

El Museo del Aire a lo largo de 1992

ANGEL FLORES ALONSO
Capitán de Aviación

PUESTOS a ser prácticos y positivos, el denodado esfuerzo del Museo a lo largo del año 1992 ha dado insospechados frutos que, si bien dejan metas por alcanzar en uno de sus frentes de actividad, el de la reestructuración y reforma de sus instalaciones, permiten hacer un meritorio balance lleno de expectativas para el nuevo periodo anual. Organización, material y personal han evolucionado hacia una futura concepción museística más acorde con los objetivos culturales de este Organismo; la primera, con la reunión del Patronato Rector y el nombramiento de un Secretario del mismo, como pasos previos a la plena constitución del Servicio Histórico y Cultural que debe aunar y conjugar el funcionamiento de sus dos Organismos hoy operativos, el Museo y el Instituto; el material, con una mayor selección de fondos para bien diferenciar los que formarán su colección estable y los que se mantendrán en reserva, tanto para reposición de posibles mermas como para su destino a intercambios con entidades afines; y por último el personal, cuya capacitación y especialización se enriquecerán con la iniciativa de formación de expertos que la DRISDE y la Universidad Complutense han acordado afrontar a partir del año ya finalizado.

LA REFORMA INACABADA

En el mes de febrero se cerraba el Museo al público para reorganizar totalmente su exposición, al tiempo que se reformaban en lo necesario sus instalaciones de Cuatro Vientos. Se preveía un periodo de realización de aproximadamente seis meses, pero la escasez de dotación presupuestaria

impuesta por una coyuntura restrictiva obligó a la complicada búsqueda de soluciones alternativas, que ni satisfacen en su resultado ni se cumplen en sus plazos estimados, pese a todo tipo de esfuerzos.

Al finalizar el año queda aún tarea por hacer y la prudencia aconseja no anunciar una reapertura, aún supeditada a presumibles eventualidades;

confiemos en que pronto retorne a las renovadas salas ese público que las anima y da sentido con su presencia.

En resumidas cuentas, con la brevedad que se impone al hacer un balance, éstos han sido los cambios de instalación y exposición realizados a lo largo del año:

- Replanteamiento de la zona exterior, suprimiendo la pequeña laguna que ambientaba al hidroavión Dornier 24, desmantelando los encintados que delimitaban isletas ajardinadas y explanando la totalidad del terreno, para trazar una nueva calle central de servicio frente al portalón del hangar nº 1, a cuyos lados quedarán dos únicas planicies con césped y pequeños arbustos, como marco para las aeronaves de gran tamaño que no han podido aún albergarse en interior;

Avión
Beechcraft
T-34
"Mentor", en
el que obtuvo
su "suelta"
como piloto
militar S.A.R.
el Príncipe de
Asturias,
D. Felipe
de Borbón;
ya instalado
en el hangar
nº 3.
Octubre 1992.
Foto: Flores.



Avión De Havilland DH-60 G.3 "Moth Major", con el esquema de pintura exhibido durante su servicio en el Ejército del Aire, en los años 40. Junio 1992. Foto Flores.

- Reubicación de las aeronaves, con el traslado de las que saturaban el primitivo y único hangar al nº 3 recién terminado, donde han sido dispuestas con criterios más racionales y mayor aprovechamiento del espacio; en el nº 1, ya vacío, han recibido cobijo algunas de las que se mantenían a la intemperie, las de mayor valor histórico cuyo tamaño lo ha permitido, y otras llegadas en 1992 que forzadamente han de exhibirse en interior; por último, las que aún permanecen en el exterior, se han alineado en los márgenes de las calles que articulan esta zona, facilitando así su contemplación por los esperados visitantes;

- Construcción de una porción de entreplanta en el hangar nº 1, no muy extensa en superficie -300 m², aproximadamente- pero de gran utilidad por albergar unos necesarios despachos y

una más necesaria sala de actos, junto a la muestra expositiva de pequeños y selectos objetos de colección; permitirá, además, un nuevo punto de vista para la contemplación con cierta perspectiva de cuanto contenga dicho hangar;

- Aprovechamiento de espacios para zonas de almacén, acotando cuantos huecos dejaban entre sí los edificios con los límites de la vecina Escuela de Transmisiones y cerrando inclusive uno de ellos, con un cobertizo de fortuna suficientemente útil para su empleo con los mencionados fines;

- Cobertura del Barracón del Aeródromo de S. Fernando, cuya delicada construcción sufría en exceso con los fenómenos meteorológicos, de ahí que se haya protegido con una cubierta metálica que asegurará una mejor conservación; y

- Creación de una sala independiente para las colecciones de maquetas, motores, uniformidad y armamento, reunidas todas ellas en el hangar nº 2 para realzar su exposición y ambientarlas en su propio marco, liberándolas así del excesivo protagonismo de las aeronaves.

LAS NOVEDADES DEL MATERIAL

La dedicación a las penosas tareas de reforma no distrajo al Museo de otros objetivos. Su permanente interés por el incremento y la mejora del material en custodia dio también sus frutos en 1992: 12 nuevas aeronaves, 17 motores, 2 maquetas, 1 diorama, hélices, cubiertas, instrumentos, cuadros y algún otro etcétera se han ido incorporando a través del año cumplido, en el que también se restauraron 5 aviones y se anotaron algunas bajas, como a continuación se detalla.

Las altas referentes a las aeronaves son las siguientes: dos aviones Beechcraft T-34 "Mentor", el matriculado E.17-20 que se recibió el 30 de abril y el E.17-16, que lo hizo el 14 de mayo; un helicóptero Agusta Bell 206 "Jet Ranger" con matrícula HR.12-3 e indicativo ET-197, proveniente de la Jefatura de las FAMET y entregado el 8 de septiembre; un reactor HA-200 "Saeta" que poseía la Maestranza Aérea de Sevilla, matriculado E.14A-9, y que cedió al Museo en el mes de octubre, con ocasión de la celebración del 50º Aniversario del INTA; otro reactor North American F-86 "Sabre" con el nº de serie 520406 e indicativo FU-406, conservado como monumento en la zona americana de la Base Aérea de Valenzuela (Zaragoza) y que continuará semejante labor a la entrada de nuestro Museo; un avión North American T-6 "Texan", matrícula C.6-154, reservado para el Museo en Manises, de donde llegó el 27 de noviembre; una réplica del autogiro La Cierva C.6 bis, realizada para su exposición en Sevilla por la Comunidad de Murcia y donada al Museo al concluir la muestra universal; un helicóptero Aerospatale SA-319 B "Alouette III", con nº de serie 1.952, matrícula HD.16-1 e indicativo 803-1, llegado al Museo el 3 de diciembre;



Uno de los rincones aprovechados como zona de almacenamiento de material. Septiembre 1992. Foto Flores.



Helicóptero AB-206 "Jet Ranger", con su pintura y marcas exhibidas en su etapa de servicio con las FAMET. Octubre 1992. Foto Flores.

la réplica a escala real del Breguet XIX Superbidón "Cuatro Vientos", trasladada a Madrid el 16 de diciembre; dos cazabombarderos McDonnell Douglas F.4C "Phantom", los matriculados C.12-37 y CR.12-42, cuyo traslado por carretera desde Torrejón se estudiaba al finalizar el año, y por último un satélite meteorológico Olimpus, en réplica a escala real, que la División Espacio de CASA entregó al Museo en el mes de junio.

El primero de los motores se recibió el 4 de abril, como producto de un intercambio con la entidad francesa "J. Calvet", y se trataba de un radial Pratt Whitney Wasp 985, de los empleados por los aviones Lockheed de los años 30; en julio llegaron de León nuevos ejemplares de Rolls Royce "Merlín", Hispano Suiza de 12 cilindros, BMW-132 y Pratt Whitney 1820, modelos todos ellos que ya figuraban en la colección del Museo; el 20 de agosto se recibió de Torrejón un reactor General Electric J.79-GE.15, de los que impulsan a los "Phantom"; en septiembre llegaron de Albacete hasta 10 motores, de modelos varios, y por último en diciembre entregó la Maestranza de Madrid otro reactor, esta vez un Pratt Whitney JT.3D-8 que perteneció a uno de nuestros aviones Douglas DC-8.

Ya como materiales menores, las maquetas reproducen los modelos del autogiro La Cierva C.1 y del hidroavión Macchi M-7, la primera obra de Jesús Abellán y ganadora del concurso anual; mientras que la segunda es una generosa donación de los alumnos del "Centre Aeri" de Villanueva y Geltrú; el diorama es otra donación debida a Santiago J. Escribano y M^a del Carmen Díaz, representando la nave de montaje de los C.101 y BO.105 en la factoría CASA de Getrafe; los cuadros son dos, ambos retratos del Excmo. Sr. general Manuel Presa, que dicha personalidad donó con fecha 21 de septiembre; el resto, hélices, cubiertas, instrumentos, etc., excede el interés de este resumen.

En cuanto a las restauraciones, la más importante ha sido la que ha permitido recuperar el aspecto que tenía en 1929 una de las joyas del Museo, el Breguet XIX TR "Jesús del Gran Poder", cuyos trabajos ha dirigido el

que fuera uno de sus mecánicos, más tarde piloto de la Aviación Republicana y hoy teniente coronel del E.A. en situación de retirado Pablo Sacristán, gran maquetista y desinteresado colaborador del Museo. Las demás han sido, fundamentalmente, retoques del entelado y nueva caracterización de pintura de los aviones De Havilland DH-82 "Tiger Moth", De Havilland DH-60 G.III "Moth Major", Hispano Suiza HS-34 y De Havilland DH-89 "Dragon Rapide".

Por último, las bajas registradas han correspondido a las réplicas de los aviones Vilanova-Acedo y Fokker DR-I, perdidas ambas en el incendio del Pabellón de los Descubrimientos de la Expo, donde también ardieron una pantalla radar Azimut y una central de MW cedidas igualmente por el Museo.

LA PROYECCION AL EXTERIOR

Con sus instalaciones forzosamente cerradas al público, el Museo prestó el máximo de atención a cuantas solicitudes de cooperación recibió para exponer parte de sus fondos en acontecimientos de tipo cultural.

Primero fue la importante cesión de piezas para el universal evento de la Expo de Sevilla, con el irreparable incendio de su Pabellón de los Descubrimientos que produjo las pérdidas ya reseñadas; tal precedente no arredró el ánimo colaborador de nuestra Sección Móvil, que mantuvo su presencia en el marco sevillano con las cesiones realizadas al Pabellón de Murcia, realzando para todo el mundo la figura de nuestro genial inventor de las alas giratorias Juan de la Cierva.



Visita de los alumnos del I Curso de Expertos en Museología Militar. Abril 1992. Foto Gómez.



Traslado del hidro Dornier-24, una vez desecada la laguna que ambientaba su exposición. Octubre 1992. Foto Flores.

Del 7 al 14 de junio fue la recién estrenada réplica del "Plus Ultra" la que adornó la exposición filatélica celebrada en la Plaza Mayor de Madrid, ante el asombro de sus muchos visitantes; en octubre se coadyuvó a la conmemoración del 50º Aniversario de la creación del INTA, exhibiendo en su emplazamiento de Torrejón algunos de los testimonios menos conocidos de nuestra industria aeronáutica, como el helicóptero Aerotécnica AC-12; y ya en diciembre, dos nuevos certámenes contaron con ayuda del Museo, la exposición que el Archivo del Reino de Galicia organizó en La Coruña, como homenaje al aviador y científico Francisco Iglesias Brage, y la que la Fundación Santillana trajo a la Biblioteca Nacional de Madrid, bajo el título "La imagen del mundo: 500 años de cartogra-

fía", cediendo para ésta elementos demostrativos de la fotografía y la observación aéreas.

PUBLICACIONES

En la línea divulgativa que siempre guía los planes editoriales del Museo, se continuó con la trimestral aparición de su Boletín informativo, en cuya preparación se ha contado este año con la colaboración del conocido y experto periodista Pedro Redón; sucesivamente han ido apareciendo sus números 13, 14, 15 y 16.

La Colección "Imágenes de la Aeronáutica Española" ha tratado con su especial interpretación en cómic la década 1926-1936, plena de acontecimientos aéreos cargados de riesgo y de aventura; el guión del nuevo tomo, titulado "En busca de la aventura aé-

rea", es obra del Alfredo Gómez Cerdá, escritor avalado por una extensa y reconocida creación literaria, mientras que las ilustraciones corresponden a Juan Manuel Cicuéndez, excelente artista que ya dio muestras de su calidad en el primer tomo de dicha serie.

Otra colección, la titulada "Aeronaves en España", ha visto publicar su tercera carpeta de fichas, dedicada en esta ocasión a completar los modelos de aeronaves representados a escala en las vitrinas del Museo; la nueva serie, denominada "Maquetas del Museo del Aire-II", se debe como las anteriores a la coordinación de varios autores.

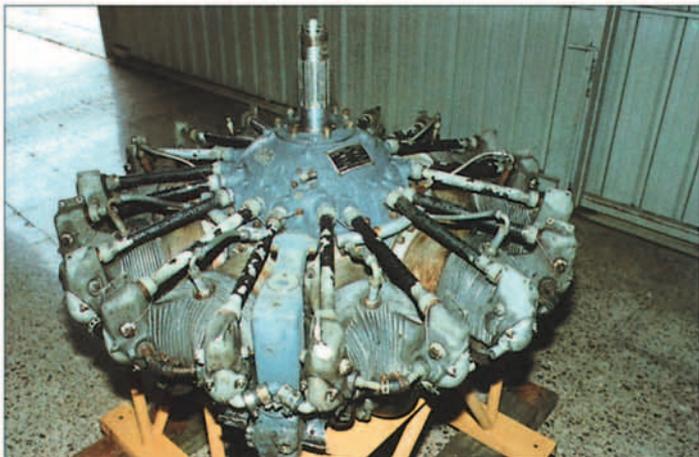
EL PERFECCIONAMIENTO DEL PERSONAL

La Museología moderna requiere especial capacitación de cuantos desarrollan su trabajo en este tipo de centros culturo-sociales, de ahí que la DRISDE y la Universidad Complutense de Madrid hayan convenido en organizar Cursos para Expertos en Museología Militar, cuya primera edición se impartió entre los meses de marzo y octubre del pasado año. Asistieron al mismo dos de los titulados universitarios con que cuenta en su plantilla el Museo; los criterios aprendidos permitirán ir adaptando la actividad de este Organismo a los planteamientos que hoy reclama una sociedad más inquieta y exigente cara al mundo de la cultura.

LAS ESCASAS VISITAS

Dos meses tan solo ha estado el Museo abierto al público, mientras que el resto del año solo se han autorizado visitas con carácter restringido, a colaboradores o informadores del propio Museo. Por la misma razón de su reforma, apenas se han producido visitas de autoridades, por lo que poco se puede reseñar en este apartado.

No obstante, y con la finalidad estadística que siempre puede interesar al lector, se contabilizan para finalizar este resumen las cifras del público que acudió al Museo durante los meses de enero y febrero, que fueron de 704 y 1.197 personas, respectivamente. ■



Motor Pratt Whitney Wasp-985, entregado por la Asociación "J. Calvet". Abril 1992. Foto Flores.



Restauración del Breguet XIX "Jesús del Gran Poder". Marzo de 1992. Foto Flores.