

NECESIDAD DE CREAR UN MUSEO NACIONAL DEL AIRE Y DEL ESPACIO

Los medios de comunicación social vienen publicando diversas informaciones y noticias sobre un futuro Museo de la Aviación en Cuatro Vientos. Con el fin de informar lo más ampliamente posible a nuestros lectores, publicamos este artículo sobre el citado tema.

En todas las naciones de nuestro entorno cultural y desarrollo económico se ha reconocido la indudable aportación de la Aviación al progreso de la civilización así como su notable contribución a la solución de conflictos, y para informar a la sociedad de este notable papel desempeñado por aquélla se han construido y organizado Museos permanentes donde se entremezclan exhibiciones estáticas, dinámicas e interactivas con otras de carácter histórico y didáctico.

En la actualidad España presenta una situación con deficiencias muy graves en este terreno cultural de la Aeronáutica y del Espacio así como de instalaciones destinadas al fomento y divulgación de aquéllos, con lo que el ciudadano medio encuentra serios obstáculos para acercarse al mundo de la Aviación, dificultándose por tanto su implicación y comprensión hacia la Política Nacional y como consecuencia a la Política de Defensa en este campo, lo que perjudica al fortalecimiento de la conciencia y cultura de Defensa de la sociedad española. La única infraestructura estatal digna de mención y de reconocido prestigio internacional es

MISION DEL SERVICIO HISTORICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE (OM 83/1995, DE 29 DE JUNIO)

El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, bajo la dependencia directa del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, tiene como finalidad la investigación histórica, aeronáutica y espacial, la divulgación y difusión de los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos y de la historia de la Aviación Española, destacando sus principales gestas.

Asimismo serán funciones del Servicio, la adquisición, catalogación, custodia, conservación, restauración y exposición de los bienes que sean merecedores de conservarse por su valor histórico para general conocimiento del pasado de la Aviación Española.

el Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire situado en la Base Aérea de Cuatro Vientos, (popularmente más conocido como Museo del Aire), no existiendo una sola instalación museística dedicada a la Aviación Civil y al Transporte Aéreo, si bien dos fundaciones privadas, la *Infante de Orleans* y el *Parc Aeronautic de Catalunya*, mantienen colecciones de aviones antiguos que en su mayoría fueron

aviones militares o deportivos, aunque el número de aeronaves de la última es reducido.

EL MUSEO DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA DE CUATRO VIENTOS EN LA ACTUALIDAD

Los orígenes del Museo de Aeronáutica y Astronáutica podemos fijarlos en el momento de la creación del Ejército del Aire, en 1939 tras la Guerra Civil, al constituirse un nuevo Ministerio del Aire que reunía las Direcciones y Servicios de todos los tipos de la aviación militar, civil y deportiva. Ya entonces se expresaba el deseo de conservar, mantener y divulgar la historia de la aeronáutica española para dar a conocer a todos, los esfuerzos, inventos, y gestas de nuestra ya importante



José Sánchez Méndez

General jefe del SHYCEA



aviación. Pero eran tantas las necesidades y los problemas del recién creado Ministerio, nacido tras la catastrófica guerra civil y cuando se iniciaba la Segunda Guerra Mundial, que todos esos buenos deseos e intenciones se fueron frenando, quedando solamente la labor personal de algunos entusiastas que mantuvieron encendida la antorcha de la necesidad de ese Museo. Es en 1949 cuando se concluyeron los estudios y planes para la creación de un *Museo del Aire*, que nació en 1966 por Orden Ministerial. Sería en 1981, exactamente el 24 de mayo, con motivo de la Fiesta de las Fuerzas Armadas, cuando se abrió al público el Museo en el emplazamiento actual. Desde entonces ha ido creciendo y obteniendo nuevos objetos museísticos hasta llegar a la actualidad a la saturación máxima de su capacidad física. En 1991 se crea el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), que quedaba adscrito al Cuartel General. Posteriormente, en 1995 fue reorganizado y se le dieron nuevas funciones, pasando el Museo a depender orgánicamente del SHYCEA, cuya denominación oficial sería de *Aeronáutica y Astronáutica*.

El *Museo de Aeronáutica y Astronáutica* ocupa una superficie de unos 35.000 metros cuadrados, entre edificios y hangares cubiertos y espacios exteriores no cubiertos, en donde se exponen muchas aeronaves sin ninguna protección atmosférica y aparcamientos y calles interiores. Actualmente se exponen 130 aviones, helicópteros y autogiros, y veleros o planeadores de diversos tipos militares y civiles: cazas, bombarderos, transportes, algunos ejemplares únicos en el mundo; 140 maquetas a escala 1/10, 1/15 y 1/24 construidas en materiales lo más semejantes a la realidad y que representan uno de los bienes más apreciados internacionalmente por su calidad y detalle; más de 4.000 maquetas en otras escalas, generalmente de plástico, que representan la evolución de los aviones en el mundo; 80 motores, cuya parte correspondiente a los motores alternativos o de cilindros constituye una de las mejores y más completas colecciones de Europa; muchas piezas históricas de armamento terrestre y aéreo que se ha utilizado en España, así como el armamento actual de diverso tipo: cañones, cohetes, misiles, torpedos, bombas....; siete simuladores de vuelo; ban-

deras y estándares de nuestras Unidades Aéreas; diversos uniformes militares y equipos de vuelo así como prendas y recuerdos personales de muchas de las figuras históricas de nuestra Aeronáutica; gran cantidad de cuadros, mapas, grabados de diversos hechos históricos; muchos instrumentos y aparatos usados en aviones: equipos de radio, fotografía aérea, visores de tiro y bombardeo, brújulas, aparatos de medida, de navegación a estima, radioeléctrica, astronómica... y diversos equipos de apoyo en tierra: coches, camiones, baterías, contraincendios, etc.

Toda esta cantidad de objetos museísticos, unos 2.600 inventariados y considerada una de las mejores del mundo, se expone en tres grandes hangares, que cubren unos 8.000 metros cuadrados, y en el espacio exterior, que se extiende alrededor de 14.000 metros cuadrados donde los aviones están expuestos sin ninguna protección, sufriendo todas las inclemencias causadas por los

Cuadro nº 1
ESPACIOS PÚBLICOS Y ESPACIOS INTERIORES DE EXPOSICIÓN DE UNA SELECCIÓN DE MUSEOS DE AVIACIÓN

ATRACCIÓN	ÁREA PÚBLICA (M ²)	ESPACIO INTERIOR DE EXPOSICIÓN (M ²)
Smithsonian National Air and Space Museum (EE.UU.)	160.000	160.000
National Museum of Navy Aviation (EE.UU.)	N/D	27.000
Imperial War Museum Duxford (Reino Unido)	364.000	24.000
RAF Museum Hendon (Reino Unido)	30.000	24.000
Fleet Air Arm (Reino Unido)	24.300	10.000
Air Adventure Museum (EE.UU.)	16.000	10.000
Museo del Aire (España)	35.000	8.000
Museum of Flight (EE.UU.)	17.000	7.200
Fantasy of Flight (EE.UU.)	14.500	6.300

Nota: N/D = Información no disponible

Fuente: Individual Attractions and Economics Research Associates.

efectos atmosféricos, sobre todo el sol y la lluvia, lo que les está causando graves daños y deterioros (cuadro número 1). En el Museo se conserva el barracón del aeródromo de San Fernando (Salamanca) donde el general Franco fue proclamado en 1936 Jefe del Gobierno del Estado.

Pero a pesar de su merecida fama y del valor histórico de las 130 aeronaves de su colección, el Museo de Aeronáutica y Astronáutica presenta una serie de deficiencias que impiden su adaptación al nuevo concepto de lo que debe ser un museo aeroespacial moderno. Sus únicos accesos actuales son difíciles y complicados, pues solo se puede llegar por la autovía de Extremadura o Nacional V, además de estar situado dentro de las instalaciones militares de la Base Aérea de Cuatro Vientos, con lo que se limita su potencial cultural y el número de visitantes y el alejamiento de los circuitos turísticos. Por la Nacional V hay que hacer varios cambios de dirección para poder acceder

Cuadro nº 2
NUMERO DE VISITANTES A DISTINTOS MUSEOS DE AVIACIÓN SELECCIONADOS EN 1998

ATRACCIÓN	SITUACIÓN	VISITANTES 1998 (x 1.000)
Smithsonian National Air and Space Museum	Washington, EE.UU.	9.500
Kennedy Space Centre Visitor Centre	Florida, EE.UU.	2.830
US Air Force Museum	Ohio, EE.UU.	1.300
National Museum of Naval Aviation	Florida, EE.UU.	941
Imperial War Museum Duxford	Cambridge, Reino Unido	400
Museum of Flight	Seattle, EE.UU.	342
Cite de L'Espace	Toulouse, Francia	300
San Diego Aerospace Museum	San Diego, EE.UU.	202
US Astronaut Hall of Fame	Florida, EE.UU.	200
RAF Museum Hendon	Hendon, Reino Unido	157
Air Adventure Museum	Wisconsin, EE.UU.	150
Museo del Aire y del Espacio	Paris, Francia	131
Fleet Air Arm Museum	Yeovilton, Reino Unido	118
Royal Australian Air Force Museum	Australia	85
Fantasy of Flight	Florida, EE.UU.	80
Museo del Aire	Madrid, España	50
Canadian Warplane Museum	Toronto, Canadá	50
Shuttleworth Collection	Biggleswade, Reino Unido	46
Museo de la Fuerza Aérea Suéca	Linköping, Suecia	45
Royal New Zealand Air Force Museum	Christchurch, NZ	40
Museum of Army Flying	Middle Wallop, Reino Unido	29
Planes of Fame	California, EE.UU.	23
Museo Central de la Aviación Finlandesa	Tikkakoski, Finlandia	17

Fuente: Individual attractions and Economics Research Associates



y solamente con automóvil, a un estrecho y pequeño puente sobre el ferrocarril en el que, tras las últimas obras de ensanche de la autovía, hay que subir una cuesta pronunciada y con un giro de noventa grados. El tráfico de autobuses ha de entrar forzosamente por la Base Aérea y recorrer por su interior casi tres kilómetros. No existen otras formas de acceso, autobuses públicos, metro o ferrocarril, no habiendo tampoco comunicación entre la zona del aeropuerto y por consiguiente de la Fundación Infante de Orleans con el Museo.

Por otro lado tiene una gran escasez de personal y bajo presupuesto de mantenimiento, conservación, vida y funcionamiento, lo que al mismo tiempo hace difícil su expansión y la adquisición de nuevo material y objetos de interés histórico y aeronáutico. Desgraciadamente hay un deterioro progresivo de la valiosísima colección de aeronaves expuestas en el exterior como consecuencia de los agentes atmosféricos, algunas de las cuales son piezas únicas existentes en el mundo. Pero además el concepto de este Museo ha venido respondiendo a los criterios existentes sobre este tipo de instalaciones en los años cincuenta, habiendo quedado anticuado respecto a los de sus homólogos ameri-

canos y europeos, que cada vez han venido dando mayor importancia a los elementos interactivos y de divulgación sobre la Aeronáutica, el Espacio, la Meteorología y la Tecnología. En este sentido carece de áreas educativas y docentes sobre el origen, desarrollo, presente y futuro de la Aviación y de la Astronáutica y de todos los fenómenos físicos y meteorológicos que las hacen posibles, amén de los elementos de ocio indispensable que faciliten la estancia y disfrute de las instalaciones.

PROYECTO DE CREACION DE UN MUSEO NACIONAL DEL AIRE Y DEL ESPACIO

Desde 1998 el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA) por una parte y la Secretaría de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento y sus organismos aeronáuticos, Dirección General de Aviación Civil, Ente Público Aeropuertos Nacional y Navegación Aérea, (AENA) y la Fundación AENA por otra, han venido efectuando varios estudios y manteniendo diversas reuniones y sesiones de trabajo con el fin de fortalecer las relacio-

NUMERO DE AVIONES EXPUESTOS EN UNA SELECCION DE MUSEOS DE AVIACION EN 1999

ATRACCION	NUMERO DE AVIONES EXPUESTOS
US Air Force Museum (EE.UU.).....	300
Planes of Fame (EE.UU.)	140
National Museum of Naval Aviation (EE.UU.).....	130
Museo del Aire (España)	125
Imperial War Museum Duxford (Reino Unido)	110
RAF Museum Hendon (Reino Unido).....	85*
San Diego Aerospace Museum (EE.UU.)	68
Museum of Flight (EE.UU.).....	55
Shuttleworth Collection (Reino Unido).....	42
Fundación Infante de Orleans (España).....	30
Royal New Zealand Air Force Museum (NZ)	28
Museo Central de Aviación de Finlandia (Finlandia)	26
Royal Australian Air Force Museum (Australia).....	25

Nota: *El RAF Museum tiene en total unos 235 aviones, 85 de los cuales se exhiben en Hendon.
Fuente: Individual Attractions and Economics Research Associates



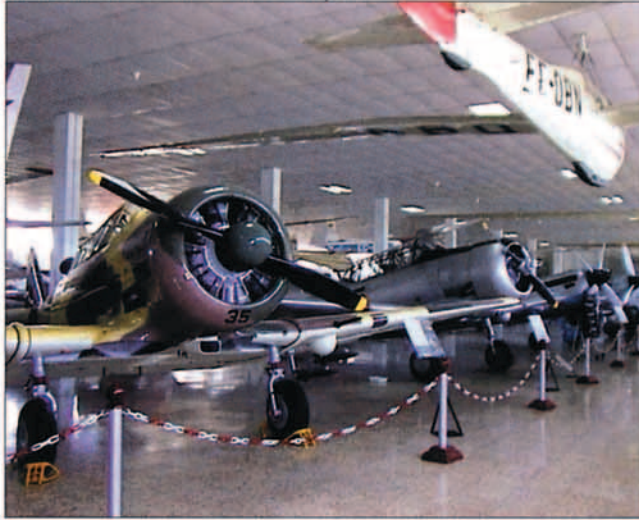
nes entre la Aviación Militar y la Aviación Civil, en el campo cultural histórico-aeronáutico. Fruto de estos esfuerzos y contactos ha sido la edición de varios libros, como son *Guerra Aérea 1936-39*, *Heroísmo en el cielo* y *Grandes Ases* y muy en especial el Convenio de Colaboración firmado a finales de enero del presente año por el cual AENA y la Fundación AENA concedían al SHYCEA una ayuda de 204 millones de pesetas para digitalizar el *Archivo Histórico del Ejército del Aire*, restaurar aviones del *Museo de Aeronáutica y Astronáutica* y crear becas para universitarios en el campo de la investigación histórico-aeronáutica. Dicha ayuda se ha asignado para un periodo de tres años que pueden ser prorrogables. Otro de los objetivos fundamentales fue el iniciar un programa destinado a dotar a España de un único equipamiento de carácter nacional que facilite la divulgación de la cultura aeroespacial que comprenda la Aviación Militar, la Aviación Civil, la Aviación Deportiva, el Transporte y la Navegación Aérea, el Espacio, la Tecnología Aeronáutica y una colección de aeronaves en vuelo basada en la Fundación Infante de Orleans.

Se tomaron como referencia las experiencias de Museos de Aviación de otros países, entre otros el Smithsonian National Air and Space Museum, US Air Force Museum de los Estados Unidos, el Imperial War Museum Duxford y el RAF Museum Hendon de Gran Bretaña, y la Cité de l'Espace de Toulouse, etc. La mayoría de estos museos están ubicados próximos a pistas de vuelo en funcionamiento, como es el caso de Duxford y el Museo del Aire y del Espacio de Le Bourget, con el fin de poder contemplar exhibiciones aéreas. Los principales museos internacionales utilizan profusamente dioramas, elementos interactivos, tecnología de vídeo y presentaciones de luz y sonido para facilitar la interpretación de lo que se exhibe y dar un aspecto más dinámico que una simple presentación estática de material aéreo y espacial. Así mismo fueron valoradas colecciones privadas como el Fantasy of Flight y el Museum of Flight norteamericanos y otras especialmente interactivas, como el Museo de la Ciencia que la Fundación La Caixa tiene en Barcelona. Estos museos tienen tamaños muy dispares entre sí, que están en función de disponer o no de una pista de vuelo y de las superficies cubiertas y exteriores de exhibición, si bien la mayoría procura mantener las aeronaves dentro de recintos con temperatura, luminosidad y humedad controladas y los que han de estar forzosamente en el exterior expuestas a los factores atmosféricos están protegidas con productos químicos apropiados.

Después de dos años de estudio, trabajo en común y visitas a varias instalaciones museísticas nacionales y extranjeras se llegó a las conclusiones siguientes:

—El concepto y finalidad del nuevo Museo Nacional del Aire y del Espacio a constituir ha de ser

la creación de una institución de gran calidad y proyección internacional. Para ello deberá ser capaz de obtener, restaurar y conservar un conjunto lo más completo posible de aeronaves, objetos y documentos relacionados con la aeronáutica nacional e internacional. Asimismo, ha de facilitar el estudio de los investigadores de manera que se pueda apreciar en su justa medida



la aportación española en el campo de la aeronáutica. El objetivo final sería el dar a conocer a la sociedad la contribución de la aviación al progreso humano y su historia mediante la exhibición del material antes señalado, relacionado con la aeronáutica, las presentaciones interactivas y las exhibiciones en vuelo.

—Su emplazamiento debe ser en la Base Aérea-Aeropuerto de Cuatro Vientos.

—Este nuevo Museo Nacional debe comprender tres áreas bien definidas, militar, civil, e interactiva común, (referidas a la Aviación Civil, la Aeronáutica Militar, la Astronáutica, la Tecnología Aeronáutica, Meteorología, la Navegación Aérea y los Sistemas de Transporte Aéreo) y una colección de Aeronaves en vuelo.

—Los elementos que integrarían este Museo-centro cultural y de ocio aeronáutico, (actual Museo de Aeronáutica y Astronáutica, el museo a construir la Fundación AENA y la Fundación Infante de Orleans) conservarán la titularidad de sus instalaciones, aeronaves y material, pero deberían permitir y facilitar el movimiento de sus colecciones y fondos, de manera que puedan ocupar el lugar en el conjunto que mejor contribuya a ofrecer instalaciones coherentes y ricas en contenidos didácticos.

—La necesidad de gestionar con eficacia este complejo cultural-aeronáutico hace imprescindible que

deba responder a un modelo de funcionamiento autónomo, con una dirección global conjunta que pueda garantizar una coordinación adecuada y sea responsable de su funcionamiento, reduciendo el coste recurrente de explotación y favorezca la afluencia de visitantes. A estos efectos se considera conveniente la promoción dentro del futuro Museo de elementos de ocio y de entretenimiento, inspirados en temas aeronáuticos, con el objeto de incrementar su atractivo y ayude al sostenimiento económico del Museo que, como equipamiento cultural puro, podría ser deficitario. Dicha Dirección podría adoptar la forma de órgano colegiado en el que deberían estar representantes del Ejército del Aire, Fundación AENA y Fundación Infante de Orleans, pero coordinado por el jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, y al que podrían incorporarse otras entidades de acuerdo con las aportaciones que pudieran realizar al proyecto.

El entendimiento entre las dos partes sobre la elección de Cuatro Vientos como emplazamiento ideal para el necesario y posible *Museo Nacional del Aire y del Espacio* ha sido total y está basado en que es la cuna de la Aviación Española, y que constituye por sí mismo un elemento sustancial de nuestra historia aeronáutica que contiene elementos de valor patrimonial de primer orden. La Base Aérea contiene en su recinto un conjunto de instala-

ciones que incluyen varias joyas arquitectónicas catalogadas y conservadas por el Ministerio de Defensa-Ejército del Aire, como son la Torre de Señales de 1920, la más antigua de Europa, el hangar construido para la Escuela Superior de Aerotecnia, creada en 1928 por Emilio Herrera Linares, y que fue premio na-

VISITANTES DE LOS MUSEOS DE MADRID

MUSEO	1993 (millares)	1994 (millares)	1995 (millares)	1996 (millares)	1997 (millares)
Museo del Prado	1.567,2	1.630,6	1.573,9	1.868,7	1.709,8
Reina Sofía	1.194,4	834,8	727,6	875,3	858,3
Thyssen-Bornemisza	623,3	460,4	433,6	503,0	530,0
Arqueológico	237,6	202,1	192,5	192,9	203,4
Museo de América	—	22,3	74,2	66,7	61,2
Sorolla	42,6	43,6	39,9	44,0	46,7
San Fernando	43,4	36,8	39,1	52,0	46,0

Además de los museos madrileños más famosos arriba mencionados, la ciudad también cuenta con un gran número de museos de menor tamaño y con galerías de arte que reúnen un número anual de visitantes en torno a algo menos de 50.000 personas. Entre estas instituciones cabe destacar el Museo Naval, con 13.000 visitas anuales.

Fuente: Instituto de Estadística y Economics Research Associates.

cional de arquitectura en Alemania en 1930, el Pabellón Histórico de Oficiales donde residía el Infante de Orleans, etc. Además la Base de Cuatro Vientos ha sido testigo, desde sus orígenes en 1911, de grandes gestas de la Aviación Española, baste recordar que desde la misma, el 5 de abril de 1926, partió para Filipinas la histórica *Patrulla Elcano*. A su vez alberga el *Museo de Aeronáutica y Astronáutica* del Ejército Aire, que viene recibiendo cerca de 60.000 visitantes cada año. Este museo custodia los testimonios de la Historia de la Aviación Española y alberga una de las colecciones de aeronaves históricas y motores más completas del mundo, algunas son piezas únicas, aunque debido a su origen y dependencia apenas tiene exponentes de aeronaves civiles o elementos relacionados con el transporte aéreo. Por consiguiente, la situación de Cuatro Vientos no puede ser más idónea y por otro lado tanto la Base Aérea como el Aeropuerto no pueden crecer físicamente ni aumentar sensiblemente sus operaciones actuales dado su entorno urbano. Otro factor positivo considerado fue que en Cuatro Vientos se encuentra la colección de aeronaves en vuelo de la Fundación Infante de Orleans, que desea integrarse en un proyecto de estas características.

Con el fin de confirmar la factibilidad del proyecto AENA encargó en 1999 un estudio de mercado y de viabilidad financiera y social a la empresa líder del sector ocio-cultural en el ámbito internacional, la norteamericana *Economic Research Associates, ERA*, con reconocida experiencia en estudios similares para complejos museísticos de este tipo. Para el trabajo, ERA se asoció con la firma española *Omaly Proyectos Temáticos, S.L.* pues ambas en España ya habían estudiado conjuntamente la viabilidad de Port Aventura y del parque madrileño de San Martín de la Vega. Las conclusiones del estudio son mucho más optimistas que las estimadas al principio, aconsejándose que el emplazamiento de este museo nacional o centro cultural aeronáutico debe estar en la base aérea-aeropuerto de Cuatro Vientos, además de por todas las razones de carácter histórico y cultural antes reseñadas, porque es utilizado por la aviación militar, civil y los helicópteros de la Dirección General de Tráfico, y la Fundación Infante de Orleans realiza exhibiciones aéreas los primeros domingos de cada mes. A este respecto conviene recordar que Cuatro Vientos ocupa el sexto lugar de España en cuanto a tráfico aéreo, con 68.691 vuelos contabilizados en 1999. Del análisis del mercado de visitantes potenciales, Comunidad de Madrid y su área de influencia, las cifras obtenidas señalan que en el año 2005 se podrá generar un número de unos 300.000, cifra que continuaría creciendo posteriormente para llegar a situarse entre las primeras siete instalaciones aeronáuticas de esta clase de todo el mundo (cu-

dro número 2). Conviene destacar que el Plan Director del aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos contempla la reserva de terrenos suficientes para el emplazamiento del nuevo Museo Nacional y para facilitar su acceso el desdoblamiento de la carretera que actualmente lo une con la M-40 así como el aprovechamiento de la prolongación de la línea 10 del Metro de Madrid que enlazará el Metrosur en Alcorcón, con la posibilidad de disponer de una estación que le diese servicio.

Por otro lado hay que resaltar, que el número de aeronaves del actual *Museo de Aeronáutica y Astronáutica* del Ejército del Aire, sumados al de la Fundación Infante de Orleans supera las 160 unidades, con lo que el nuevo Museo se convertiría en el tercer complejo histórico-aeronáutico del mundo, por detrás del Air Force Museum norteamericano y el Imperial War Museum Duxford británico (cuadro número 3). Por otro lado se estima necesaria y conveniente la colaboración de otros organismos, tales como el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, el de Ciencia y Tecnología, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid, universidades politécnicas, compañías aéreas nacionales, industria aeronáutica española, otras entidades aeronáuticas con competencias o actividades concurrentes, así como fundaciones privadas.

Finalmente hay que señalar que uno de los últimos actos celebrados por el anterior Ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, fue la firma el pasado 27 de abril, de un Acuerdo con AENA, Fundación AENA y Fundación Infante de Orleans, para constituir un grupo de trabajo para la creación de un *Museo de Aeronáutica Civil en el Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos*, cuyas conclusiones deberán entregarse antes del mes de octubre de este año. Es decir que la parte o rama civil del futuro *Museo Nacional del Aire y del Espacio* y la cooperación o integración de la Fundación Infante de Orleans ya está en marcha. Queda por definir el papel que debe jugar el *Museo de Aeronáutica y Astronáutica* del Ejército del Aire en este ambicioso proyecto nacional, pues de no ser así quedaría limitado cultural y físicamente a su situación actual, con unos accesos escasos, falta de recursos presupuestarios y de personal, sin posibilidad material de expansión y crecimiento y con un deterioro progresivo y acelerado de su valiosísima colección de aeronaves en el exterior. Por todo ello, el Ministerio de Defensa, tal como estaba previsto en marzo pasado, debería cuanto antes firmar un acuerdo o protocolo con el Ministerio de Fomento, que pueda hacer viable este gran *Museo Nacional del Aire y del Espacio*, que situaría a España entre los primeros países del mundo con este tipo de instalaciones aeronáuticas y culturales y en el que es imprescindible la presencia de la Aviación Militar, que a su vez fue el origen y desarrollo de la Aviación Civil española ■