

En busca del tiempo perdido

(Labor reconstructora del Museo del Aire)

ANGEL FLORES ALONSO
Teniente de Aviación (EM)
Museo de Aeronáutica y Astronáutica

CUANTAS veces hemos oído el mismo quejoso comentario "Ah, qué cantidad de aviones se han perdido; con algún que otro ejemplar de los que sobrevivieron a nuestra Guerra Civil hoy tendríamos el mejor Museo aeronáutico del mundo".

La realidad es que muchas de las bocas que hoy se lamentan permanecieron mudas cuando era el momento de hablar y alertar sobre la irremediable pérdida; claro que hemos de reconocer en su descargo que los tiempos eran otros y la sensibilidad distinta, por las necesidades y carencias que entonces existían.

Sea como fuere, la inquietud y la responsabilidad para con la Historia que guían a los miembros de nuestro aún joven Museo del Aire, les han animado a una empresa difícil y controvertida, la de reconstruir aquellas aeronaves cuya otra opción para incorporarlas a los fondos sea imposible, bien por haber desaparecido del horizonte aeronáutico o bien por sobrevivir tan escasos ejemplares que sus afortunados poseedores los preservan contra toda oferta.

Existe una meta, la de recrear un pasado para constancia en un presente y recuerdo en un futuro, cuando la Aviación sea otra tan distinta que resulte incomprensible sin el testimonio tangible de lo que fue. Hay quienes afirman que lo recreado no es auténtico y, por tal defecto, no merece su presencia entre cuanto constituye nuestro patrimonio histórico-aeronáutico. Pero un hecho incuestionable se impone a su denuncia: el Museo es el lugar donde se traspasa el umbral del tiempo para revivir un pasado, a partir de cuantos objetos lo representan; originales o no, allí deben de estar para mostrarse al visitante y transmitirle su mensaje de otra época, y así está el Museo recuperando unos protagonistas que desempeñaron papeles fundamentales, para quien quiera conocer y comprender la Historia de la Aviación de España.

Desde que en 1984 se afrontara la primera reconstrucción –un biplano AVRO-504 K–, son cinco las réplicas ya incorporadas a nuestra colección de

RÉPLICA DEL BIPLANO AVRO 504-K

SU construcción es de madera y metal, con revestimiento de tela en alas y fuselaje, siendo de chapa metálica en la zona de los capós del motor; la doble ala está afirmada con montantes de madera y riostras de cable de acero tensado; el tren de aterrizaje presenta un sistema de amortiguación por sandos de goma y acopla dos ruedas radiadas originales, entre las que discurre un largo patín de madera para protección de la hélice; la cabina es doble en tándem y está equipada con escasos instrumentos, adaptados a imitación de los del avión real; la hélice es bipala, de capas de madera encoladas.

La decoración respeta el esquema del avión representado, el A-28, que con matrícula M-MABE prestó servicio en las Escuelas de Cuatro Vientos, Los Alcázares y Guadalajara; todo él pintado en color verde aceituna, con los capós, la nodriza y la zona del fuselaje inmediata a la cabina en negro; en los costados, la escarapela con los colores nacionales y las letras de matrícula en blanco; el timón dividido en las tres franjas de la bandera, con el código A-28 en negro en la zona amarilla; los montantes, la hélice y el patín protector de su color natural.

Características principales:

Dimensiones: – Envergadura: 10,97 m.
– Longitud: 8,97 m.
– Altura: 3,18 m.

Motor: Gnôme 9J, rotativo, de 9 cilindros y una potencia de 110 CV



Mediada su construcción, la réplica del AVRO 504-K devolvía al local de Talleres Palomino la actividad aeronáutica para que inicialmente se realizó (Foto FLORES).

Ya expuesto en el Museo, el AVRO 504 K despierta la añoranza de los viejos pilotos que aún quedan y que se formaron a sus mandos (Foto FLORES).



aeronaves, cinco más están comprometidas y en fase de construcción, mientras se realizan gestiones para un próximo encargo de otras cuatro; todas ellas tienen su pequeña y simulada historia, que aquí expondremos con la obligada referencia a la gran y verdadera historia de los modelos que representan.

1984: LA ESCUELA DE LOS AÑOS 20

HACÍA ya un año que el Museo había contactado con Talleres Palomino, una artesanal industria creada en la década de los años 50 para la construcción de aviones deportivos y que, ante el revés de tal sector, se orientó posteriormente al montaje de carrocerías para transporte automóvil e incluso a la fabricación de componentes de electrodomésticos. D. Jose Palomino, su propietario y director, vió renacer sus primitivas ilusiones cuando el Museo le propuso la reconstrucción de un biplano AVRO 504-K, aquel viejo maestro que enseñara a volar a nuestros pilotos de los años 20.

10º Curso de Pilotos Militares, Zaragoza año 1920. Los alumnos junto a su "aula" de aprendizaje, el añorado AVRO-504 (Foto archivo familia BOY FONTELLES)





Aspecto de la réplica del POLIKARPOV I-16, recién instalada en el hangar principal del Museo -junio de 1987- (Foto FLORES).



Este aspecto presentaba la reconstrucción del caza I-16 cuando se hizo su primer montaje para acoplamiento de las semialas (Foto J. ABE-LLÁN).

Se contaba con un preciado motor rotativo Le Rhône, de 9 cilindros, y un par de ruedas originales casualmente descubiertas en la Maestranza Aérea de Madrid, soportando un carro de baterías, como piezas originales que darían cierto carácter a la réplica; se procuró una detallada documentación acudiendo los archivos del Museo británico de la Royal Air Force, poseedor de un ejemplar auténtico de dicho avión, y se suplieron otras carencias con el entusiasmo y el buen hacer de los operarios de aquellos Talleres, ubicados en la zona de Carabanchel Alto, de tanta tradición industrial aeronáutica.

En julio de 1984 era entregada al Museo la flamante réplica del avión, caracterizada como el ejemplar matriculado M-MABE y que representaba al nº 28 de los entregados a la Aeronáutica Militar Española a partir del 1920, para prestar servicio en sus distintas Escuelas donde permanecerían hasta 1934, asumiendo la delicada misión de propiciar el aprendizaje de los pilotos militares.

1985-1988: DOS VIEJOS GUERREROS

La admiración de muchos y la nostalgia de unos pocos echaban de menos, entre la colección de aviones del Museo, la presencia de los modelos de la firma Polikarpov I-15 e I-16, los cazas por excelencia del Bando Republicano en los duros combates de la Guerra Civil.

El Museo no podía permanecer ajeno a tal sentir y, tras realizar infructuosas gestiones, atendiendo tanto a fantasiosas versiones de la supuesta existencia de algún ejemplar, como a su posible reserva en la Unión Soviética, se decidió por la única opción definitiva, el reconstruirlos con ayuda de diversos colaboradores entusiasmados por la idea.

Primero fue el I-16, doblemente apodado "Mosca" y "Rata" en España, donde cubrió dos etapas de servicio claramente diferenciadas; una primera en las filas combatientes de la Aviación Republicana, entre los años 1936-39, y otra posterior, desde 1939 hasta 1953, encuadrado en las Unidades de Caza del entonces recién creado Ejército del Aire.

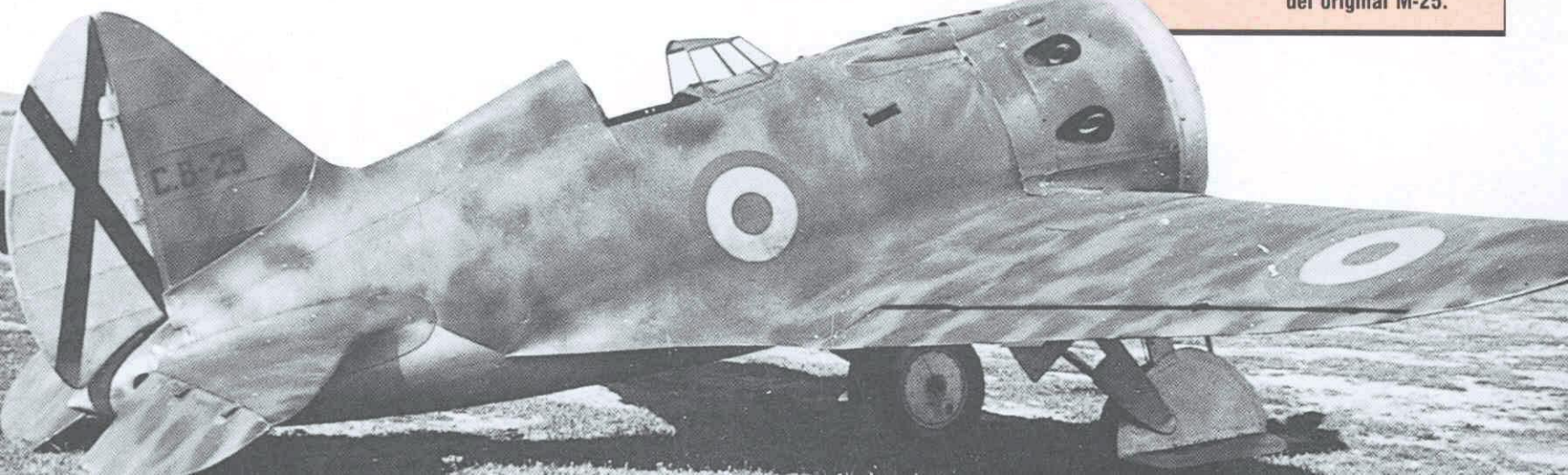
El último I-16 dado de baja en el Ejército del Aire. Jerez de la Frontera. 14 de abril 1953. (Foto archivo F. EZQUERDO)

REPLICA DEL CAZA POLIKARPOV I-16 "MOSCA-RATA"

La estructura es fundamentalmente de madera, reforzada con piezas metálicas en las zonas de carga y soporte, siendo el revestimiento de tela en las alas y timones y de contrachapado en el fuselaje, a excepción de los capós y juntas Karman, que son de fibra; el tren de aterrizaje simula el sistema retráctil del original y acopla reproducciones en fibra de los neumáticos; la hélice es de madera, bipala, acoplada al eje metálico terminado en doble embocadura para su acción con puesta en marcha; la cabina reproduce al completo el equipamiento del avión original, y el armamento es simulado.

La decoración es doble: en su lateral izquierdo a dos tonos, verde oliva para la zona superior y azul celeste para la inferior, rompiendo el esquema la franja roja transversal en el fuselaje y la del borde marginal del ala; el timón, con la bandera republicana y la mascota de Popeye en la deriva, con camisa blanca y pantalón azul; la matrícula con letras en negro y números blancos. El lateral derecho mantiene el azul celeste para su parte inferior, pero en la superior adopta el camuflaje en verde y arena, con la escarapela roja y gualda a la altura de la cabina y el aspa negra de San Andrés sobre fondo blanco en el timón; la escarapela se repite en ambas mitades del extremo del ala; el cono del buje es blanco en su totalidad.

Características principales:
Dimensiones: - Envergadura: 9 m.
- Longitud: 6,03 m.
- Altura: 2,52 m.
Motor: Carece de él, tan solo simula en madera metalizada los 9 cilindros del original M-25.



De nuevo en un mes de junio, esta vez de 1988, la colección del Museo se veía enriquecida con una verdadera "vedette": la reproducción del POLIKARPOV I-15 (Foto FLORES).

REPLICA DEL CAZA POLIKARPOV I-15

ESTRUCTURA metálica para el fuselaje y de madera para las alas y timones, siendo todo el revestimiento de tela salvo los capós del motor y la sección delantera del fuselaje, todo de chapa metálica, y el anillo del motor, de fibra de vidrio; alas afirmadas con un solo montante metálico en cada lado, con diagonales de perfil almendrado; tren de aterrizaje íntegramente original, con los soportes telescópicos y las ruedas recuperados de aviones reales; cabina íntegramente equipada a total semejanza del modelo, con instrumentos reales reimpresos en sus esferas con los caracteres cirílicos; armamento real, con cierta carga de munición desactivada para cada una de las cuatro ametralladoras; hélice bipala metálica original y adaptada al modelo.

Esquema de pintura: todo el avión de color verde oliva, con los bajos en gris metálico y el anillo del motor negro; en el lateral izquierdo, las características bandas rojas en el fuselaje y semialas, el triple franja roja-amarilla-violeta en el timón y el emblema del pingüino, de colores negro, azul, blanco y rosado; la matrícula en negro. El lateral derecho sustituye las franjas por escarapelas bicolors, que en las semialas tan solo aparecen al dorso de la superior y en el revés de la inferior; el timón con el aspa negra de San Andrés sobre fondo blanco y tanto la matrícula como el indicativo de Unidad con símbolos negros silueteados en blanco.

Características principales:

Dimensiones: - Envergadura: 9,15 m.
- Longitud: 6,30 m.
- Altura: 2,19 m.

Motor: Elizalde E.9, de 9 cilindros en estrella y 750 CV. de potencia.



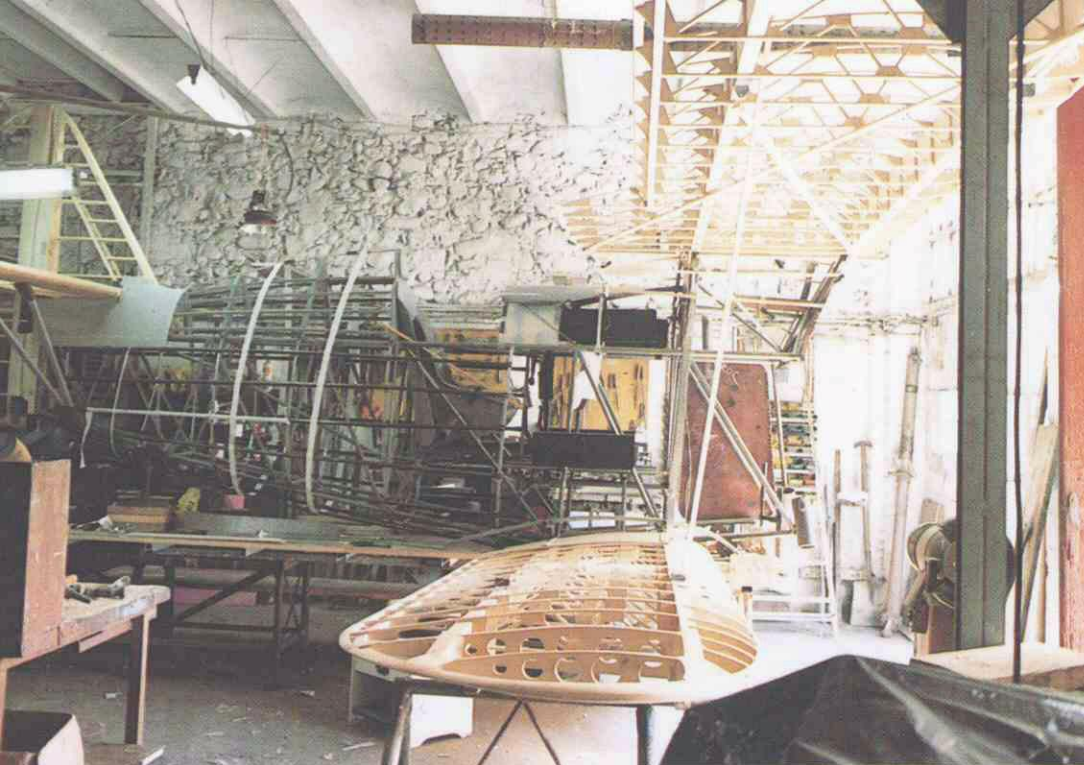
Abellán Modelismo, una firma que amparaba el quehacer artesano de dos excelentes modelistas, José Luis Abellán-García y su hijo Jesús, aceptó el reto de construir su réplica en 1985, fiados de sus completos archivos y su dominio en el trabajo de materiales como la madera y la fibra plástica; la fidelidad al modelo original sería total en cuanto a forma y apariencia exterior, aunque para su construcción interna se admitieran soluciones más sencillas y económicas dado lo limitado del presupuesto con que se contaba.

Por espacio de un año se trabajó duramente en el modelo, finalmente acabado con una novedad que sentaría precedente cara a otros encargos del Museo: el doble esquema decorativo del avión, buscando representar a sendos ejemplares de las dos etapas operativas ya citadas; por un lado el matriculado CM-260, que volara en la 4ª Escuadrilla de "Moscas" con su característico emblema de "Popeye" en la deriva, y por otro el C.8-25, que fuera uno de los últimos "Ratas" dados de baja en el Ejército del Aire, tras acabar su vida activa en la Base Aérea de Morón de la Frontera corriendo el año 1953.

Poco después de terminado el I-16 siguió sus pasos en los planes del Museo el biplano I-15, también con doble apodo: "Chato" y "Curtiss". Fue un industrial de Barcelona, piloto civil y constructor amateur de aviones, quien volcó su innato entusiasmo en semejante empresa, hartó ambiciosa y complicada; el intento no era ya recrear uno de aquellos modelos, sino fabricarlo totalmente a semejanza del original en formas y materiales, ¡incluso para que volara!.

Un I-15 auténtico, con su piloto Rómulo Negrín al frente





*El complicado entramado de costillas, largue-
ros y cuadernas apenas si cabía en el pequeño
taller de Sta. Perpetua de la Moguda, donde
se dió vida al biplano I-15 (Foto FLORES).*

Dicen que la locura es contagiosa y aquella magnífica locura arrastró en principio al mismo Museo, que se aprestó a emplear un flamante motor Elizalde pleno de potencial, junto a otras piezas auténticas que guardaba como un tren de aterrizaje completo, diversos instrumentos e incluso restos de un "Chato" caído en Asturias y del que se recuperaron ciertas piezas con ayuda de la Guardia Civil; pero el evidente riesgo y el exagerado costo impusieron su razón, quedando en acero normal lo que debería ser acero al cromo-molibdeno y condenado al reposo en estático lo que podría haber sido un renacido Pólikarpov I-15 que, según la opinión de antiguos pilotos que lo volaron, supera incluso a los de verdad.

Manuel Sánchez Damián, como director del proyecto, y Arcadi Dunjó Berta, como maestro de su construcción, capitanearon un selecto equipo de antiguos mecánicos y aficionados que, en un viejo taller de Santa Perpetua de la Moguda, hicieron realidad esta joya aeronáutica que hoy se exhibe en el Museo. Su decoración continuó la línea iniciada con el I-16, mostrando una doble caracterización como el CA-125 en un costado –avión que comandara la 2ª Escuadrilla de "Chatos" en las postrimerías de la Guerra Civil– y el A.4-103 en el otro –ejemplar que perteneció al 32 Regimiento de Asalto basado en Manises durante los años 40–.

*Réplica del avión POLIKARPOV I-15, ex-
puesto en Tarrasa para presentación a los me-
dios de difusión catalanes. Mayo 1988*



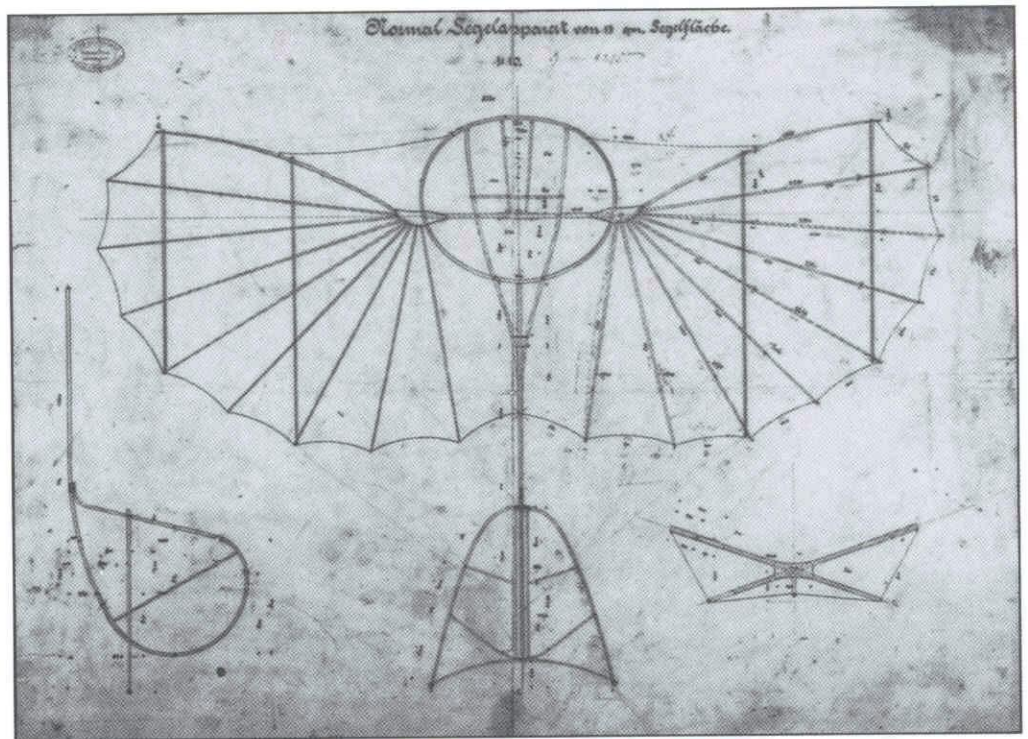
El diseño original del planeador LILIENTHAL monoplano, con cuya documentación se ha construido la réplica de nuestro Museo (Foto archivo DEUTSCHES MUSEUM).

REPLICA DEL PLANEADOR LILIENTHAL MONOPLANO:

ESTRUCTURA totalmente de madera y caña de bambú, con refuerzos y herrajes metálicos, así como los cables de arriostramiento; revestimiento de tela de lino, reforzada e impermeabilizada con novavia; toda la estructura revestida de barniz transparente.

Características principales:

- Dimensiones:** – Envergadura: 6,50 m.
 – Longitud: 2,70 m.
 – Altura: 1,40 m.

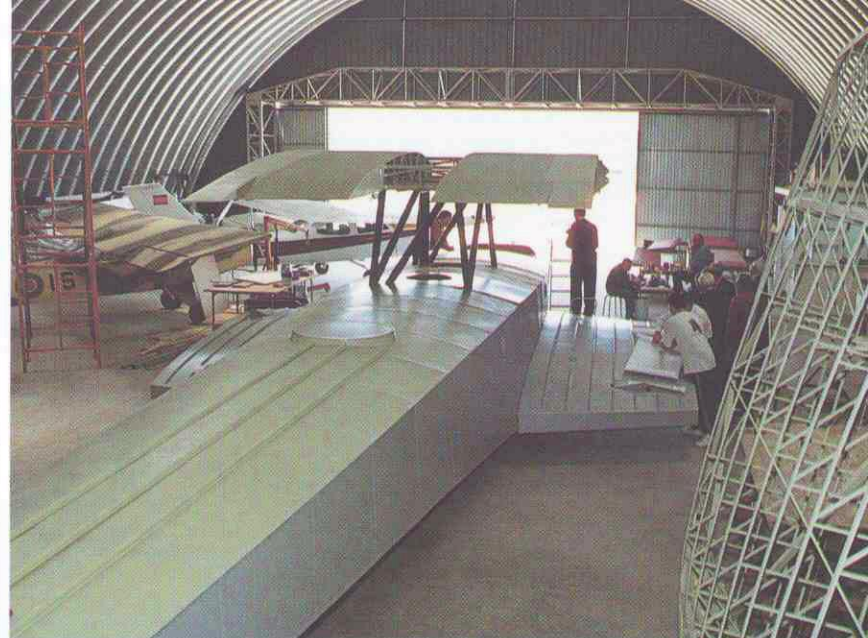


Aún en la campiña francesa, donde fuera construida, la réplica del planeador monoplano LILIENTHAL ofrecía este aspecto una vez acabada (Foto "VICTOR TATIN").

1989: LA MONTURA DE UN PIONERO

LA aviación de hoy debe mucho a la arriesgada decisión de quienes, a base de ingenio y valor, realizaron las primeras experiencias del vuelo humano. La colaboración con la Asociación francesa "Victor Tatin" brindó a nuestro Museo la oportunidad de rendir homenaje a uno de aquellos precursores, el germano Otto Lilienthal, que a fines del siglo pasado patentó diversos planeadores en los que voló con desigual suerte, pues mientras alcanzaba notable éxito con algunos de ellos, en otro sufrió un mortal accidente que truncó su ilusionada aventura.

Con el diseño que el propio Lilienthal dibujara para el registro de su invento y el modelo exhibido en el Musée de L'Air de París, se dispuso de la documentación suficiente para que Robert Fogère, miembro de la mencionada Asociación, reprodujera a base de bambú, tela de lino, herrajes y cables de tensión metálicos el planeador monoplano que hoy se expone en una de las nuevas salas del Museo.



Diversas fases de la construcción del "PLUS ULTRA" hasta su montaje final

1990: CON VISTAS AL V CENTENARIO

EN 1926, España se incorporó a la gesta aeronáutica de los "Grandes Raids" con el vuelo transatlántico del hidroavión "Plus Ultra", que añadía a su objetivo de apertura de nuevas rutas aéreas el de recuperar nexos de unión con nuestras antiguas colonias en América; tal sentido de "redescubrimiento" a través del aire del continente que alcanzara Colón en 1492, lo reafirmaron posteriores vuelos como el del "Jesús del Gran Poder" (año 1929), el "Cuatro Vientos" (año 1933) y la avioneta "Santander" (año 1935).

Cara al acontecimiento mundial de la celebración del Vº Centenario del Descubrimiento de América, el Museo del Aire, atendiendo a un deseo de participación en tal evento del Ministerio de Defensa, presentó un proyecto de construcción de réplicas de los aviones no conservados que fueron protagonistas de aquella repetición histórica, para ser mostradas en la Exposición Universal de Sevilla.

Aprobada tal iniciativa, fue encargada su ejecución al mismo empresario catalán Manuel Sánchez Damián, ya constituido en la firma Sumaer (Suministros Aeronáuticos) para este tipo de actividades.

El Dornier Do-J Wal "Plus Ultra" ha sido la primera de las tres realizaciones, construido con idéntico esmero y equiparable esfuerzo ya demostrados en la fabricación del Polikarpov I-15, aunque imperativos de transporte y montaje hayan aconsejado ciertas modificaciones de la estructura; tampoco han podido acoplársele motores originales, por carecer de los modelos adecuados, aunque sí se han reproducido fielmente todos los elementos de los mismos no ocultos por los correspondientes capós.

Aún sobrecoge comprobar el angosto y limitado habitáculo de la cabina del hidroavión, y pensar que a bordo de ella desafiaron al destino cuatro tripulantes que lograron atravesar el Atlántico Sur por vez primera, en vuelo realizado por escalas con un mismo avión.

REPLICA DEL HIDROAVION DORNIER Do-J WAL "PLUS ULTRA":

ESTRUCTURA totalmente metálica, con revestimiento de chapa metálica en el casco y góndola de motores, y de tela en las alas y timones; flotadores en forma de cortas alas sobre las que se apoyan los dobles montantes de las semialas, de gran vuelo, fuertemente sujetas por el entramado estructural de soporte de los motores; cabina reproducida con exquisito detalle, con todos los instrumentos simulados fielmente y los volantes de mando finamente trabajados; hélices bipalas superpuestas, formando dos cuatripalas; culatas y ejes de los motores de perfecta apariencia, solo tratados en la parte vista.

La decoración es la que corresponde al hidro cuando realizó su histórico vuelo, es decir todo él gris ratón, con los bajos del casco en negro y el dorso del ala en crema, con la zona de paso junto a los motores en negro; la misma decoración para los timones horizontales de cola, que llevarán en su parte sendas M tanto por arriba como por abajo, en negro y blanco respectivamente; el timón vertical con la bandera española a caballo entre la deriva y el timón propiamente dicho, con el código W 12 en negro sobre la franja amarilla; todos los montantes y soportes en negro, la matrícula M-MWAL en negro sobre el dorso del ala y a ambos costados del fuselaje —aquí silueteadas las letras en blanco—, las escarapelas bicolores en sus zonas habituales y el nombre "Plus Ultra" en el morro, con letras en crecimiento simétrico y divergente desde el vértice mismo de la proa.

Características principales:

Dimensiones: — Envergadura: 22,5 m.
— Longitud: 17,25 m.
— Altura: 4,70 m.

Motores: Carece de ellos, simulando tan solo la parte externa de los originales Napier Lion de 450 CV.



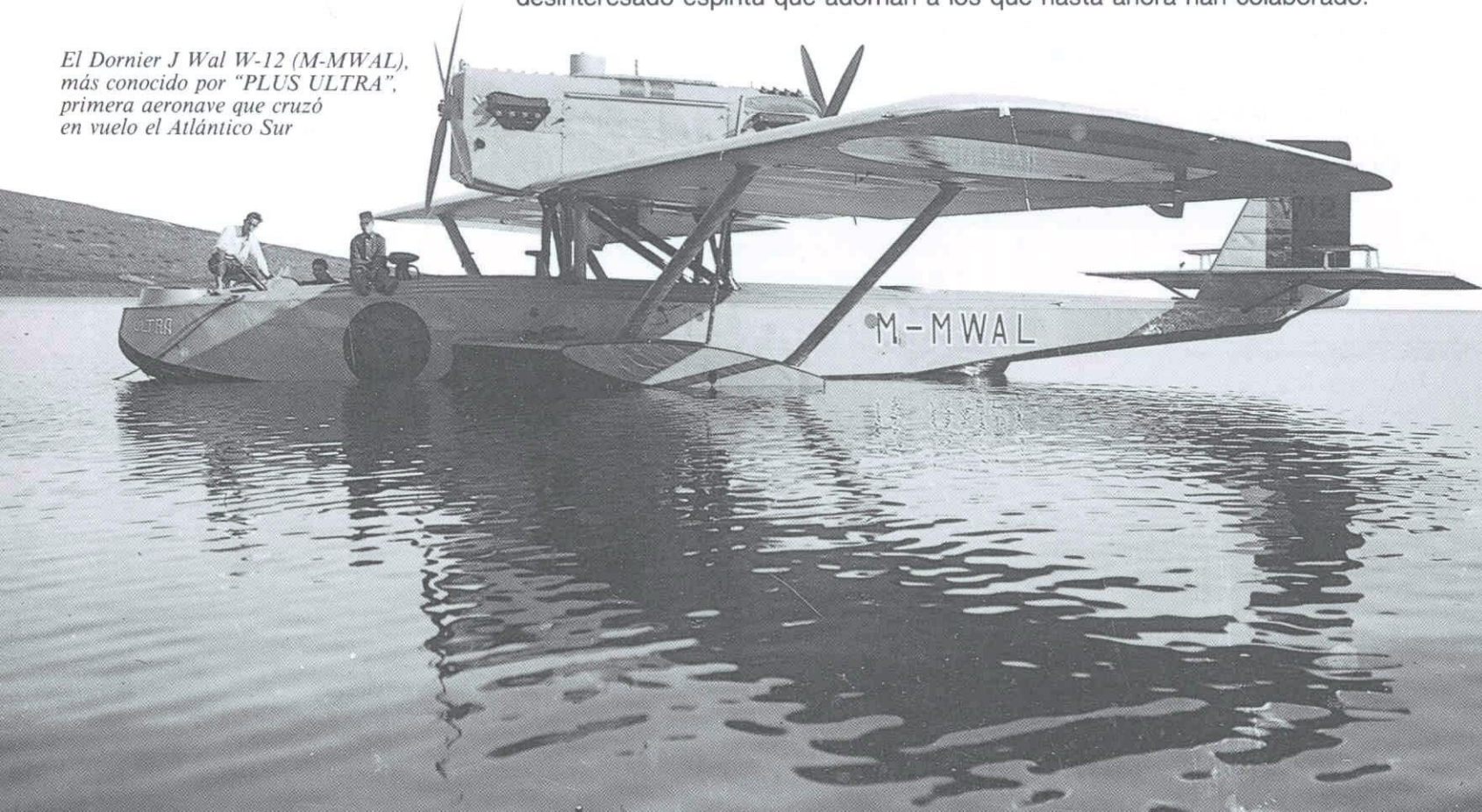
Tras los últimos toques, el renacido "PLUS ULTRA" antes de ser trasladado al Museo del Aire

En adelante, ya no envidiaremos a la localidad argentina de Luján, en cuyo Museo del Transporte conserva la nación hermana al que fuera el verdadero "Plus Ultra", regalado por España a la culminación del histórico vuelo y luego empleado durante años por la Aviación argentina, para acabar un tanto olvidado en un museo secundario; ahora ya disponemos de nuestro "primer redescubridor de América", presente en el destacado lugar que merece en nuestra Historia aeronáutica.

1991-?: ¿Cuántos futuros proyectos?

ASÍ, con interrogantes, hemos de cerrar los apartados de este artículo, porque hoy son muchos los proyectos en marcha o casi encargados, pero la continuidad de tal labor —hecho a todas luces deseable— siempre dependerá de que al frente del Museo figure una personalidad inquieta y emprendedora como la que hoy lo dirige, y de que le sigan prestando el necesario apoyo las autoridades superiores del Estado Mayor del Aire y del Ministerio de Defensa; todo ello, sin olvidar el que pervivan artesanos y empresarios con la profesionalidad y el desinteresado espíritu que adornan a los que hasta ahora han colaborado.

El Dornier J Wal W-12 (M-MWAL), más conocido por "PLUS ULTRA", primera aeronave que cruzó en vuelo el Atlántico Sur





La avioneta SANTANDER en sus diferentes momentos de su construcción en los talleres SUMAER del industrial catalán Manuel Sánchez Damián



Antes de junio de 1992 se espera la finalización de las réplicas del Breguet XIX-GR "Cuatro Vientos" y del British Aircraft Eagle II "Santander", actualmente en fabricación por la ya citada empresa Sumaer, en cuyos talleres de Sabadell, y bajo la dirección técnica de Paul Morillón, trabaja un afanoso grupo de mecánicos y expertos en construcción aeronáutica, robando horas a sus ocupaciones habituales o recuperando la ilusión laboral pese a su condición de jubilados.

Al otro lado de los Pirineos, en la Francia pionera donde la Aviación logró su primer gran impulso, también se trabaja para nuestro Museo, con las Asociaciones "Victor Tatín" y "Nord Aero" empeñadas en la fabricación de sendas y respectivas réplicas de los aviones Breguet XIV y Spad XIII, por un lado, y Nieuport IV-G por otro, aviones todos ligados a los comienzos de nuestra Aviación Militar y a la mítica Guerra de Marruecos, en la que a España le cupo el privilegio guerrero de organizar la primera Fuerza Aérea combatiente en la Historia del mundo.

Y más allá, cruzando el océano para llegar a la Península de Florida, de recuerdo tan español, se ha buscado el contacto con el Weeks Air Museum de Miami, para tratar de acordar la construcción de réplicas tan atractivas y significativas como las de los monoplanos Nieuport II-G o Morane Saulnier "G" y los biplanos Caudron G-3 y Bristol F. 2b "Fighter". ¿Quién no vibra de añoranza ante la posibilidad de contemplar tales reliquias en nuestro Museo?

Quien no conozca el Organismo que está consiguiendo semejantes resultados encontrará loable tal labor, aunque dentro de la lógica de sus funciones; pero quien lo conozca y sepa de sus tremendas limitaciones, de sus insufribles carencias, no podrá por menos que descubrirse de admiración y aplaudir tamaño esfuerzo. Quienes están detrás de todo ello, contentos con su anonimato y felices aunque casi agotados, solo piensan que cumplen con su cometido y se sienten orgullosos de pertenecer a esa rara "legión de aerotrastornados". ■