

Todo es posible en el CLOMA

Recuperando la historia

JESUS PEÑA ROJAS
Comandante de Aviación

Era el 20 de octubre del 98 cuando hacía su entrada en el taller del Centro Logístico de Material de Apoyo (CLOMA) el camión Henschel 33 G1 procedente de nuestro Museo del Aire. La expectativa anterior a su llegada no es nada comparada con la curiosidad que despierta su presencia física en el Centro.

Su llegada viene precedida por el acuerdo al que llegaron el general director del Museo de Astronáutica y Aeronáutica Miguel Ruíz Nicolau y el entonces jefe del CLOMA, coronel Ricardo Calvillo Roda. Por este acuerdo el Centro se compromete mucho más que a reparar, a restaurar el vehículo en cuestión.

ANTECEDENTES

El vehículo representa para su época un importante avance técnico. Se fabrica en 1934 en Alemania con un doble eje de tracción trasera y un torno de fuerza para remolcar que le hacen pionero en este tipo de equipamiento.

Este tres ejes se fabrica en gasóleo y gasolina perteneciendo el que nos ocupa a la versión gasolina.

Va equipado con un motor de 9,060 litros en 6 cilindros que le proporcionan una potencia de 100 cv. a unas revoluciones máximas de 1.500 rpm. y que tiene un consumo aproximado de 120 l. de gasolina a los 100 km.

Es un vehículo de apoyo a los aviones de la "Legión Cóndor". Forma parte de la baterías de cañones antiaéreos 8.8 a las cuales remolca, transportando además a todo el personal de asistencia de las baterías y su impedimenta.

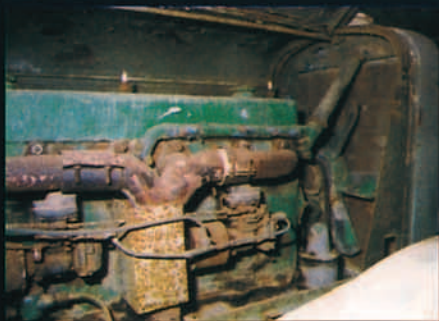
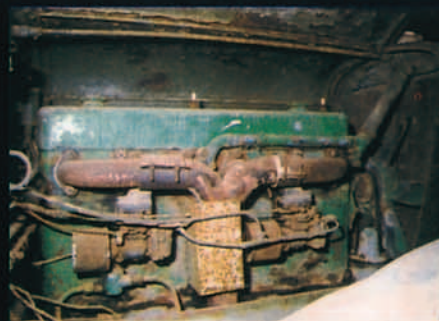
Esta historia empieza a gestarse cuando el personal del Museo tiene conocimiento de la existencia de un vehículo que había pertenecido a la "Legión Cóndor", y que se encontraba en la isla de Gran Canaria.

Según nos apunta el brigada Cabañero, destinado en el Museo, se trataba de una pieza de valor incalculable, por lo que inmediatamente se inician las gestiones para su traslado a la península. Una vez solucionado el inevitable trámite burocrático, se inicia el periplo del viaje. Primero se le traslada a Gando donde, una vez "empaquetado" con todas las medidas de seguridad que requiere el transporte, este muy especialmente, parte en la

"estafeta" hasta la Torrejón a bordo de un avión T-10 "Hércules" del Ala 31. La descarga del vehículo requiere de todo el apoyo del destacamento de la Brigada Paracaidista de la Base. En una "góndola" del MACEN se traslada al Museo que, ante la imposibilidad de recuperar el vehículo con sus propios medios, recaba la ayuda del CLOMA, iniciándose el proceso de regeneración que nos ocupa.

RESTAURACIÓN

Esta verdadera joya de nuestra historia aeronáutica llega a las instalaciones del CLOMA en estado verdaderamente CALAMITOSO según podemos apreciar en las fotos adjuntas. La tarea que debe desarrollar el CLOMA parece casi imposible de llegar a buen término, circunstancias que parecen corroborarse día a día en los diferentes pasos de la restauración que se prolonga hasta el punto de tener que desarmar pieza por pieza el vehículo, lo que lleva a conocer su verdadero estado. De las lonas que lo recubrían solo quedan unos jirones, la madera se deshace en las manos de los carpinteros, la chapa se encuentra en tal estado de corrosión, que parece





papel en lugar de hierro y, no digamos del estado de los cristales o de lo que queda de la tapicería.

Se impone desde el primer momento una dura disciplina de trabajo.

En primer lugar se procede al chorroado (limpiar con arena a presión) de todas las piezas metálicas, incluidas las partes mecánicas que han de ser reparadas una por una por las distintas secciones.

En "chapa" se procede a la limpieza e imprimación de los componentes metálicos que pueden ser recuperados, para su posterior y definitiva fase de pintado. No obstante, muchas

de las piezas han de ser reconstruidas en su totalidad, tal y como sucede con gran parte de la cabina, capo, estribos, etc. El personal de chapa y pintura deberá sacar a relucir toda la profesionalidad y experiencia acumuladas para lograr los resultados finales.

La madera debe ser sustituida casi en su totalidad, ya que el paso del tiempo y sus inclemencias (el vehículo ha pasado largas épocas de su vida a la intemperie) han causado verdaderos estragos, por lo que solo la paciencia y el buen hacer de los carpinteros conseguían recuperar parte

del armazón y del chasis de la caja, para luego rehacer aquellas partes más afectadas por la podredumbre. La cabina, los asientos y los estribos llevan maderas que deben reconstruirse a la medida.

Esta faceta de la obra necesita de continuas miradas a las fotos del viejo vehículo, así como a la casi inexistente documentación gráfica original. Nada debe dejarse a la improvisación y sí a la rigurosidad que se imponen del primero al último de los que intervienen en el proceso.

La falta de repuestos se sustituye con la fabricación artesanal, el tor-





no, la soldadura y la lima si es necesario.

MECÁNICA

Cuando el vehículo entró en el CLOMA, muchos decíamos en broma que saldría andando. Nunca pensamos que pudiera ser cierto. Pero todo ha sido posible gracias a la profesionalidad y sobre todo al cariño con que los especialistas de los talleres acogieron el proyecto. Fue necesario recablear todo el vehículo, lo que con una escasa documentación, para mas INRI casi toda en alemán, fue tarea de "chinos". La recuperación de la dirección, transmisión, frenos (solo ha sido posible el de mano), y sobre todo el motor es otro cantar. Y como los propios ángeles nos pareció que lo hacía el viejo motor cuando por primera vez lo oímos saltar de júbilo tras largos años de silencio.

ENSAMBLADO FINAL

La última fase se acelera. De cada taller afluyen las piezas que se van acoplando una tras otra. Se pinta y

repinta cada con los tonos adecuados, en este caso se recupera el color gris que utilizo la Legión Cóndor y que es su color original.

Las ruedas recobran su antigua franja blanca, que le da una especial tonalidad, así como el emblema que aparece en cada una de las puertas, también original de la Cóndor. Por último se pone la estrella roja de cuatro puntas reconstruida a mano, y que era el emblema original de la casa Henschell.

El camión esta prácticamente en marcha.

ANDANDO

Faltan dos días para el relevo de mando en el CLOMA. Los dos coroneles, saliente Don Ricardo Calvillo Roda y entrante Don Fernando Rufat Diestre son invitados por el grupo de restauradores a la prueba final. El coronel Calvillo, en verdad emocionado, junto al coronel Rufat dan una vuelta por el CLOMA que es una especie de vuelta al ruedo en la Maestranza sevillana. La aventura del "HENSCHELL" toca a su fin.

En la entrega de Mando luce en lugar preferente nuestro amigo "el Henschell", causando la admiración de los presentes, muy especialmente de los generales jefes del MACEN y del MALOG, así como demás concurrentes al acto.

Antes de abandonar el CLOMA se le instala la definitiva capota que se ha retrasado por falta del tono de la lona, que se ha encontrado al fin igual a la original, como no podía ser menos.

EN EL MUSEO

El día 21 de junio del año 1999 se procede al traslado de esta verdadera joya de nuestra historia desde Getafe a Cuatro Vientos. Luce orgulloso sobre la plataforma de transporte, quizás pensado que puede llegar por sus propios medios.

Han pasado unos ocho meses durante los que se le han dedicado numerosos recursos económicos, casi tres mil horas de trabajo y, sobre todo, millones de ilusiones y todo el cariño puesto por todos los que de una u otra manera hemos intervenido en su "vuelta a la vida".





Burgos. 1937

El acto de la entrega se efectúa en el barracón principal del Museo del Aire, presidiendo el evento el general José Sánchez Méndez, jefe del Servicio Histórico y de Cultura del Ejército del Aire acompañados por los generales Juan Delgado Rubí, director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, y Miguel Ruiz Nicolau, director del Museo y el jefe del Croma coronel Fernando Rufat Diestre.

Al acto asiste también personal del Museo, así como del CLOMA, recibiendo estos últimos una bonita camiseta conmemorativa del acto en reconocimiento a su labor.

En las palabras del general Ruiz Nicolau queda constancia de la importancia que este hecho tiene para el Museo y para nuestra historia aeronáutica así como de la inestimable colaboración del CLOMA al que em-

plaza para futuras realizaciones que por supuesto habrán de llegar..

AGRADECIMIENTO

El general Ruiz Nicolau, que ya no está entre nosotros, y el coronel Calvillo Roda por su acuerdo.

Al personal de la estafeta, de Torrejón y del MACEN por el interés puesto en el traslado.

Al Grupo de Mantenimiento del CLOMA, mecánicos, carpinteros, chapistas, electricistas, etc. dirigidos por el comandante Cervera y el subte. Irineo, cuyo buen hacer y cariño han hecho posible el sueño.

Al personal del Grupo de Abastecimientos por sus desvelos para conseguir los materiales.

Al cabo TP Francisco Llamas por sus fotos.

Al brigada Caballero por su colaboración para la elaboración de estas líneas.

Y a todos aquellos que desde su puesto de mayor o menor responsabilidad hayan contribuido a hacer posible lo que en principio pareció imposible.

A todos gracias, muchas gracias. ■

