



LOS AVIONES HECHOS EN MÉXICO

La historia de la aviación mexicana comenzó a bordo de aviones de manufactura extranjera, cuando el piloto Alberto Braniff Ricard se elevó cerca de 49 pies de altura (15 metros) sobre los llanos de Balbuena -aquel histórico día 8 de enero de 1910- piloteando un pequeño biplano Voisin III de hechura francesa. Durante el período revolucionario, la incipiente aviación nacional tuvo que desarrollarse en un escenario militar; para llevar a cabo bombardeos y vuelos de reconocimiento se utilizaron entonces diversas aeronaves de origen francés como el Blériot, Deperdussin, Farman, Morane-Moisant.

En la segunda década del siglo XX (1910-1920) tuvo lugar la construcción del primer avión mexicano, y medio siglo más tarde, después de utilizar aviones de carga y de pasajeros como el Ford Trimotor, Douglas DC-3 o el Lockheed Electra de origen extranjero, se anunció un moderno avión principalmente de carga de fabricación nacional durante la presidencia de Adolfo López Mateos.

PRIMEROS PASOS: TECNOLOGÍA MEXICANA EN LA AVIACIÓN

El 19 de abril de 1912 alzó su vuelo el avión "Latinoamérica", el primero en ser construido en México, al cual le colocaron su hélice y motor traídos ambos de Francia. Juan Guillermo Villasana destacado piloto aviador, fue el encargado de su diseño basado en el avión Deperdussin, pero fabricado con materiales de origen nacional.

Cinco años más tarde, el 16 de mayo de 1917 se elevó a las alturas el biplano Serie A, un avión construido totalmente en México en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA), y equipado con un motor Áztlat y la hélice Anáhuac (autoría de Villasana), fabricados ambos en el país. Cabe mencionar que, en otro avión de este modelo, se realizó el primer correo aéreo de México el 6 de julio del mismo año a cargo del piloto Horacio Ruiz.¹

Todas las flotillas de avión Series A, B y H utilizadas en los últimos años de la revolución estuvieron formadas con aviones hechos en México y conducidos por pilotos mexicanos.

LA COMPAÑÍA LOCKHEED-AZCÁRATE S. A.

La empresa estadounidense aeroespacial y de defensa Lockheed Aircraft Company, fundada en 1926, destacó como una de las constructoras más grandes de aviones militares y comerciales en Estados Unidos. A mediados del siglo XX construyó una aeronave ligera llamada inicialmente L402² (LASA 60) que salió al mercado al asociarse dicha compañía con el destacado general de división e ingeniero militar mexicano Juan Francisco Azcárate³ en el mes de diciembre de 1958.

La nueva empresa Lockheed-Azcárate, con un capital inicial de 25 millones de pesos, se instaló en la ciudad de San Luis

Potosí. La inauguración de esta compañía estuvo encabezada por el presidente Adolfo López Mateos.

EL AVIÓN LASA 60 Y SUS VENTAJAS

El primer producto de esta asociación comercial fue el avión LASA 60, cuyo nombre proviene de las iniciales de Lockheed, Azcárate y S. A.; y el número 60 del año en que inició su construcción. Aeroguyán fue su nombre comercial. México adquirió las dos primeras unidades (XC-CUH y XC-CUT) para la Secretaría de Recursos Hidráulicos, por su parte, la Fuerza Aérea Mexicana solicitó 18 unidades.

Este avión era básicamente de carga (soportaba más de 300 kilos), pero podía usarse para transportar a seis pasajeros. Se utilizaba también como ambulancia para dos pacientes y un médico, o bien como avión fumigador en tareas agrícolas.

Construido en metal totalmente, este avión tenía un motor Continental TSIO-470B con una potencia de 250 hp que le permitía girar una hélice metálica bípala. Alcanzaba una velocidad máxima de 234 km/h, una altitud de 4,150 metros y una autonomía de 560 millas náuticas.

Destacaba su habilidad para despegar y aterrizar en terrenos cortos. Sus aletas Fowler le permitieron realizar con lentitud y seguridad aterrizajes en pistas sin pavimentar. Este avión se ofrecía, además, con esquíes y flotadores.

PRUEBA OFICIAL

El 17 de julio de 1961 el presidente Adolfo López Mateos presenció desde el hangar

presidencial el vuelo de prueba del avión LASA 60 construido en México; el teniente coronel Alfonso Gandarilla Gracia estuvo a cargo del aparato XB-KIL con capacidad para el piloto y cinco pasajeros. Acompañaron al mandatario el regente de la ciudad Lic. Ernesto P. Uruchurtu, el jefe del estado mayor presidencial general José Gómez Huerta; el expresidente de la República Abelardo L. Rodríguez y don Alberto Braniff, pionero de la aviación de México entre otras personalidades.⁴

Tres pequeños aviones Lasa 60 fueron estacionados en la pista de taxeo o desplazamiento, donde se ubican los aviones presidenciales, para ser observados en detalle por el jefe de la nación.

UN AVIÓN DE EXPORTACIÓN

Apenas 12 días después de haberse presentado los aviones LASA 60, la empresa Alaska Airlines anunció la adquisición de cinco unidades de seis asientos cada una, que fueron utilizados en diversas actividades tanto en el estado de Alaska como en la región noroeste del Pacífico. Entre otras, se utilizaban para el servicio de pasajeros, carga y correo entre las poblaciones de Fairbanks y Clear cuatro veces por día; el transporte de grupos de cazadores de osos a Kotzebue, en el noreste de Alaska; así como avión básico de entrenamiento para aquellos pilotos de la Agencia Federal de Aviación de Washington D. C. Charles F. Willis Jr., presidente y gerente general de Alaska Airlines, declaró a la prensa las bondades de la aeronave: "El Lasa 60 está fabricado muy a propósito para operaciones de vuelo del norte del país, y satisface perfectamente nuestras necesidades para el programa de ampliación y diversificación que

tenemos para la zona de Alaska, tanto desde el punto de vista de ventas como el de operaciones.”⁵

“Basados en nuestra experiencia de 29 años en la operación de vuelos cortos en Alaska estamos convencidos de que la fuerte estructura del avión, sus despegues y aterrizajes en pistas cortas, y su facilidad de adaptarlo para carga, hacen del LASA 60 el avión ideal para vuelos en zonas apartadas y difíciles, y para llenar las necesidades aeronáuticas de esta parte del mundo”.

UN ESFUERZO MÁS

El avión LASA 60 fue poco comercializado en México y el extranjero, sin embargo, quedó registrado como un loable esfuerzo más para la fabricación de aviones en nuestro país.

REFERENCIAS

¹ Inicios de la aviación en México en: <file:///D:/Descargas/jarzamendi,+18546-27687-1-CE.pdf>, p. 59 consultada el 16 de junio de 2025.

² Sentinel México <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=4143342662436022&id=339762372794089&set=a.437980449638947> consultada el 16 de junio de 2025.

³ Nació en el estado de Nuevo León en 1896, se graduó de ingeniero en aeronáutica en la Universidad de Nueva York. Al regresar a México fue designado director de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáutica (TNCA), donde se construyeron los sesquiplanos Azcárate O-E-1 en 1928. Fue jefe del Departamento de Aeronáutica y en 1930 fundó la empresa de Aviones Azcárate. También fue jefe del Departamento de Comunicaciones Aéreas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP).

⁴ Presenció ayer ALM la prueba del primer avión construido en México. El Universal martes 18 de julio de 1961 primera plana y p. 9.

⁵ Compra Alaska primer avión mexicano. El Universal domingo 30 de julio de 1961, primeras plana y p. 8.