pues salimos de la guerra, regresamos de la guerra como el mes de noviembre; no, llegamos en noviembre dieciocho, como en diciembre, enero, no me acuerdo, pero fue dos, tres meses; noa mandaron llamar para que asistiéramos a la inauguración de la escuela que había pedido Angel Bocanegra, en Tepoztlán, Morelos. Y fue el señor presidente de México y todos nosotros...

J: ¡Ah, qué bonito!

G: A inaugurar la escuelita, una escuela primaria. No había escuela.

J: ¿Cómo se llama la escuela?

G: Escuadrón 201. (risas) Entonces, desde esa época, el presidente municipal, cada veinticuatro de julio, nos invita a que vayamos a recordar y nos hace una comida típica mexicana, que taquitos, que frijolitos, que arroz, pollito, mole. Ahí, en el mismo patio de la escuela, en un jardín del

mismo lugar, ahí se hace la ceremonia en un auditorio, que es el teatro, el único teatro que hay ahí en Tepoztlán. Se hacen bailables por los niños de las escuelas y discursos de nosotros y de gentes ahí. Es interesante la cosa. La zona militar nos da la banda de guerra, la orquesta para agasajar y hacer honores a la bandera. El gobernador manda a veces un representante; a veces, ahí, va él, personalmente. Se invita a los Agregados aéreos de Estados Unidos, principalmente, porque fueron con los que participamos nosotros en la guerra; y van, va el agregado aéreo, e invitados especiales, que se dedica a la ceremonia.

Ahora ya nos hacen una comida que nosotros pagamos, porque antes pagaba la escuela o el presidente municipal, ahora hacemos una comida en un bonito restaurant, que tiene una terraza que se ve toda la ciudad de Tepoztlán, unos cerros muy bonitos, se llama el Tepozteco. Y como a las cinco de la tarde se acaba todo y cada quien para su casa. Eso es para conmemorar la salida. Acabamos de estar con el señor secretario, y le comentábamos que el año que entra se cumplen cincuenta años de que salimos, veinticuatro de julio, y que un año después, en el [19]45, se cumplen cincuenta años de haber regresado y le dijimos: "Señor...

**Final del lado B del cassette 3**

#### Principio del lado A del cassette 4

J: ¿En México se reúne la mayoría?

G: Sí, el que está en el Distrito Federal y es una ceremonia oficial. Y en el de Tepoztlán, yo creo que es menos la concurrencia, pero siempre no dejan de participar los que están cerca de México, o algunas veces, vienen de otros lados. ¿Tú has ido al de Monterrey, has ido a alguna de... . A ninguna le ha tocado, porque él está en Monterrey; pero hay otros que están en Chihuahua, a veces les mandamos petición a los gobernadores de que les permitan, porque trabajan en entidades gubernamentales; que les den permiso para que lleguen a México a la ceremonia, y que les dan facilidades. Pero los que podemos reunirnos; hay muchos que no van por razones de edad, o de enfermedad, o de apatía; dicen: "No, ya qué voy a hacer ahí?" Así es que hay un número de gentes que no asisten, pero los que asisten son los que hacen el grupo.

J: ¿Cómo cuántos veteranos sobreviven?

G: Realmente, no tenemos una cantidad exacta, porque se ha perdido mucho el control, pero creemos que hay, cuando menos del personal de apoyo o de los especialistas, habrá como cien o más, de doscientos setenta originales, o doscientos sesenta, hay como cien, creemos. Eso lo sabemos porque mandamos boletines, tenemos las direcciones de todos ellos y mandamos generalmente como cien boletines. Hay algunos que han cambiado de domicilio y no nos han avisado, o se han muerto,

tampoco; casi, cuando se muere alguien en el Distrito Federal, siempre nos avisan los familiares y vamos con mucho gusto al velatorio y le ponemos el banderín del Escuadrón, sobre el ataúd, y hacemos guardia. Posteriormente, si hay entierro, vamos al panteón; ahí el presidente de la asociación...a mí, me ha tocado hablar sobre el elemento que murió, cómo sirvió al Escuadrón, una cosa alusiva a su actuación que es bonita para sus seres queridos, ahí están sus hijos, o su esposa, o alguien. Eso lo acostumbramos a hacer todo el tiempo. ¿Qué más?

J: Hábleme de la agrupación que tienen en la ciudad de México. Me decía usted, anteriormente, que cuando estaban en el combate, era difícil estrechar los lazos, porque había conflicto, podía morir alguno; entonces, podían poner en peligro su propia vida si estaba muy cerca al otro, pero, ¿ahora? ¿Siguen en contacto algunos de ustedes?

G: Primordialmente, la creación de la asociación, fue para mantenernos unidos, para ayudarnos mutuamente.

J: Está hablando de la Asociación...

G: Mexicana de Veteranos de la Segunda Guerra Mundial, Escuadrón 201. Se formó en 1950, creo que...sí, eso lo va a comentar el profesor Cuéllar, y para asistir en todo lo que se pueda a los veteranos. Desgraciadamente, es una asociación que no cuenta con fondos económicos, porque somos tan pocos y en alguna ocasión se pidió una cuota, y nunca se cumplió con pagar la cuota para la asociación; entonces, la asociación vive de

milagro, a base de donativos que damos nosotros mismos, los que participamos en esta asociación, o los que están en la mesa directiva, o los miembros que a veces pueden ayudar, ahí están los cincuenta pesos, o los diez pesos, en fin; lo que sea.

Es una asociación realmente, que no cuenta con fondos para subsistir; entonces, simbólicamente existe. No tanto simbólicamente, sino, apenas existe; y solamente cuando hay un llamado del gobierno, como la ceremonia oficial del dieciocho de noviembre: "Bueno, pues hay que ir." Pero si no fuera por eso...se ha perdido mucho, ha habido distanciamiento precisamente por la falta de interés de muchos, y por la falta económica de la asociación. Un punto muy importante por la cual la asociación ha trabajado a través de muchos años, estriba en que dejaron un legado para las generaciones futuras, para la juventud, de patriotismo, de deseo de servir, porque eso se ha perdido mucho después de cincuenta años de paz, o más de cincuenta años; bueno, cincuenta años realmente. La juventud ya no siente el espíritu patriótico, de servir a la patria, sin embargo, creemos que el ejemplo que dio el 201, el sacrificio de las vidas que se perdieron en esa guerra, por parte nuestra y de el gran conglomerado de los aliados, deben servir de ejemplo para la juventud, si no tenemos historia no hay nada. Entonces, necesitamos conservarla contra viento y marea, contra nuestras propias autoridades, tratando de convencerlas y que es necesario que se reconozca a los héroes



del [19]45, porque los únicos héroes que hay en México son los del cuarenta y siete, pero de 1847, cuando la invasión de los Estados Unidos se dio en México, están consagrados, tienen un hermoso monumento; pero, ¿qué pasa? También los del [18]14, de Veracruz, ¿pero, qué pasa con los de la Fuerza Aérea del [19]45? ¿Qué no son héroes? ¿No perdieron su vida en el cumplimiento del deber? Y sobre todo, representando a México en una guerra fuera de sus fronteras. Tabú.

J: ¿Por qué?

G: Quién sabe. No le podría decir. Podría decir que es egoísmo castrense, no. O puede que sí, quién sabe. Hay militares terrestres que no quieren a la Fuerza Aérea, simplemente por egoísmo, porque la aviación ha de ser preponderante, porque han de ganar más dinero que en los militares terrestres. No nada más los de México, en Estados Unidos se vivió esa época. Tomó una Segunda Guerra Mundial, para que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos fuera autónoma, independiente. Y eso fue hasta 1947, en el General Karlstad [?], ese fue el primer jefe.

J: ¿Entonces, en México no fue autónoma?

G: No, y está en la Constitución del [18]17, por el presidente Venustiano Carranza. Las tres armas: aire, mar y tierra. La Marina es independiente. El Ejército es independiente. La Fuerza Aérea es un apéndice del Ejército. Desde luego, en un país como el nuestro, donde la situación económica es crítica y que no tienen los recursos, mantener una aviación como debe

ser, porque cuesta mucho dinero. Es por eso que se mantiene... . Nosotros decimos qué importa que no haya mucho dinero, con el mismo presupuesto que tiene actualmente; puede tener una pequeña aviación en favor de México, en favor de lo que corresponde, de todas maneras se está gastando el dinero en tener una aviación que no es realmente lo que debíamos tener; por no decir incipiente. ¿De qué sirve estar gastando tanto dinero con una aviación que en un momento determinado no da el ancho, o no da lo que debe ser. Nos pasó el caso de Guatemala, tuvimos una crisis de guerra con Guatemala, y se rompieron relaciones en México y los guatemaltecos estaban listos para atacarnos. Estaba en Guatemala el presidente [General Miguel] Ydígoras [Fuentes]; en México, el presidente Adolfo López Mateos, y una pequeñita nación como es Guatemala, con una pequeñita Fuerza Aérea, pero bien organizada, nos podían haber atacado y a crear un caos tremendo en nuestro Gobierno. Es inconcebible, ¿por qué?, porque allá apreciaron lo que es la Fuerza Aérea, tienen una guerra constante contra los rebeldes y tienen una aviación pequeñita pero efectiva, que está combatiendo y matando gente allá en su país, los guatemaltecos. Nosotros no tenemos ese problema, para qué tener activa una aviación que no se va a usar, sin prever que puede ser necesitada en determinado momento como pasó.

J: ¿En el [19]45?

G: No, esto fue en el [19]59. Cincuenta y nueve o [19]60. No, más bien [19]60, o [19]61, no me acuerdo; pero sí fue después

del [19]60. Lo que pasó es que un barco pesquero mexicano se infiltró en aguas territoriales guatemaltecas, pescando, llegó la aviación guatemalteca, los T-51 [?], tres T-51, y los ametrallaron, mataron a uno de los pescadores a bordo. Luego le confiscaron, metieron al barco, México reclamó y se puso al brinco con Guatemala y también Guatemala; ya ni contemos el asunto. El presidente de la categoría de Ydígoras, era, de, ¿qué me importa?

Entonces, aquí nuestro alto mando, decidió mandar cuarenta mil hombres a la frontera con Guatemala, en un lapso de setenta y dos horas, según supe yo, por informaciones recibidas en el Estado Mayor Presidencial, y que no se preocupara el señor presidente. Como resultado tocó la coincidencia en que yo había llegado a Guatemala tres meses antes de ese incidente y allí que me encuentro a un compañero, me pareció cara conocida un señor militar que estaba parado ahí cuando yo llegué con mi aeroplano y dije: "Ese señor, quién sabe, pero parece conocido." Ya cuando bajé del avión él se acercó a mí y me dice: "¿No te acuerdas de mi, Carlos?" Traía su gafete con su nombre, y hasta le hice así para ver el nombre, pero no alcancé. "Soy Siaca Rascosa [?], hombre, estuvimos juntos en Coloso Mirta [?]." "Ah, sí hombre, cómo no." [Hubo] un abrazo, y todo eso. [Era] Coronel, jefe de la Fuerza Aérea guatemalteca. Después de que nos identificamos, que yo lo reconocí, desde luego, (ininteligible) el aeroplano, le dio seguridad ahí en su base

que está en el aeropuerto Simón de la Aurora, la base militar de la Fuerza Aérea guatemalteca.

Estando en eso, oigo yo el ruido de unos aviones despegando de la pista Emilia de la Aurora, eran los P-51 de la Fuerza Aérea guatemalteca, cargando bombas y rockets en las alas. Le dije: "Oye, ¿qué está pasando? ¿Adónde van?" "Es que estamos practicando." "Bueno, está bien." Después dice: "Ven, te voy a enseñar lo que tenemos aquí." Me llevó a su oficina, fuimos a hacer un recorrido a todas sus instalaciones. "Perfectas." Ya en su oficina: "Ya sé que no puedo sorprenderte, Carlos; estamos matando gente." "¿Cómo?" "Sabes que estamos en un estado de guerra aquí contra los rebeldes de infiltración, de armamento, que están llegando..." Me enseñó el mapa, "Aquí, de Cuba. Mandé un armamento para los rebeldes y continuamente estamos atacándolos y matando gente, yo sé que no te podía sorprender a ti." Yo le dije: "Pues sí, ya sabía que tú no ibas a estar practicando con el armamento real." El caso es que está muy metida la Fuerza Aérea guatemalteca, y tenía el tipo de avión para combatir. Nosotros teníamos aviones, pero de adiestramiento, los Thunderbolts P-47 de la guerra, ya estaban fuera de servicio; entonces, teníamos aviación para proteger a México, ese era el punto básico, pero en ese momento, yo no sabía que iba a haber ese desenlace. Estuve ahí, dos, tres días con la comisión que me habían enviado y fui a comer a su casa, a cenar. Tenían toque de queda a las diez de la noche, se cerraba todo,

soldados por todos lados, en la casa de Erminio Coronel, guardias por todos lados. ¡Ah, a nosotros nos llevaron en mi tripulación anual, con un oficial y el chofer del oficial; uno atrás con dos sub ametralladoras! Parecíamos prisioneros nosotros mismos, y no salgas del hotel si no vas acompañado. Ahí los tenían de guardia, cambiaban la guardia para que hubiera siempre alguien pendiente de adónde íbamos y que nos protegieran. Hacía ocho días habían asesinado a un mayor, agregado militar, de la Fuerza de los Estados Unidos, como a dos cuadras de donde estaba el hotel; en la esquina lo habían ametrallado.

Entonces, la cosa estaba muy delicada, pero eso de llegar a un país vecino y que no se sepa lo que está pasando, todo se te hace completamente raro, dice uno, cómo es posible que estén matando gente aquí, pues así era. Tres meses posteriores a eso vino la cuestión del ametrallamiento al barquito mexicano, al pesquero, y el rompimiento de relaciones. Un compañero mío del Escudrón 201, Coronel Amador Sámano "Pineapple," de apelativo, [Piña] (risas) Amador me dice: "Oye, Carlos," como a las diez de la noche, en mi casa: "Oye, Carlos, tú que estás tan cerca del señor presidente, quiero que le digas una cosa..." "Dime, ¿qué te pasa o qué?" "Pues que lo que me han ordenado a mí, es una misión suicida." Le dije: "Oye, ¿de qué se trata?" "¿Pues, qué no sabes?" Le digo: "No, no te entiendo." Dice: "Pues, la cosa con Guatemala." "Ah," le dije: "Pues, sí lo leí en los

periódicos, todo el mundo lo sabe ¿no? que se rompieron relaciones." "Oye, Carlos, pero es que quiero informarte que me han ordenado que en cuarenta y ocho horas me ponga en avión Extepec [XXF ?] con seis Thunderbolts, armados y pertrechados y listos para echar bala. Y tú sabes que eso no se puede hacer." Le digo: "Ay, mano, pues sí, me imagino que no, pero...¿ya se lo dijiste a tu jefe?, dícelo a tu jefe." "Ya se lo dije, pero no me hace caso. Dice que a ver cómo le hago yo. Tengo diez Thunderbolts tirados ahí, desde hace diez años, no tengo refacciones, no tengo nada. Cómo me voy a poner...tenemos armamento, tenemos las bombas que usamos en la guerra, y esas son las únicas que pueden servir..."

J: ¿Del [19]45?

G: Tenemos las bombas que usamos en la guerra, los cartuchos son de fabricación nacional y se entrampan, no sirven. Pero no es ese el problema, Carlos, es que si yo arreglo...puedo si acaso canibalizar y arreglar un aeroplano en el tiempo que nos están dando, pero quién lo va a volar. Yo hace diez años que no vuelo un Thunderbolt, dime si no es eso una misión suicida."

J: Estamos hablando de eso del[19]60, ¿cómo está ahorita?

G: Sí tenemos un buen Escuadrón, pero a medias, es una gran adquisición que ha hecho el Gobierno mexicano, aviones de pelea supersónicos, los F 5. El F 5 es un avión muy efectivo, muy maniobrable, realmente es un avión ya de bastantes años atrás, no es comparable con los actuales como el F 16, el F 15, el F 18, que son aviones más modernos, más sofisticados.

Pero lo que importa es tener equipo donde nuestro personal esté preparado para poder, en caso necesario, y que le dieran aviones más modernos. Pero los otros ya están prácticamente en la línea de poder hacer una buena labor con esos nuevos aeroplanos. Pero hemos progresado mucho a través de los años, porque vivimos en una época muy pobre, nosotros, los que ahora somos viejos. Ahora los nuevos tienen muy buenas instalaciones, la escuela ya no sólo en Zapopan está muy bien puesta, tienen equipos modernos, el escalón de mantenimiento ahí, el logística, en el aeropuerto central de la ciudad de México, es una joyita, es una cosa muy hermosa, que da orgullo verla. Va uno a la base de Santa Lucía, tiene uno la base del Escuadrón que debería llamarse 201, no sé por qué le pusieron 401; para que se olvidaran del 201, posiblemente.

Pero ahí está la unidad de combate, en una táctica de la Fuerza Aérea, con muy buenos aviones, que no son ni del número que uno quisiera, porque yo todo lo que hablo o lo que digo es mi manera de pensar, de sentir, estoy hablando nada más en la forma que yo siento, no es que sea la opinión general de otros. Pero, sí me gustaría ver una pequeña Fuerza Aérea, como le digo, que tuviera por ejemplo un Escuadrón, con un sólo Escuadrón, como lo teníamos en el 201, aunque aun fuera con los Thundrbolt, tendríamos lo mejor, pero cuesta tanto dinero, si en ninguna guerra lo soportó México a base de tanto gasto, en tiempo de paz, es negativo que la vuelvan a aceptar. La Fuerza Aérea siempre movería que se aceptara, aunque fuera

un solo Escuadrón que se mantuviera, pero como arriba de la Fkuerza Aérea hay autoridades que posiblemente son antagónicas o no quieren acptar, pues se queda la cosa sin hacer. Lo que necesita una aviación en cualquier país es ser autónoma, para poder hacer el trabajo que le corresponde en beneficio de su país. Si nosotros, hace veinticinco años que no éramos autónomos, pero tenía más libertad, hacíamos aviones, fabricábamos motores, hasta hélices.

J: ¿Hace veinticinco años?

G: No, en 1925, ¿cuánto hace? Bueno, treinta, treinta y cinco años, lo que sea. Ahora a esta fecha no fabricamos ni un solo tornillo.

J: ¿En 1925 hacíamos eso?

G: Sí. (Un tercer interlocutor: En San Luis se fabricaban aviones.)

J: En San Luis.

G: En San Luis fue lo que ya estaba, que fue ya eso en el año [19]60, pero también fue un fracaso. ¿Por qué? Porque si no hay un criterio aéreo que maneje a la aviación, no podrá realizar ningún proyecto ni de adiestramiento, ni de seguimiento para una modernización que sea efectiva, porque hay muchos intereses creados que son antagónicos a la Fuerza Aérea; y en primer lugar, no quieren que sea autónoma. Esas son consideraciones de otro aspecto.

J: Dígame algo de usted, cuestiones biográficas.

G: ¿Pues qué le puedo decir? Nací en México D. F. a los catorce



años, desde los cinco años sentía yo ya el deseo de ser aviador, y cuando terminé mi secundaria me metí al colegio militar, en esa época era el mínimo requisito, secundaria; entré al colegio militar, salí graduado en 1940 de Subteniente de infantería y posteriormente serví un año en dos batallones, y pasé a la Fuerza Aérea en junio o julio de 1941, precisamente unos meses antes de lo de Pearl Harbor, pasé como oficial, de alumno, que era muy difícil en esa época porque no querían movimientos, cambios de personal, que uno se fuera a la aviación y otros...

Ya estaban aceptando personal civil a la Escuela Militar de Aviación para evitar esos conflictos, pero afortunadamente me tocó que me aceptaran y me enviaran inmediatamente a los Estados Unidos, que fue la primera oportunidad que tuve para aprender en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos a volar, a ser piloto. Y cuando me gradué de piloto, a fines de 1942, tomé varios cursos de especialidades- que quería el General Fierro, que fue el que me mandó- y quería que yo viniera lo mejor preparado en bimotor; en primera de instructor de vuelo, y luego volar bimotores. Cuando yo llegué a México, a fines de 1942, ya empecé a dar instrucción a los pilotos ya graduados que cambiaban de los aviones biplanos viejos que tenían, por los nuevos aviones que nos estaban surtiendo de los Estados Unidos a través del Lend-Lease, del programa de préstamos y arrendamientos.

Posteriormente, estuve patrullando las costas del golfo

de México. Y a principios de [19]43, tuve una comisión muy especial, donde ya había la efervescencia, ya había declarado México la guerra; y que quién iba a representar a México en la guerra, nadie sabía. Luego nos mandan un grupo muy especial de los cuales hay dos aquí ahora conmigo, que es el General Cal y Mayor, y el General Graco Ramírez, y un servidor, que somos los únicos tres supervivientes de ese grupo de siete pilotos que fuimos enviados a la base naval de San Diego, en North Island, para tomar un curso especial de bombardeo en picada. Y nos presentaron durante la estancia en una ceremonia en el estadio con sesenta mil gentes, como los primeros mexicanos que llevaríamos la bandera de México a la guerra. Comprendan ustedes que fue una sorpresa para nosotros, porque en esa época no sabíamos ni por qué estábamos ahí, ni qué hacíamos, por qué estábamos con la Marina, en vez de estar con la Fuerza Aérea. Por fin nos mandan...

J: ¿Los mandan de jefes?

G: No. Nos mandan a un jefe, un Coronel que resultó ser don Antonio Cárdenas Rodríguez, el que fue después jefe de la Fuerza Aérea Expedicionaria, y esto lo aprende uno a través de los años, ¿por qué pasó esto y aquello? Había la indecisión de que si era un grupito de pilotos nada más, como era nosotros siete, que nos ponían en un portaavión y nos fuéramos con la Marina a la guerra, pues que ya era posiblemente suficiente colaboración o participación de México, algo así, no sé, pero hay esa posibilidad, porque no sabíamos y

estuvimos tomando esos dos cursos y hasta en aviones Hellcats, también de pelea y los HPB's [?] de volar en picada. De repente llega el Coronel Antonio Cárdenas Rodríguez, con un grupo cuando éramos todos Tenientes o Subtenientes, que normalmente un Coronel...cuando habíamos estado abandonados cuatro, cinco meses nada más nosotros, era incógnita y todo eso. De repente nos concentran a todo ese grupo con el Coronel Cárdena Rodríguez, a México; y ahí se forma el Escuadrón 201. De siete, seis fueron al 201, menos el capitán Carlos Cervantes que se quedó, pero todos los demás fuimos, de los cuales nomás quedamos tres: Graco Ramírez, Julio Cal y Mayor, Carlos Garduño. Esos eran los expertos en bombardeo en picada.

J: Y después, ¿qué pasa?

G: (risas)

J: De su biografía...

G: Perdón...

J: De su biografía, ¿después qué?

G: Ah, pues, este...¿en dónde me quedé? (risa) Fue en la cosa de que patrullé, fui a San Diego, después fui ya al 201. Cuando regresamos a México de San Diego, nos incorporaron a la unidad que se llamaría Fuerza Aérea Expedicionaria, regresando ya estaba en planeación, ya había seleccionado personal, prácticamente. A nosotros nomás: "Ustedes van a participar en el 201." "O. K." Inmediatamente, ya salimos de México al adiestramiento y luego del tiempo que estuvimos en la

guerra...

J: ¿Qué cargos desempeñó en la guerra?

G: Pues, era líder de escuadrilla. Había cinco líderes de escuadrilla, entre ellos era el Comandante del Escuadrón, Radamés Gallola, Subcomandante, que era Pablo Rivas, y cuatro de nosotros que teníamos bajo nuestro mando a cuatro escuadrillas.

#### **Final del lado A del cassette 4**

#### **Principio del lado B del cassette 4**

G: (risas) Sí es cierto. Póngaselas.

J: Aquí están en su libro. (risas) Es que tiene usted un libro, ¿no?, que había hecho.

G: Sí, he hecho... . No, no tengo libro, tengo escrito muchas anécdotas sobre todo del 201, pero para que salga una cosa amable, digo, entendible, que sea grata al lector, pues necesitas alguien que tenga experiencia en escribir, yo no soy escritor.

J: Pues lo escribimos juntos. Oiga, lo escribimos juntos, con toda esa historia...

G: ¡No, no!

J: los entrevisto a todos y nos juntamos, escribimos un libro. ¿Por qué no? ¿Verdad? Es que supongo que a lo mejor usted ya

ha dado mucha versión de esto a...

**Final de la entrevista**