

7-15-1993

Interview no. 886

Julio Cal Y Mayor

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



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

Recommended Citation

Interview with Julio Cal Y Mayor by Alicia de Jong-Davis, 1993, "Interview no. 886," 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 DigitalCommons@UTEP. It has been accepted for inclusion in Combined Interviews by an authorized administrator of DigitalCommons@UTEP. For more information, please contact lweber@utep.edu.

WWII - Mexican Air Force
Oral History Project

Julio Cal y Mayor
By Alicia de Jong-Davis

July 15, 1993

J: Esta es una historia oral llevada a cabo por Alicia de Jong-Davis con el General Julio Cal y Mayor del Escuadrón 201. Hoy julio 15, de 1993, en El Paso, Texas. Coronel, empecemos con un perfil de su persona, datos biográficos.

C: General.

J: Sí, General.

C: Pues yo nací, en el estado de Chiapas, en Sintalapa [?]. En la fecha que yo le marqué allí. Catorce de abril de 1918. Hice mis estudios primarios, secundarios y preparatorios, en la Escuela Nacional de Preparatoria. Después de allí entré a la escuela militar de aviación. Me gradué como Subteniente Piloto Aviador, allí, en la Escuela Naval de Veracruz. Estuvimos hasta el año (inaudible) interno. Posteriormente mientras volaba, aproximadamente en 1940 y [19]41, fui a la escuela de ingenieros con el propósito de hacer mi carrera de ingeniero aeronauta. Pero en ese tiempo ya las circunstancias [eran] críticas con los barcos que se hundieron en el golfo de México. Entró a la guerra de las potencias del Eje. Entonces México mandó un Escuadrón aéreo, el 201, a los Estados Unidos.

Pero antes quiero yo hacer una indicación: en el año de 1941, el diez de diciembre, se nos ordenó al primer regimiento

aéreo que eran tres escuadrones, marchar a las Plazas de la Paz, la Isla Margarita y Ensenada, Baja California, para dar protección a nuestras costas. Del cual formaba parte yo volando los aviones biplanos Corsairs que eran los Vought Corsair, cabina abierta que teníamos en ese regimiento aéreo. Nuestro Escuadrón, tercer Escuadrón del primer regimiento, estuvo estacionado en Ensenada, Baja California. Allá patrullamos las costas de Baja California, y posteriormente, patrullamos el golfo de México en aviones ATC, más modernos, con bombas. Posteriormente se me mandó a la base naval de San Petesburgo, Florida, donde yo hice un curso de antisubmarinos D [?], con aviones Sicoples y de planos y N-3 100. Terminando el curso, se nos mandó a un grupo de pilotos, siete pilotos, a la base naval de San Diego, California.

Allí estuvimos volando aviones Douglas del lugar del picada, casi nueve meses. Hacía una misión entre México y Estados Unidos, porque habiendo blancos en las Islas Coronado, que iban a bombardear los pilotos americanos en sus prácticas, deberían ser acompañados por pilotos mexicanos. Posteriormente, se nos ordenó reincorporarnos a México a varios pilotos. De allí se formó el Escuadrón 201, de los cuales fueron primeramente 48 pilotos a diferentes bases de Estados Unidos. De allí a tener nuestro (ininteligible) que realmente el mando americano, estuvo muy contento con nuestro alto rendimiento, tanto el personal de pilotos, como el personal de mantenimiento.

Posteriormente marchamos a la Tampa astoniman [?], en San Francisco, donde nos embarcamos en un barco, que es el...a la Isla Bonita, y nos trasladamos a Filipinas. No sabíamos exactamente a dónde iba a ser nuestro destino. Nuestro viaje duró treinta días por mar. Exclusivamente la base de Porac pusimos nuestro campamento, y de allí hicimos misiones de bombardeo y de ametrallamiento, como las Costas Cantonesas, y volando aviones P-47 de allí salimos de la base de Porac, a la isla de Formosa, ahí en Taiwan. Las cuadrillas fueron formadas por doce aviones, o tres cuadrillas de cuatro aviones.

J: ¿En qué año entró usted a la Fuerza Aérea, General?

C: Enero de 1938, en la Escuela Militar de Aviación en México.

J: ¿Cuánto tiempo pasó hasta que usted fue historia?

C: ¿Subteniente? Fueron dos años, nuestro entrenamiento fueron dos años. Después fui a dar mis cursos de entrenamiento en Estados Unidos y ya posteriormentes me mandaron a dar cursos de diferentes tipos de aviones, hasta llegar a volar a Jet Star de cuatro motores.

J: ¿Cuáles son los problemas básicos que tuvieron ustedes al llegar a los Estados Unidos a este entrenamiento?

C: Uno de los primeros problemas que tuvimos algunos pilotos, es el idioma. Que había algunos hablaban perfectamente, otros regular, y otros les costaba trabajo, pero nos acoplamos porque al mismo tiempo que nos entrenaban para la carrera de diferentes misiones, nos daban clase de inglés todos los días,

intensivo, para que no tuviéramos problemas con los manuales de operaciones de cada día.

J: ¿Dígame usted, experimentaron algún tipo de discriminación cuando vinieron a los Estados Unidos?

C: Pues había unos letreros en Lindon, Texas, que realmente sí nos causó sorpresa, porque había un letrero allí en Greenville por carretera que decía en inglés, se lo voy a decir en español, decía: "La tierra más negra recibe la gente más blanca." Después realmente se dice que el letrero fue removido del lugar. Decía: "The darkest soil is welcoming the whitest people."

J: Hablemos cuando ya llegan ustedes a las Filipinas.

C: Cuando llegamos a las Filipinas, nos recibió el Cónsul Carmelo, en el aeropuerto de Manila allí se nos embarcó en un tren a todo el personal con nuestro equipo a Porac a cincuenta millas al norte de Manila. Donde nos hicieron nuestro campamento. Ibamos cuatro oficiales en cada tienda de campaña, por decir así. Y de allí se nos daban todas los briefings todas las tardes. De acuerdo con las informaciones que recibieron del mando americano, los puntos a atacar al día siguiente, a las seis de la mañana despegábamos doce aviones en la mañana y doce aviones en la tarde, porque nuestro Escuadrón contaba con veinticinco aviones P-47. Al principio eran aviones P-47, modelo B, ya muy anticuados, y los hicieron aviones nuevos del 47-D [?].

J: ¿Y usted era uno de los pilotos?

C: Sí, me tocaba desde volar de ala del libre elemento.

J: ¡Cuéntenos un poco sobre eso, General!

C: Las misiones que hicimos a Formosa que era realmente casi siete horas de vuelo, para ir de Porac a Formosa y regreso con nuestro cargamento de bombas. Realmente era impresionante, porque nos alejábamos de la costa y no veíamos más que puro mar. Y realmente se sentía uno solitario en ese inmenso mar que si usted mata a la distancia, realmente lo hacíamos volando en un océano. Es la impresión que recibimos.

Además si encontrábamos aviación, teníamos que tirar nuestros tanques de auxiliares de gasolina y entrar en combate y la gasolina no nos alcanzaría para regresar, tendríamos que arrojarlos al mar en paracaídas, y además poner un switch entre el interior, y se ajustaba una soga. Se la poníamos, entonces al caer el avión había una recepción en Manila que nos localizaban donde habíamos caído, para que posteriormente aviones o unos submarinos nos recogieran. Es lo que nos habían dicho, y en caso dado que al bombardear Formosa recibiéramos impacto y no pudiéramos regresar, teníamos que aterrizar en China. Nosotros ya teníamos asignado un lugar para aterrizar en China y nos habian dado un mensaje en chino que ya habíamos conocido para que nos hallaran las tropas aliadas.

J: Describa alguna de su misiones, General.

C: Una de las misiones que realizamos en unas partes que bombardeamos al este de Manila, era realmente una zona

bardoscosa y montañosa. Iríamos a una velocidad casi llegando a las quinientas millas y a dejar nuestras bombas de 1,000 libras cada una. Antes en tierra, al ir, se arrojaba una señal de humo, para identificar donde estaban las tropas enemigas, y desde ese punto tenías que bombardear. Y allí, después de dejar las bombas hacíamos otro pase y despegábamos con nuestras ametralladoras. O sea, nuestros pases que hicimos, y realmente pues sí nos disparaban con armas medianas y desde entonces se sentían los impactos. Algunos de los pilotos recibieron los impactos de la artillería enemiga.

J: Usted fue el líder de cuadrilla, ¿tuvo alguna misión especial?

C: Únicamente a los que nos habían informado de los vuelos a Formosa hicimos un vuelo que el mando nos ordenó. Llevábamos una bomba en un lado, en un ala, y un tanque de combustible para que nos pudiera alcanzar de regreso- extra- y realmente al llegar al blanco y al picarnos y todo, realmente teníamos que compensar el avión porque era tremendo el peso. Y al compensarlo y arrojar nuestras bombas hasta 2,500 pies, arrojar la bomba y hacer una misión de evasivas después de haberlas arrojado, y regresar a nuestra base lo menos cuanto posible para que el combustible nos alcanzara.

J: ¿Cuáles son las condiciones en su campamento, en el campo de campaña?

C: Amanecíamos todos los días a las cinco de la mañana, nos levantábamos, se formaba la unidad, se pasaba lista y después se mandaban las misiones de cada piloto. Los pilotos que les

tocaba volar, ya estaban enterados que misión iban a realizar, y en un Jeep se les llevaba al aeropuerto con todo su equipo: paracaídas, máscara de oxígeno y su equipo de jungla. Que realmente pesaba más de treinta y cinco libras el equipo que llevábamos. Pero la cuestión es esta, que en overoles, como es una zona que operábamos en julio, agosto; tremendamente cálido, con tormentas bastante fuertes, entonces después de la misión que llegábamos, llegaba completamente el overol sudado, todo lleno de agua. Y la cantimplora que teníamos, que se calentaba, nos habíamos tomado el agua y realmente llegábamos muy cansados de la misión.

C: Y luego dice que algunas misiones, sólo en el trayecto eran hasta siete horas...

J: Hasta siete horas, exactamente. Llegábamos casi muertos de cansancio. Muchos perdíamos peso. Porque yo creo, cuando llegué yo de ciudad de México realmente...un día no se había uno dado cuenta que realmente... . Pues yo llegué a pesar cincuenta y dos kilos.

J: General, ¿y cuál era el estado de ánimo de los compañeros?

C: Muy alto, pero siempre era un riesgo, porque realmente no sabíamos si íbamos a regresar o no. Nosotros antes de salir del campo estando en California, hicimos nuestro testamento porque sabíamos que probablemente íbamos a morir, eso como estimación.

J: ¿Sabían que iban a morir?

C: ¡Sí! Sí, porque cuando fue arrojada la bomba atómica en

Japón, nuestro Escuadrón estaba preparándose para ir a Okinawa. Y el Escuadrón que estaba con nosotros, del grupo cincuenta y ocho, se fue antes que nosotros. Y nosotros esperamos órdenes, pero en el ínterin ése, se arrojó la bomba atómica en Iroshima y Nagasaki y se turnó la guardia. Y nosotros ya nos quedamos allí, a hacer misiones de patrullaje nada más.

J: Entonces la tensión era muchísima.

C: Bastante.

J: ¿Qué hacían para minimizar esa tensión?

C: En las tardes nos dedicábamos a jugar dominó, ajedrez y hacer algo de ejercicio. Y a veces otro día nos íbamos a la calle en la noche. Cada quince días, nos íbamos a Manila, nos daban una comida excelente en Manila por el cansancio que habíamos tenido. Además, realmente, julio y agosto es la época de excursiones en la zona del mar de la China, y toda esa zona. Realmente volar en esas condiciones en esa época era sumamente peligroso.

J: ¿Cómo era la vida en el campo de batalla?

C: En la hora de la comida que le llaman "chow line," nos formábamos con nuestros platos y todo eso. Y siempre veíamos nosotros filipinos que nos ayudaban a nosotros para arreglar nuestras tiendas. A veces les dábamos dinero, pero a veces de nuestra comida les dábamos algo a ellos, porque los veíamos que estaban en condiciones muy críticas, entonces nos querían bastante los filipinos. Y nos contaban su historia de cómo

sufrieron cuando estuvieron los japoneses en esa zona. Había, al menos en la sierra algunos negritos, que se llaman...negritos chaparritos que no eran... . Nos contaban lo que les hicieron los japoneses, que para revelar dónde estaba el ejército de liberación filipina, les metían bambúes entre las uñas de los dedos, o les arrancaban las uñas de los dedos, para que dijeran dónde estaba. Una vez llegaron unos negritos, con sus lanzas y dijeron esto: "Mechicano (ininteligible), negritos quería (ininteligible) y japoneses."

J: ¿Que quiere decir...?

C: Los mexicanos están listos para luchar, para ayudar a los de allí, de la guerrilla filipina contra los japoneses. Y dejamos antes de salir de Filipinas un recuerdo a nuestros compañeros caídos. Hicimos un monumento en la avenida Legazpi. Usted se ha de acordar que Legazpi fue el que conquistó Filipinas. Que salió de Vade Medida [?] en Jalisco. Nosotros buscamos un escultor en Manila para que nos hiciera ese monumento. Y fue costado por todo el personal de pilotos y personal de tierra, hacer ese monumento que existe allí en la avenida Legazpi. Y las autoridades parece que lo tienen limpio.

J: ¿Cuál considera usted que fue su mayor contribución al Escuadrón 201?

C: Pues nomás puedo decir una cosa, que yo creo haber cumplido con mi deber y nada más. Lo que el mando mexicano me ordenó así lo cumplí, y me siento altamente orgulloso de haber ido y

haber regresado. Yo creo, es mi manera de pensar, que debieron haber tardado siquiera un poco más de tiempo las hostilidades, porque así hubiéramos sabido exactamente qué capacidad tenía cada uno. No quiere decir que yo sea masoquista, que lo hubiera yo deseado. Pero sí me hubiera gustado, porque parece mentira que a veces el pueblo piensa que cuando la guerra, o cuanto te atribuían (ininteligible) de arena, no hicimos lo suficiente que se podía haber hecho si hubiera durado la guerra más. Es mi manera de pensar.

J: Entonces usted piensa que el entrenamiento que recibieron, la capacitación, no pudieron utilizarla al máximo.

C: No, no es que no la pudieramos utilizar al máximo, lo que pasa es que el tiempo que estuvimos allí, como seis a siete meses. Pues hubieramos podido volar más, porque nuestra misión... . Yo hasta la fecha me encanta el vuelo. Y realmente, aparte de misiones que hicimos pues yo, a mí la aviación siempre ha sido mi pasión. Entonces porque yo considero que el avión P-47, ése fue un magnífico avión, también fue el mejor avión más armado de todos los aviones de pelea, que lucharon en la segunda guerra mundial. Además en los libros de séquito, el P-47 fue el avión que más se fabricó. Se fabricaron cerca de quince mil aviones. También es un magnífico avión. Sobre todo para usarlo con ametrallamiento de tropas terrestres y de viaje de artillería.

J: ¿Los aviones estaban en buenas condiciones, para que ustedes volaran?

- C: Muy buenas condiciones. Nuestro personal mecánico los tenía bien mantenidos. Volábamos con confianza.
- J: ¿Había oportunidad de tener amistad cercana con los demás compañeros, los mecánicos?
- C: Sí, es decir había pilotos americanos que se acercaban a nosotros. A nosotros nos daban, después de cada misión, cuatro onzas de whisky. Entonces los íbamos almacenando en una botella, y ya cuando la botella estaba llena, invitábamos a nuestros compañeros y a otros escuadrones. Y a americanos, íbamos e invitábamos también a su campamento.
- J: ¿Pudiéramos decir que esta fue una de las primeras ocasiones que realmente había una colaboración directa entre México y los Estados Unidos?
- C: Pues podría decirse así porque ya en Zamboanga [?], le tocó en avión, y ya en la Isla de Linderos encontré a varios pilotos australianos, me encontré con unos holandeses en Zamboanga [?] que está en la isla de Inmaná [?], y luego de allí a Mindoro [?], que está al norte, me encontré a pilotos (ininteligible) hacía tres días. Porque tuve una falla en uno de los equipos del avión, y estuve conviviendo con un personal americano que realmente sí nos dio su amistad.
- J: No, me refiero a esto, porque actualmente las relaciones entre algunos mexicanos no estadounidenses de los más cercano... . Entonces mi pregunta es, en esa época que por primera vez México está, vamos, participando en la segunda guerra mundial apoyando a los Estados Unidos, ¿ésta es entonces la primera

vez en que efectivamente México y Estados Unidos están colaborando?

C: Bueno, hay una cosa que sí le digo, mis instructores, por ejemplo el Coast Guard, de Saint Petersburg, el Mayor Snyder, el Mayor Holt [?], que fueron nuestros instructores de vuelo, fueron unos magníficos jefes. Aprendimos mucho de ellos, y realmente en la base naval San Diego, había un teniente de la marina que también aprendimos la táctica naval y luego posteriormente en la Fuerza Aérea en Kelly Field, donde nos entrenaron los pilotos americanos, hicimos tan buena amistad porque muchos de los instructores querían ir con nosotros a pelear.

J: ¿Y permaneció su amistad después de...

C: Sí, algunos nos hemos visto y otros hemos perdido su lugar de origen y no hemos podido contactar. En la base naval de San Diego, el Teniente Coronel Sampas [?] de infantería marina que era el que arreglaba los aviones que nos facilitó el gobierno de Estados Unidos, y que se pintaran los colores mexicanos, él estuvo con Mc Arthur allá después en el Pacífico, hicieron muy buena amistad con él, tan es así que tomamos unas fotografías hace dos años, en la isla de Coronado. Ya retirado él, el Coronel Sampas [?], fue muy amigo y de nosotros, además era una excelente persona. Además el Cónsul en San Diego, Russet, de apellido; nos presentó a todas las familias que veníamos de San Diego, y nos trataron maravillosamente a todos los pilotos. Eramos siete pilotos que estábamos en esa misión de

Bahía de Picada [?] en los aviones Douglas Dauntless, SBD, Scout Bomber Douglas. Y felicitó al comandante de la base naval, nos felicitó a todos los pilotos mexicanos.

J: Cuando entró usted al Escuadrón 201, ¿qué rango tenía, en el terreno militar?

C: Subteniente Piloto Aviador.

J: ¿Y al salir?

C: Ya de General de grupo de la Fuerza Aérea mexicana.

J: No cuando salió usted ya del Escuadrón, porque creo que le dieron un grado más alto ¿no?, al terminar la segunda guerra mundial.

C: Sí, Capitán Segundo. Capitán Segundo, Piloto Aviador; cuando terminó la guerra. De Subteniente a Capitán.

J: ¿Lo que pasa con el Escuadrón 201 una vez que termina la segunda guerra mundial?

C: ¿Qué pasa con el Escuadrón? Bueno muchos terminando su licencia, se fueron a las compañías aéreas, otros nos vinimos a Mexicana de Aviación, otros a Aeroméxico. Y en la Fuerza Aérea a hacer nuestra carrera, porque nos gustó la especialidad de militares.

J: ¿Qué siguió después del Escuadrón 201? ¿Qué pasó con su vida? ¡Cuénteme!

C: Muchos pilotos siguieron volando en compañías extranjeras. Nos seguimos viendo los pilotos que quedábamos, cuando podíamos, que teníamos tiempo, íbamos a desayunar juntos. A veces pasaba mucho tiempo sin vernos, pero siempre nos hemos

buscado, compañeros hasta la fecha, nos juntamos los pilotos que quedamos.

J: ¿Cómo llegó a su carrera militar, ayudó en algo haber pertenecido al Escuadrón 201?

C: ¡Ah sí, como no! Yo ya me sentía realmente más completo en mi carrera profesional, y además todos los aviones que volé, porque había volado más de sesenta aviones. Después que me retiré los seguí volando, aviones civiles hasta que me retiré, digo de la Fuerza Aérea.

J: Entonces cuando se jubiló usted de la Fuerza Aérea, su último grado fue de General.

C: General de grupo de la Fuerza Aérea, sí. Seguí volando como unos ocho años más aviones civiles en varias Secretarías del Estado de México. También fui Jefe de Piloto de señor Secretario de la Defensa Nacional durante más de siete años. Volando aviones "Jet Star", y actualmente pertenece al señor Secretario.

J: ¿Y una vez que se jubiló, General?

C: ¿Una vez que me jubilé? Me dediqué a estudiar idiomas. Yo estoy estudiando francés, alemán e italiano, y ya tengo varios años. Y yo creo que si no me (ininteligible) entender inglés, francés también. Y el alemán intensivamente lo estoy estudiando, espero en mi futuro, hablar alemán también. Y además ahorita estoy en el angar del aeropuerto civil. Tengo bajo mis órdenes, un avión (ininteligible), que lo estoy administrando. Así es que sigo en la aviación todavía.

- J: Y dígame una cosa, ¿a los veteranos del Escuadrón 201 se les considera héroes en México?
- C: Pues cuando vinimos del Escuadrón así fue. No sé si acutalmente persista esa opinión. Es todo lo que puedo decir.
- J: Bueno, ¿qué opinión cree usted que tienen en este momento?
- C: Pues favorable. La verdad yo no me siento héroe, yo nomás me siento como un elemento militar que fue a cumplir con su deber. Y me siento altamente orgulloso, porque mis jefes me lo han demostrado, que supe cumplir las órdenes que se les dieron a todo el personal.
- J: En este momento ¿cuál es la situación de La Fuerza Aérea Mexicana?
- C: Pues es bastante bueno porque los pilotos están muy bien entrenados en los aviones modernos y su capacitación es lo más excelente. Entonces yo puedo comparar con cualquier compañía nacional o extranjera ya que el equipo que vuela es lo mejor y además vienen a recibir entrenamiento aquí en Estados Unidos, en zona "fly safety," para que estén actualizados los pilotos. Ya que los aviones que se están volando en la actualidad son muy sofisticados, más que los aviones que volamos nosotros hace muchos años.
- J: Hay quienes opinan que la Fuerza Aérea Mexicana debe de ser autónoma como la naval, ¿usted que opina?
- C: No me atrevería yo a pensar eso porque el mando (ininteligible) pertenece al ejército de la Fuerza Aérea de la actualidad. Es una rama de ellas y...probablemente en el

futuro se pueda independizar, pero hasta ahorita no. No sabemos.

Final del lado A

Principio del lado B

- C: (Ininteligible)
- J: No, pero mire, me decía que conservaba su uniforme.
- C: Sí, conservo mi uniforme al día, precisamente para cuando hay estos eventos oficiales que la Secretaría de La Defensa Nacional organiza. En (ininteligible) placa a todos los pilotos participantes de la unidad a la cual van cada 24 de julio.
- J: En Chapultepec, ¿en el castillo de Chapultepec?
- C: Esta en el castillo de Chapultepec y la otra el 18 de noviembre, que es el regreso del Escuadrón y se hacen...
(Hay un tercer interlocutor que hace una pregunta que es inaudible)
- C: ¡No, no! Allí no. Donde está la...el monumento ése. (Tercer interlocutor: ¿Oh, en Tucson, Arizona?)
- J: ¡No! Es en México en alguna parte. No se preocupe, creo que por ahí tengo ese dato.
- C: ¡Andele! Y esas dos que celebran...entonces vamos uniformados. Y posteriormente pues teníamos una comida con el personal que nos acompaña en esos actos oficiales para La

Defensa Nacional.

J: ¿Tiene varios uniformes?

C: No, nomás el único uniforme que yo tengo es con el que me presento cada vez que voy a esos...

J: Ese es uniforme de gala ¿no? ¿Pero el de combate?

C: No, este es el uniforme que usamos a diario. El uniforme de gala es otro que cada oficial se lo manda a hacer por su cuenta.

J: ¿Ese no lo tiene?

C: ¡No! (risa)

J: ¿Es muy caro?

C: Pues sí está un poco caro. (risa)

J: ¿Tiene muchas fotografías, General?

C: Bastantes tengo, desde cuando era yo Subteniente. De todos los grados tengo fotografías.

J: ¿Ha escrito usted sus memorias?

C: Pues las estoy tratando de organizar y probablemente las siga yo hasta terminarlas, espero terminarlas.

J: En la redacción de esas memorias, ¿qué parte juega el Escuadrón 201, su experiencia en el Escuadrón 201?

C: No entiendo yo la pregunta.

J: Sí, está escribiendo sus memorias y supongo que están catalogadas como muy importantes, más importante, menos importantes. El Escuadrón 201, ¿dónde queda, qué número queda en importancia en esas memorias?

C: En primer nivel. Y en los otros niveles, pues las patrullas

que hicimos en el golfo de México y en el Pacífico, es decir, en las costas de California. También fueron muy importantes las misiones, porque lo hicimos en aviones de cabina abierta y sin ninguna ayuda porque no había radios ni nada. Realmente nos adentrábamos al mar hasta 80 kilómetros sin ninguna cosa más que para checar todos...nomás los submarinos enemigos en nuestras costas.

J: ¿Cómo fueron los recuerdos? ¿Algún recuerdo grato durante su experiencia en el Escuadrón 201?

C: El entrenamiento que hicimos en Estados Unidos, fue de lo mejor, porque nosotros fuimos a visitar hasta la Unión Americana para nuestra disciplina tanto en tierra, como en el aire. Y volar ese avión P-47, parece lo máximo, porque realmente me sentía yo en el aire. (risa)

J: ¿Y una de las experiencias más difíciles que tuvo durante la guerra?

C: Volando de Zamboanga a Filipinas, porque fui a recoger un avión a la altura de la Isla de Linderos, pero no del mar. Al cambiar tanque Constilo [?], tanque auxiliar...es que la línea estaba obstruída. Entonces al faltarle combustible al motor, el motor casi se para y se va al mar. Entonces hay una llave que se llama "Start Altitude." La abrí, pero en el ínterin de que cuando estaba ya la hélice parándose y para arrancar ya otra vez en el aire, fueron de los momentos, de los más tremendos que pasé porque al volver a arrancar el motor, ya era muy tarde. Y estoy yo en pleno océano, entonces volví a

arrancar el motor, pero en ese momento para llegar a la isla que necesitábamos de Linderos pues pensé, si el avión no arranca, lo único que tengo que hacer, porque no tenía yo salvación, o me tiraba yo del paracaídas en el mar, o me estrellaba con una de las islas que vi allí, porque no tenía salvación absolutamente. Afortunadamente llegué, aterricé a la isla de Linderos cargué combustible y seguí a Manila ya casi de noche.

J: ¿Esa fue la experiencia más difícil que tuvo?

C: Más difícil que tuve.

J: ¿En alguna ocasión le tocaron cerca las balas o las...

C: ¿A mí? La primera misión que hice, que fue en la zona de combate, nos dispararon desde tierra, de tierra al aire. Realmente pues fue la primera experiencia que tuve.

J: Tengo entendido que la primera pérdida que tuvieron fue la de Fausto, ¿qué recuerda usted de eso?

C: Pues ya se lo contó Garduño. Pues realmente era el piloto más joven, y al que nosotros teníamos mucho cariño con él, y sí, realmente sentimos su pérdida, porque realmente era uno de los compañeros que nos hacía falta en el Escuadrón.

J: ¿Esa fue la primera muerte en combate?

C: La primera.

J: ¿Después vinieron otras?

C: Después vinieron otras, las cuales sentimos mucho, porque al faltar pilotos no se cumplían las misiones, para misiones posteriores, digo si se hubiera continuado la guerra.

Necesitábamos pilotos de reserva. Se habían entrenado más pilotos que estaban aquí en San Francisco listos para embarcarse y llevábamos apoyo de los pilotos que se habían desaparecido. Es decir si nos íbamos a Okinawa ahí estaban más pilotos para que volaran, para que el Escuadrón estuviera completo, con sus veinticinco aviones.

J: ¿Recuerda usted el momento en que le dicen que la guerra ha terminado?

C: Sí, en esa misión regresaba yo de Formosa precisamente, cuando oí por radio que se había arrojado la primera bomba atómica y que Japón se había rendido. Realmente si nos llevamos bastante gusto, porque pues realmente no sabíamos si la guerra continuaría y a quién le tocaba morir la siguiente vez. Esos fueron nuestros pensamientos. Al regresar allí a la base pues se hizo un júbilo entre todos los oficiales, porque se había acabado la guerra y realmente ya podíamos regresar a nuestra patria. El Escuadrón era perfectamente bien entrenado, capacitado para las misiones al que fue entrenado. No creo que hubiera alguna cosa que pudiera (ininteligible) que no tuvimos que cumplir con nuestras misiones que nos fueron asignadas en el futuro, porque no sabíamos que... . Cuando salimos de nuestros entrenamientos del campo en que estábamos, no sabíamos si íbamos al frente del Pacífico, o al frente de Europa. Pero como estaba terminando la guerra en Alemania, pues lo más probable era que fuéramos al Pacífico. Eso fue nuestro pensamiento. Es todo lo que puedo decir.

J: ¡Muchas gracias!

Final de la entrevista