

EL ROMPEDIZO

Boletín de la Asociación de Amigos del Museo de Aeropuertos y Transporte Aéreo
MÁLAGA

GOD SAVE THE DOVE

EL ULTIMO AVIÓN ABANDONADO



NÚMERO 9

AÑO 2016

CONTENIDO

FOTO DE PORTADA

TÍTULO: **GOD SAVE THE DOVE**
AUTOR: **VICTOR GUERRERO**



La foto de portada fue tomada el 11 de junio de 2016.

Con motivo del 90 aniversario de la Reina Isabel II, convocamos en el Museo a los británicos residentes en la Costa del Sol.

Uno de los objetivos conseguidos fue que varias asociaciones culturales británicas arrimaron el hombro para promocionar la restauración del avión De Havilland Dove.

Una vez restaurado en los colores de la aerolínea British Eagle, simbolizará la intensa relación histórica del turista británico con la Costa del Sol, y por tanto, con nuestro Aeropuerto.

CULTURA, CULTURILLA Y CULTURETA. *Al habla el Presidente.*

BRITS ARE COMING. *Las múltiples alianzas del Museo con los británicos*

CARRERA DE FONDO. *De aficionada a profesional aeronáutico*

SIN MORIR EN EL INTENTO. *El día a día de un ingeniero y restaurador del museo*

EXPORTAMOS RESTAURADORES. *Voluntariado en el Museo de Rolls-Royce*

REALITY FLOW. *I Jornada de simulación histórica*

MI AVIÓN HERIDO. *Presentación en el Museo de libro premiado*

2017. PROYECTOS SOBRESALIENTES

MIS ANDANZAS ENTRE LOS RESTAURADORES BRITANICOS. *Voluntariado en el Museo de Aviación de Duxford-Cambridge*

AUTOBIOGRAFÍA DE UN AERONÁUTICO. *De aficionado a profesional aeronáutico*

LA MISIÓN "CERVEZA A 5 CENTAVOS". *UN F-104 en Villanueva de Algaidas*

DE ACUERDO EN TODO CON LOS AMIGOS DE LA AEROPOSTALE. *De nuevo Latécoère aterrizó en Málaga*

DÍA DE FINLANDIA 2016. *La historia contada a las nuevas generaciones*

EXPO SALA DIDÁCTICA. *El reciclaje y la reutilización hecho arte*

LA PRÓXIMA, LA DÉCIMA. *Málaga, Aeropuerto veterano en puertas abiertas*

CUANDO EL MUSEO SALE DEL MUSEO. *Exposiciones de nuestra colección a domicilio*

NOCHE EN BLANCO DE LOS MUSEOS. *Un éxito consolidado*

PROYECTO UN AVIÓN AL DESCUBIERTO. *Una Cessna 172 convertida en simulador de vuelo*

EL MUSEO EN CIFRAS 2016. *Todos los récords del año.*

CULTURA, CULTURILLA Y CULTURETA

Al habla el presidente



LUIS UTRILLA

Con este título editorializó el periódico El País en los años ochenta, una estrambótica convocatoria de plazas de vigilantes jurados al entonces Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, OAAN.

En el examen de ingreso para estos profesionales aeroportuarios se les preguntó por las vías de acceso al misticismo de Santa Teresa de Jesús.

Más allá del tamaño despropósito que recoge la anécdota, los hechos revelaban, a decir del editorialista, el divorcio total existente entre el mundo real de los aeropuertos de aquel otro imaginado en los despachos y oficinas de los altos ejecutivos y funcionarios de la organización aeroportuaria.

Si analizamos la situación por la que el Museo de Aeropuertos, Navegación y Transporte Aéreo ha atravesado en los últimos meses, quizás el paralelismo con los hechos anteriores pudiera ser más cercano del que aparentemente pudiera parecernos.

Cualquiera que visite el Museo de Aeropuertos, Navegación y Transportes Aéreos, podrá no solo admirar los millares de objetos que se exponen en sus salas, sino, y quizás esto sea lo más importante, constatar la multiplicidad de personas, aficionados a la aeronáutica y a la cultura tecnológica, que cada día realizan su actividad en el museo. Arreglando y poniendo a punto nuevos equipos; instalando sistemas para la mejor comprensión de las ciencias y las técnicas aeronáuticas; o simplemente ideando soluciones a los problemas cotidianos de un museo que visitan cerca de 15.000 personas cada año.

Niños y jóvenes de todas las edades, así como infinidad de adultos, pasan horas deambulando por sus salas, disfrutando de su riqueza cultural, admirando lo que hemos sido y lo que somos en el mundo aeronáutico. Niños y mayores se marchan satisfechos, tras haber disfrutado de la alegría que la cultura proporciona a cuantos tienen sensibilidad para ello.

A poco que uno sea visitante habitual al Museo se dará cuenta de la hermandad existente entre todos y cada uno de estos voluntarios, su compromiso con el Museo y su dedicación altruista y generosa. Sin ellos, la realidad sería bien distinta.

Pero esta realidad, al igual que ocurre en otros ámbitos de la cultura aeronáutica, es opaca para los altos responsables del departamento ministerial del que depende. Ni siquiera pudiéramos decir que se trata de realidades paralelas, sino más bien de mundos opuestos.

Tras veinte años de andadura; tras miles de horas de trabajo de cientos de amigos del Museo, su presencia sigue siendo inexistente en muchos de los responsables de la ciencia y la técnica aeronáutica española.

Tal es así que este año la Asociación de Amigos del Museo no ha contado con ningún tipo de apoyo económico para la adquisición y restauración de piezas y equipos. A pesar de ello ha logrado sobrevivir 365 días. A pesar de ello los amigos del Museo han seguido trabajando en su mejora y seguirán haciéndolo.

Volviendo al principio de estas líneas, quizás algún día todos los que amamos la historia y la cultura aeronáutica tengamos la respuesta a la pregunta de ¿por qué los vigilantes jurados de los aeropuertos deben conocer cuáles son las vías de acceso al misticismo de Santa Teresa de Jesús?.

Mientras tanto, seguiremos trabajando.

BRITS ARE COMING

Las múltiples alianzas del Museo con los británicos



Lanzamos el rumor y casi nos lo creímos: “la Reina de Inglaterra se escapará el 11 de junio de 2016 de su fiesta oficial del Palacio de Buckingham londinense y vendrá al Museo”.

La realidad casi superó la ficción: en 2016, hubo numerosos proyectos comunes con los británicos como nexo de unión para crear una nueva alianza con el Museo

GOD SAVE THE QUEEN

El 11 de junio de 2016 hubo una gran celebración en Gran Bretaña. Su Majestad Isabel II cumplía 90 años.

Ese cumpleaños era la coartada para que las 10 asociaciones representadas, con SHUTTERBUGS a la cabeza,

estuviéramos dispuestas a comenzar una seria cooperación.

Ese día el Museo debía ambientarse para que la Reina se sintiera como en casa.

45 coches clásicos, desde 1926 hasta nuestros días. Un coro de 30 británicos uniformados con trajes

“ El momento sublime del sábado: cuando la jefa de protocolo dio orden de abrir la aduana para que entrara la Reina al son del God save the Queen.”



La Familia Real llega al Museo

típicos. 32 banderas de la Commonwealth a lo ancho de nuestra Terminal histórica. Y unas azafatas británicas de la asociación de fotografía Shutterbugs, entregadas a compartir con nosotros su té con pastitas de las 5.

Como va siendo habitual,

pero no por eso menos asombroso, 25 Amigos del Museo vinimos de anfitriones, y también disfrutamos del espectáculo.

Un momento sublime de la jornada fue cuando la jefa de protocolo dio orden de abrir la aduana que comunica el Museo con la plataforma de Aviación General para que entrara la Reina, o el momento en el que logramos reunir a todos los visitantes disfrazados para que posaran delante del Dove para comenzar la publicidad sobre su restauración.

EL DISCURSO DE LA REINA

You may all be surprised to see us here so soon after Trooping The Colour, but whilst my husband and I were enjoying a 90th Birthday celebration at Windsor Great Park, organized by the Prince of Wales and my family, I heard of this unique event being planned here. I

immediately summoned my aide to get me onto a suitable EasyJet flight to Malaga.

Firstly, I would like to thank Señora Chari Garrido, chief of protocol for the Malaga airport, for greeting us with such ceremony and grace.

Secondly, I am given to understand that a great deal of hard work has gone into preparing bilingual explanation placards for the exhibits in the Malaga Airport Museum. This means that not only the local population can understand what is on show but also we British, renowned

for our poor grasp of foreign languages.



El discurso de la Reina



Automóviles clásicos desde 1925

As a token of gratitude, we have been asked to present this certificate of thanks on behalf of the Museum to the representative of the Language School that worked on the translations.

Finally, Prince Phillip and I have been appraised of a splendid project to restore one more exhibit for the museum. It is the De Havilland Dove British airplane that has fallen into disrepair.

The Dove is very dear to my heart as we flew in them many times. During the early days after my Coronation there were two Doves for our use in the Queen's flight.

We understand the airplane is to be painted in the colours of

the airline, British Eagle, which used to fly into Gibraltar and here to Pablo Ruiz Picasso Airport in Malaga. I am delighted to announce that the project will be named "God Save the Dove".

Both my husband and I have always loved to sing with our family around the piano, so if el maestro permits, we would be happy to join the TAPAS choir for the rest of this afternoon's programme.

(John Cambell queen Elizabeth's private Secretary)

GOD SAVE THE DOVE

El avión De Havilland DH 104 "Dove 1" a la espalda de nuestro hangar fue registrado

como N9888A en 1963. Y vino a Málaga en los años 80 para rodar un largometraje llamado Cuba, con Sean Connery como protagonista, y tuvo la suerte de que el Museo lo rescatase de un desguace en el tiempo de descuento.

Aunque se ha pintado en dos ocasiones, los 25 años que lleva en exteriores han hecho de las suyas. Por eso la tercera queremos hacerla una vez que esté a cubierto. Nuestro Havilland Dove, este mítico avión para los ingleses, ese avión nuestro al que lloran los ingleses cuando lo ven desde la ventanilla de su avión ahí "abandonado en ese jardín lejano del Museo" (palabras textuales de un visitante), y nos propusimos promover un micromecenazgo llamado GOD SAVE THE DOVE.



God save the Dove!

La propuesta divide la tarea: los Amigos del Museo ponen su mano de obra, y los británicos recaudan fondos para adquirir los materiales.

Había que buscar una aerolínea representativa para ellos, y también para la historia de nuestro Aeropuerto, y encontramos la clave: la aerolínea charter British Eagle, un nuevo reclamo para los turistas británicos que quieran asomarse a nuestro Museo.



Dove de British Eagle

BRITISH EAGLE

Se pretende que la restauración prevista para el De Havilland Dove se realice en los colores de British Eagle.

British Eagle era como la "Aviaco británica", a la sombra de BEA y BOAC, y finalmente vencida por estas dos aerolíneas en la batalla por captar turistas. En 2018 se cumplirán 50 años desde su desaparición.

Tuvo el Dove entre su flota sus rutas se destinaban al turismo chárter, muy representativos en nuestro aeropuerto, y antes en Gibraltar y Mallorca.

Pero además, hay una peculiar coincidencia entre el avión, nuestra Terminal y la aerolínea:

*Años del Havilland Dove:
1945-1968.*

Años de funcionamiento de nuestra Terminal Histórica malagueña: 1948-1968.

Años de funcionamiento de British Eagle: 1948-1968.

Todo parece indicar que este

homenaje es merecido.

BRITS ARE COMING-NOS INVADE EL INGLÉS

Y, por último, lanzamos un programa en el Museo llamado "NOS INVADE EL INGLÉS" para



Esencial colaboración con la Escuela Oficial de Idiomas

incluir las traducciones al inglés de todos los textos de los carteles del Museo. La Escuela Oficial de Idiomas apostó a tope por esta idea y nos permitió concluirla con éxito por un Museo bilingüe.

En consonancia, la web www.aeroplaza.org, gracias a los desvelos de Álvaro Rojas, unió al flamante y moderno diseño, su versión en inglés.

COOPERACIÓN CON LOS MUSEOS BRITÁNICOS

Nuestros Amigos del Museo están comenzando hacer de Malagueños por el mundo aeronáutico, lo que está permitiendo establecer un borrador de cooperación hispano-británica entre

restauradores de Museos. Ya tenemos contacto con el Museo de Duxford y con el de la Rolls Et Royce de Derby-UK. Ambas experiencias se relatan con detalle en este número de la revista.

En definitiva, tratamos de que una vez más los residentes en la Costa del Sol extranjeros pasen de consumidores de cultura a cooperadores en la creación activa de cultura.

En definitiva, Finlandia sólo hay una, y el desmedido apoyo que hemos tenido con los Museos de Aviación finlandeses, asociaciones, visitantes y la sociedad finlandesa en general para el Convair 440 de Kar Air, es único. Pero ojalá la fiebre finlandesa sea contagiosa, y

tanto los residentes británicos por aquí como los museos de aviación británicos y sus aficionados, sientan este Dove de British Eagle como parte de su rescatado patrimonio aeronáutico.

Ya tenemos previsto repetir en 2017, sin perder el ritmo hasta que un De Havilland británico recupere su esplendor.

La continuidad del proyecto tiene garantía de éxito con la mente brillante del español-británico John Campbell, presidente de Shutterbugs y la cooperación de TAPAS (the art and performance society), dos asociaciones con las que con las que compartimos esa búsqueda constante de promoción cultural en la Costa del Sol.



El coro británico T.A.P.A.S. en acción

CARRERA DE FONDO

De aficionada a profesional aeronáutico



PATRICIA
ZUMAQUERO

Esta Amiga del Museo nos relata su trayectoria profesional. En sus inicios, sus únicos contactos con los aviones fueron a través del Museo. Hoy día es una investigadora universitaria en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica que contribuye a que los aviones que nos llevan estén fabricados con el mejor material posible.



Día de la presentación de mi Proyecto Final de Carrera

Y por fin llegó.

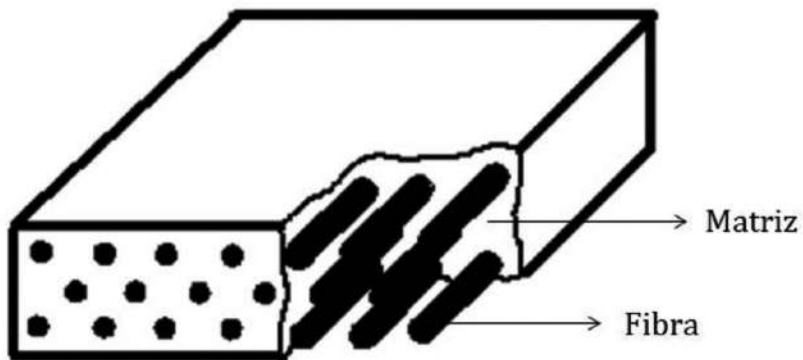
Por fin llegó el día en el que entraría en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Sevilla como estudiante y saldría como Ingeniera Aeronáutica.

En un día tan especial como en el que se presenta el Proyecto Final de Carrera, que compartes con tus padres, y familia y amigos que en la distancia te

mandan ánimos y felicitaciones, una hace balance de los días vividos en el famoso edificio rojo de Isla de la Cartuja. Se recuerda el primer día de clases, la primera exposición de un trabajo delante de los compañeros, la última charla en cafetería antes de las vacaciones de verano, hablando de qué libro es mejor que otro para afrontar el temido mes de septiembre... Son cientos,

¡qué digo cientos!, ¡miles de recuerdos! que se agolpan en la mente ya frenética por el día que te espera y que, sin embargo, no hacen otra cosa que afianzar los conocimientos más que nunca, porque en sólo unas horas sería ingeniera.

Cabe esperar, por tanto, que uno de los trabajos más importantes desarrollados en mis años de estudio y, quizás, el que recuerde con más cariño en el futuro, sea mi Proyecto Final de Carrera. Este trabajo es la única, por así decirlo, asignatura donde el alumno puede escoger el tema del que va a tratar, de ahí la importancia de pensar detenidamente hacia qué línea de investigación se quiere enfocar. En mi caso, lo tuve claro desde el principio. Quería que mi proyecto tratara sobre materiales



Representación de material compuesto reforzado con fibras

compuestos, y lo tuve aún más claro cuando se ofertó uno para estudiar a escala microscópica estos materiales.

Aunque finalmente me decidí por una carrera técnica, de pequeña solía entretenerme con un microscopio observando capas de cebolla, hojas, etc., luego no podía acabar mejor mi etapa de estudiante universitaria que haciendo algo con lo que disfrutaba en mis años de colegio. Así que, imaginaos mi alegría cuando recibí un correo electrónico del Grupo de Elasticidad y Resistencia de Materiales asignándome el proyecto de título «Observaciones experimentales de las grietas de interfase asociadas al fallo de la matriz en compresión en laminados de material compuesto».

¡Que nadie se asuste!
¡Estamos hablando de aviones,
amigos aerotrastornados!

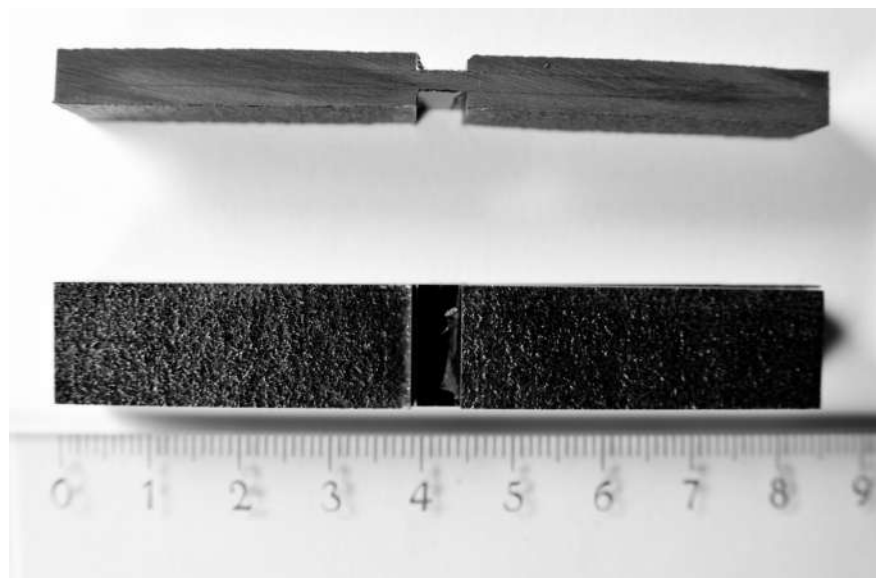
Llegados a este punto, vamos a preguntarnos, por si no lo tenemos claro, qué es un material compuesto. Una definición podría ser la combinación de dos o más materiales que se diferencian en función, forma o composición a escala macroscópica. Estas fases que forman el material no se disuelven o mezclan

completamente, sino que pueden ser distinguidas físicamente y es posible identificar la interfase entre una y otra.

Para el proyecto que realicé, el material compuesto empleado fue del tipo reforzado con fibras. En concreto, estaba formado por fibras de carbono y como matriz, resina epoxy.

Aunque no lo parezca, la forma que presentan estos materiales las podemos observar en la propia naturaleza. Por ejemplo, los huesos y músculos constituyen estructuras reforzadas y rigidizadas con fibras; o la madera, que presenta fibras de celulosa que se unen mediante una matriz de lignina.

La principal característica de un material compuesto es la de obtener un material con propiedades que no



Probetas de material compuesto con un diseño específico para los ensayos a compresión

podrían alcanzar ninguno de los elementos que lo forman actuando aisladamente. Por tanto, el reto a la hora de fabricar este tipo de material es encontrar la mejor combinación, para conseguir así las mejores propiedades, según sea la aplicación que se le quiera dar.

La elevada eficiencia estructural, posibilitando la construcción de aeronaves y otros medios de transporte, permitiendo un ahorro de combustible debido a disponer de estructuras más ligeras y una disminución considerable de problemas de corrosión y deterioro de estructuras, hace que el material compuesto sea un excelente candidato a tener en cuenta.

En el caso de la Industria Aeronáutica, ésta ha destacado por su capacidad para el desarrollo y fabricación de elementos estructurales contruidos con materiales compuestos, habiendo alcanzado en dicha área de actividad una posición de liderazgo respecto a otros sectores. Aviones como el Airbus A350 XWB o el Boeing 787 cuentan, en más del 50% del total de la estructura fabricada, con materiales compuestos. Elementos del ala, fan cowl del motor, partes de estabilizador horizontal y vertical de cola, por ejemplo, están hechos de materiales compuestos.

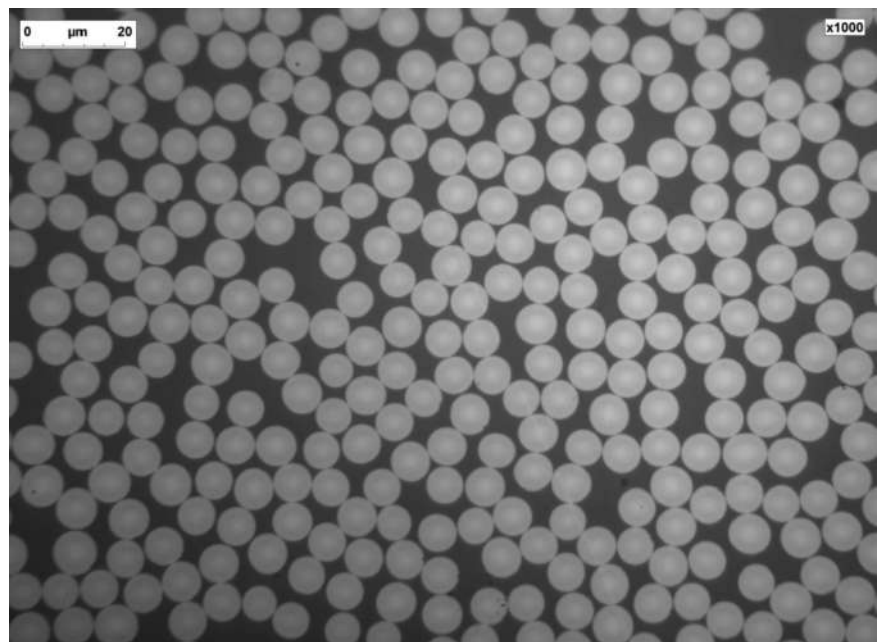
Una de las principales líneas de investigación de estos materiales es estudiar cómo fallan ante una carga y poder predecir el daño; de ahí la necesidad de llevar a cabo numerosos estudios, siendo un pequeño ejemplo el que realicé en mi proyecto.

Aunque es mucho más complejo, lo resumiré diciendo que trató acerca de examinar e identificar mediante un microscopio óptico los posibles daños producidos en probetas de material compuesto sometidas a cargas de compresión. Impactos de aves durante el vuelo o golpes que pueda recibir una aeronave durante las operaciones en tierra, podrían considerarse cargas de compresión. Saber qué puede estar sucediendo en la

estructura interna del material, ayuda a conocer cuál es el nivel de daño sufrido en la aeronave, a parte del daño aparente.

La observación al microscopio debe hacerse de una manera meticulosa y concienzuda, para no pasar por alto ninguna grieta o principio de ésta y llegar a obtener buenos resultados en el estudio.

La imagen mostrada a continuación ha sido tomada con la ayuda de un microscopio óptico a mil aumentos. En ella se aprecia un conjunto de fibras (formas circulares) y la matriz (zona oscura). Como indiqué al principio del artículo, en este caso se trata de fibra de carbono y resina epoxy, material empleado en este estudio.



Material compuesto formado por fibra de carbono y resina epoxy visto a mil aumentos con microscopio óptico

La imagen siguiente, tomada con un microscopio electrónico, se ve, claramente, la forma real de la fibra y la matriz.

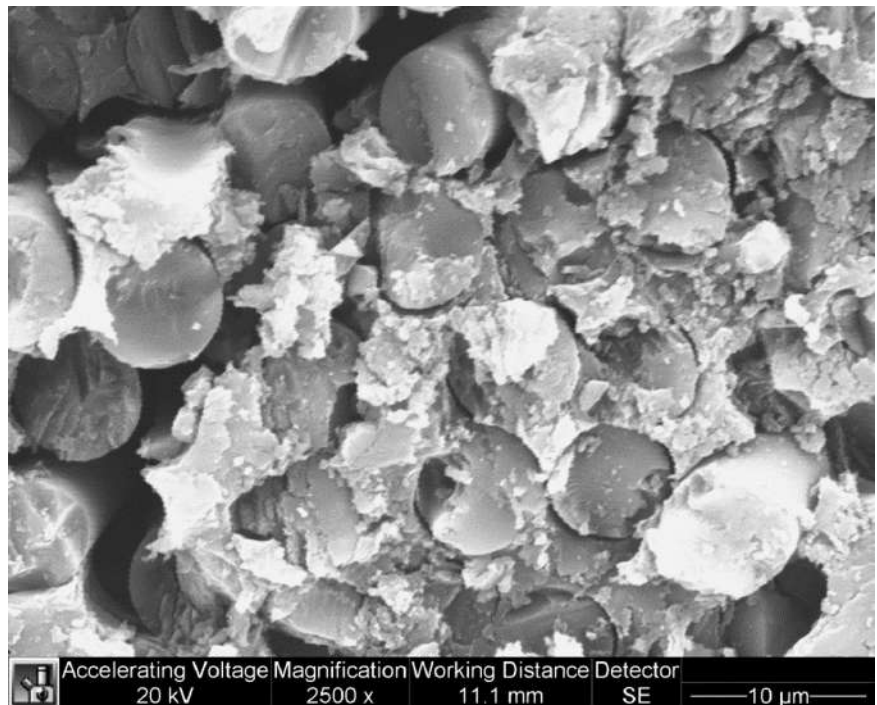
Y aquí lo dejo, que tampoco es plan de ponernos excesivamente técnicos.

La presentación del Proyecto Final de Carrera, que debe durar como mucho veinte minutos, se pasa en un suspiro. Estuve tranquila, a pesar de los nervios del día anterior, e intentando explicarlo con claridad y, principalmente, mostrando todo en lo que había trabajado, porque, querido lector, llegados a este punto, hay que lucirse y salir por la puerta grande. Solamente me flaqueaba la voz cuando miraba a mi madre, aún me emociono cuando recuerdo su mirada de concentración, y a mi padre, que no perdió detalle.

Llegan las preguntas del tribunal tras la presentación. Lo que más temía en el fondo, aunque todo el mundo me dijera, con anterioridad a ese día, que, llegados a ese punto, ya habría pasado lo más difícil. Pues bien, tenían razón.

Y finalmente, salí de la Escuela aquel día de julio como Ingeniera.

Una vez terminados los estudios, surge la pregunta: ¿y ahora qué? Lógicamente te permites unos días de relax, pero en mi caso siempre con la pregunta presente de qué



Material compuesto formado por fibra de carbono y resina epoxy observado con microscopio electrónico

voy a hacer y a qué rama de la ingeniería me gustaría dedicarme. Lector: si te encuentras en esta situación, no te agobies. Pasamos todos o casi todos por momentos parecidos. Permítete un tiempo de reflexión y, una vez lo tengas claro, ¡ve a por todas!

En mi caso, decidí seguir en una línea de investigación. Me encantó la experiencia en el laboratorio de la Escuela y sabía desde antes de acabar que ese podría ser mi sitio. Así ha sido. He podido empezar a formar parte de un proyecto de investigación que se desarrolla en el mismo grupo donde realicé mi proyecto y, quién sabe, puede

que en un futuro pueda seguir formándome y añadiendo un grado más a mi currículum.

Una persona me dijo que las carreras de ingeniería son carreras de fondo; es decir, llega a la meta quien pelea cada curso y no se rinde. No podía tener más razón.

Para las chicas y los chicos que quieren ser ingenier@s:

En un momento determinado durante los estudios, una persona me dijo que las carreras de ingeniería son carreras de fondo; es decir, llega a la meta quien pelea cada curso y no se rinde. No podía tener más razón. A lo largo de los años de estudio



Una vez presentado el proyecto, pude solicitar el título de Ingeniera Aeronáutica. Aquí aparezco con el título provisional que certifica que he terminado la carrera

“ Una persona me dijo que las carreras de ingeniería son carreras de fondo; es decir, llega a la meta quien pelea cada curso y no se rinde. No podía tener más razón.”

habrá momentos durillos, ya que tendrás que estudiar muchas horas e incluso a veces serán insuficientes. Sin embargo, todo el esfuerzo merecerá la pena, porque no hay mayor satisfacción que un trabajo bien hecho o un merecidísimo ¡aprobado!

Passarán lo días y los meses y te sorprenderás a ti mismo hablando con soltura sobre

materias que no sabías ni que existían antes de empezar la carrera. Eso es bueno, muy bueno, ya que poco a poco vas asimilando todos los conceptos y los vas enlazando unos con otros. Por no hablar de las conversaciones que tendrás con tus compañeros. Ni te imaginarás el primer día de clases que vuestras charlas van a tratar temas como qué tipo de material es mejor para un álabe o qué ancho de asiento es más correcto en un avión. Todo esto enriquece y se agradece una vez has terminado.

Serán muchas las personas que conocerás durante los años de carrera. Profesores, compañeros de clase, de prácticas, etc. y amigos. Estos últimos te durarán toda la vida, ya que los has conocido en una etapa de madurez y tenéis varios objetivos comunes, entre ellos, estudiar una ingeniería. Con ellos estudiarás, reirás y

también, alguna vez, llorarás, recibiendo su consuelo. Igual harás tú a ellos cuando precisen de un punto de apoyo. Van a ser un pilar fundamental en esta etapa, ya que las carreras de ingeniería no son individuales, sino de equipo. Por eso, rodéate siempre de personas que te aporten, que te enriquezcan tanto a nivel personal como profesional. Puede que esto, tú, que aún no has empezado la etapa universitaria, ahora no lo entiendas, es normal, pero créeme, las personas de las que te rodees en esta etapa serán fundamentales para tu bienestar académico.

Posiblemente ya te habrás encontrado con alguna persona que te ha intentado quitar las ganas de estudiar una ingeniería. Que si hay que estudiar mucho, que si son varios años, que si luego hay o no trabajo, que si, que si... Pues bien, yo ahora te digo que,

efectivamente, no es fácil, pero si es lo que quieres estudiar, si es tu vocación, adelante, no lo dudes. Al final con más o menos esfuerzo acabarás siendo ingenier@. Estudiarás una carrera que te aportará conocimiento en múltiples materias, conocimientos que podrás extrapolar incluso a tu día a día, aprenderás a investigar, a escuchar las ideas de tus compañeros y a defender tus propios proyectos, pero, sobre todo, a enfrentarte y tratar de resolver cualquier problema que se ponga por delante. Porque a otra cosa, puede que no. Pero a supervivientes y luchadores ¡no nos gana nadie!

Espero, desde mi humilde posición, que estas palabras te ayuden en un futuro y te hayan alentado un poco más a estudiar una ingeniería.

Un abrazo

SIN MORIR EN EL INTENTO

El día a día de un ingeniero y restaurador del museo



JORGE RODRÍGUEZ
MEDINA

Uno de los restauradores más recientes de 2016 nos relata cómo fue encontrando su puesto en el Museo y en la vida profesional aeroportuaria, sendos con final feliz. Y la historia no ha hecho más que empezar.

BIOGRAFÍA: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especializado en transportes y sobre todo en aeropuertos (su gran pasión junto con los aviones), su lugar de trabajo en la actualidad. Cursando un Master en diseño, construcción, gestión y mantenimiento de aeropuertos. Voluntario restaurador y guía en el museo. Por si todo esto fuera poco... también piloto en simulador de vuelo y spotter (hace fotos a los aviones durante horas). Vamos, ¡que vive entre las nubes todo el día!

Pero, para llegar hasta aquí...tendremos que rebobinar ¡hasta el principio de los tiempos!



A pie de pista

Estimado lector, muchas gracias por detenerte unos minutos a leer este artículo y sobre todo, gracias por visitar este maravilloso Museo de Aeropuertos, Navegación y Transporte Aéreo de Málaga.

Desde pequeño, siempre he tenido claro que mi pasión eran los aviones, los aeropuertos y

las obras civiles. Por ese motivo, decidí que quería estudiar la carrera que reuniera la mayor cantidad de disciplinas que me gustaban. Pero claro, aunque los motores y el diseñar aviones no me atraían, el mundo aeroportuario y la aviación en general me encantaban... Por eso, empecé a leer revistas

especializadas y me aficioné a volar aviones comerciales mediante simulación por ordenador.

Posteriormente, durante la carrera, me fui especializando en asignaturas de ingeniería aeroportuaria y transportes. Durante la carrera, conocí al que fue mi tutor de proyectos (ahora es un gran amigo mío), Francisco Alcobilla. Él fue el que confió en mí y me animó a irme especializando en aeropuertos aunque en un primer momento fuera más complicado al no ser ingeniero aeronáutico. Por ello, decidí hacer con él mi proyecto fin de carrera que versó sobre la ampliación del aeropuerto de Alicante. Esa fue la primera toma de contacto con

un proyecto aeroportuario (y afortunadamente no la última).

Y casi sin darme cuenta, había terminado la carrera y me encontraba ante el mercado laboral por primera vez. Afortunadamente para mí, encontré trabajo rápido para los tiempos en los que vivimos aunque, lamentablemente, no estaba relacionado con el mundo aeronáutico y claro, esa vocecita interior seguía resonando en mi cabeza...

Casualidades de la vida, me enteré de que existía un museo aeronáutico vivo, y en continuo cambio en Málaga, así que decidí ir a conocerlo. Allí me recibió Joaquín, el alma del museo, quien me explicó cómo estaba organizado todo.

Al principio no fue fácil encontrar mi sitio, no sabía cómo podía ayudar, puesto que somos una gran familia y cada uno se dedica a lo que mejor sabe hacer: los que son muy manitas restauran piezas delicadas del museo, los que tienen facilidad para tratar con el público hacemos de guías, los que tienen conocimientos específicos aeronáuticos explican a los visitantes etc. Pero vamos, que al final todos ayudamos a todo y a todos los que lo necesitan.

Yo recuerdo que una de las Noches en Blanco acudí de voluntario y me asignaron el centro de interpretación para explicar las maquetas del



Guía del taller de "Cómo vuela un avión" durante Noche en Blanco

aeropuerto y hacer una sección del taller "experimenta la física aeronáutica en vivo". Al terminar la noche... me di cuenta de que había encontrado mi lugar en el museo y desde entonces sigo ahí: guío, explico y ayudo a los visitantes a entender, comprender, valorar y respetar la cultura y el mundo aeronáutico. Quién sabe si incluso, ¡llego a crear futuras vocaciones!. Aunque si me toca ayudar a restaurar o hacer planos... ¡también apporto mi granito de arena!.

Pero quién crea que el museo termina aquí se equivoca, todos los años nos vamos los amigos del museo a hacer spotting al aeropuerto de Málaga, este año me he metido en un proyecto del ministerio-museo para llevar la cultura aeronáutica a todos los pueblos de la provincia de Málaga, y, lo mismo nos traemos un avión desde Almería, que vamos nosotros al festival aéreo de Torre del Mar con los

nuestros.

Además, organizamos eventos con el público británico (reina Isabel II incluida) como "God save the Dove" para recaudar fondos para restaurar el avión Dove o eventos con la comunidad finlandesa para seguir mejorando nuestro querido Convair 440.

Vamos, en definitiva, ¡que no paramos!. Por eso animate y hazte voluntario. ¡Cualquier ayuda es bienvenida!.

Pero aquí no acaba la historia, esa noche en blanco, mientras explicaba cómo vuelan los aviones a nuestros visitantes, me di cuenta de que tenía que seguir dando más pasos si quería llegar a cumplir mi sueño: mezclar aeronáutica con ingeniería civil. Por eso, decidí matricularme en el máster que actualmente estoy cursando, pues es una manera de ir ampliando mis conocimientos

y aprendiendo aquellos que no tenía por mí titulación.

Unos meses más tarde de empezar a estudiar, una empresa malagueña de ingeniería me reclutó como ingeniero aeroportuario, y aquí estoy, escribiendo este artículo desde Mallorca, ya que voy a estar unos meses por aquí ampliando las calles de rodaje del aeropuerto para posteriormente trasladarme por fin a la oficina técnica donde poder hacer lo que más me gusta: diseñar, crear, pensar, innovar....

Y os estaréis preguntando, ¿y éste tío para qué me cuenta su vida? pues muy sencillo:

- Para que te animes a ser voluntario (da igual dónde vivas, lo que pienses o el tiempo que tengas; se puede colaborar de múltiples formas).

- Para demostrarte que hay que luchar siempre por lo que quieres, ya que si le pones empeño puedes llegar a cumplir todo lo que te propongas. No todos apostaron por mí al principio cuando quise trabajar en aeropuertos..y aquí estoy..

Así que ya sabes, si quieres saber más de mí puedes encontrarme por el museo o puedes leer la entrevista que viene a continuación..

En cualquier caso, ¡nos vemos pronto!

Entrevista a fondo:

1- ¿Tienes un avión favorito?

Pues tengo que confesar que sí, que tengo un avión favorito. Para mí es muy muy especial porque soy un apasionado de la compañía Iberia y no puedo dejar de admirar a nuestro querido DC3 del museo. Además, es un avión tan polivalente que aún sigo asombrándome cada vez que lo veo. Pero claro... tampoco puedo dejar de nombrar al DC9 del museo con la mejor librea en mi opinión que ha tenido Iberia hasta la fecha.

De los aviones modernos, me apasionan los CRJ de Air Nostrum. Tan ágiles, tan bonitos, tan estilizados... en fin, dime la siguiente pregunta ¡que puedo estar así horas!.

2- ¿Y pasión por una aerolínea en concreto?

Iberia fue la primera aerolínea con la que volé y me encanta la sensación que tengo al volver de un viaje en el extranjero (soy muy muy viajero) y nada más entrar, sentirme como que ya estoy en casa. Además soy pasajero frecuente y hasta la fecha (toquemos madera) nunca he tenido ningún incidente. No quiero hacer publicidad pero es mi debilidad. Me gusta su librea antigua, es una aerolínea basada en Madrid, mi tierra... ¡Que te puedo decir!

3- Hablando de preferencias, ¿Tienes algún lugar especial del museo?

Pues sí, jeje también la tengo, aunque en este caso sean 3 sitios. No podría elegir solo uno.. Mis lugares favoritos del museo son la sala de maquetas, donde hay tantas y tantas maquetas de modelos y compañías diferentes, el centro de interpretación, porque ahí descubrí mi lugar en el museo y esta la maqueta del aeropuerto y por último, la sala interactiva, porque me parece genial el poder disfrazarte de piloto, bombero, azafata y al lado estar abriendo una caja negra o tocando los flaps de un avión... Bueno ahora que lo pienso también me encanta la terminal histórica y su mirador... mira, ¿sabes lo que te digo?. Que mi lugar favorito del museo es el museo entero. ¡Y punto!

4- ¿Qué opinas del museo?

Creo que es un lugar mágico en continuo cambio. Admiro la labor de todos mis compañeros. Estoy orgulloso de esta gran familia y cada día aprendo nuevas cosas de ellos. Son todos geniales, ya sean restauradores, guías, gestores, recepcionistas etc. Eso sí, como anécdota, te tengo que confesar que muchas veces me pasa que al guiar una visita de semana en semana.. ya me han cambiado las cosas de sitio y se me queda una cara de sorpresa buscando lo que estaba la semana anterior en ese sitio.

5- De donde viene tu pasión por la aviación?

Pues supongo que de viajar tanto con mi familia desde que era un bebé. Siempre me recuerdan mis padres un viaje en turbohélice de La Palma a Tenerife con Binter en el que no quitaba la vista de la ventanilla, yo creo que ahí empezó todo. También he tenido siempre (y sigo coleccionando) muchas maquetas de aviones comerciales con las que he jugado muchas horas. Además como te he dicho antes, a mí me encanta viajar así que lo relaciono con algo muy positivo y mágico. Eso de poder estar a 33.000 pies de altura tan cómodamente leyendo o pensando..es sencillamente increíble. Nunca me canso de volar y si pasan muchos meses sin hacerlo... tengo mono e intento buscar una excusa para volar jeje.

6- ¿A qué crees que le debes esa vocación?

Pues creo que es un mix de cosas que empecé a vivir cuando era pequeño. Mi padre es ingeniero, estaba muy encima de mí con las asignaturas de ciencias y ya te digo que, desde pequeño, viajaba y volaba mucho. Además, cuando llegaba a la playa jugaba con excavadoras y dumpers haciendo presas y carreteras.. Yo creo que estaba estimulado por todas partes jaja. De hecho, desde que tuve 12 años supe que quería ser



Zona aeroportuaria de Mallorca

Ingeniero de Caminos así que yo afortunadamente no he sufrido nunca una crisis de vocación.

7- ¿Qué te gusta de la ingeniería?

El mejorar la vida de las personas y facilitar la comunicación entre ellas. Yo siempre digo que un médico, por ejemplo, también lo hace pero que nuestro trabajo está por todas partes: Cuando usas una carretera, un avión, abres el grifo de tu casa, coges un tren.. El poder diseñar y planear las infraestructuras sencillamente me encanta.

8- Has dicho que pilotas en simulador, ¿Por qué no te hiciste piloto?

Pues es una buena pregunta porque lo estuve pensando un tiempo y además me animaron mis padres pero, digamos que no tengo unos biorritmos de sueño muy adaptativos y el cambio de 6 husos horarios todas las semanas no me iba a sentar nada bien.. jaja. Además, como me considero una persona

responsable, no me seducía la idea de llevar a 200 pasajeros con esos cambios horarios a mis espaldas. Así que me quito el mono de volar con el simulador y como pasajero.

9- ¿Qué supuso para ti ser amigo del museo en julio de 2016?

Pues una enorme alegría y orgullo. Además, el eslogan que me asignasteis de "ingeniero con futuro" me hizo mucha ilusión. Como ya hice en su momento con el juramento, prometo seguir defendiendo y ayudando al museo allí donde vaya.

10- Por último, hay algún evento del museo que te guste especialmente?

Sí, tengo dos, el spotter Day (que se me pasan volando las 9h que estamos sin parar haciendo fotos a los aviones) y la Noche en Blanco o Málaga Alterna porque me encanta el contacto con el público no especializado, ver sus caras mientras les explico cosas. Yo creo que como disfruto tanto explicando, al final, creo que esa pasión se la transmito a la gente.

EXPORTAMOS RESTAURADORES

Voluntariado en el Museo de Rolls-Royce



ANDRÉS ROJAS
PALLARÉS

El verano de 2016 tuve la oportunidad de conocer la ciudad de Derby. Derby se encuentra en el centro de Inglaterra y es una ciudad industrial que alberga empresas como Bombardier, la Royal Crown Derby, o Rolls Royce. La zona es todo un placer para los amantes de la tecnología porque éstas no son las únicas empresas de renombre que se ubican en el centro de Inglaterra sino que en un radio de unos 100kms se encuentran Jaguar, Bentley o Airbus.

Pero bueno, de lo que quiero hablar en realidad es de mi experiencia como voluntario en el museo de Rolls-Royce donde tuve la inmensa suerte de estar durante algo más de un mes.

El museo, está sostenido por Rolls-Royce y es un lugar de encuentro para muchos voluntarios apasionados de los motores y de la aeronáutica, que ponen sus conocimientos en reparar y mantener el material que allí se exhibe y que es visitado con frecuencia por grupos de alumnos de los centros escolares cercanos.

El museo lo forman una serie de naves antiguas y es curioso observar que en la entrada el único letrero

que hay es uno muy discreto que informa al visitante que ha llegado a Rolls Royce, nada más.

Aquí se exhiben todos los motores fabricados por Rolls-Royce desde y donde se puede apreciar a simple vista la evolución de los mismos a lo largo del tiempo, desde el primer

modelo, que fue un motor a pistón, hasta los más modernos motores a reacción de alto bypass.

El museo está abierto al público de lunes a miércoles y de viernes a sábado, cerrando jueves y domingos.



Colección en exposición



Nave 3 con el taller del Museo

El Museo consta de tres amplias y austeras naves. La primera, entre otros, contiene una interesante sección de un caza de la segunda guerra mundial. Por un amplio arco se accede a la siguiente nave que alberga motores de barcos, tanques y coches, e incluso un motor de doble hélice que increíblemente gira en sentido opuesto una de otra con un pequeño empuje. La tercera nave invita al visitante a disfrutar de la parte interactiva donde, como en nuestro museo, se pueden tocar distintas piezas como por ejemplo las de una turbina, dispuestas en varias mesas. En esta parte del museo es donde se reparan y acondicionan las diferentes piezas que van a formar parte de la exhibición

más adelante, tanto de coches antiguos como de motores o maquetas. Este es el espacio de los voluntarios del museo.

Si en el museo de Málaga nos reunimos los martes, en

Derby los miércoles son los días de encuentro para los voluntarios. Ser voluntario en el Reino Unido es algo que forma parte de la idiosincrasia del pueblo británico. Algunos de los veteranos voluntarios superan los 90 y asumen su trabajo como si de una jornada laboral en activo se tratase. La ilusión por delante. Disfruté del entusiasmo y laboriosidad de cada uno de los miércoles que pase con ellos. A media mañana se para el trabajo de restauración, para tomar el lunch, lo que nosotros llamamos la hora del bocadillo, todos en la misma habitación, que está dispuesta con mesas para este fin, allí se toma el té y el sandwich y finalizan con pasteles o fruta.

Me presentaron a Peter, el encargado del museo, un joven simpático y resolutivo que me recordaba a Joaquín y que me puso en contacto con los amigos

“ Ser voluntario en el Reino Unido es algo que forma parte de la idiosincrasia del pueblo británico. Algunos de los veteranos voluntarios superan los 90 y asumen su trabajo como si de una jornada laboral en activo se tratase. La ilusión por delante”

del museo y que me indicó dónde tenía que firmar a la entrada y a la salida, proporcionándome una bata y unas botas para el trabajo. Como veis, algo serio, sobre todo por el riesgo laboral.

Todos los proyectos estaban coordinados por Mac, un joven de 80 años que había sido ingeniero de la empresa. Junto a su mesa tenía un cuadrante de las tareas que se estaban llevando a cabo y quien la estaba realizando. A las 3 acaba la jornada, tras barrer y guardar las herramientas.

El martes por la tarde el grupo que colabora en las tareas de restauración es el de los ingenieros de Rolls-Royce. Estos, los más jóvenes, entre los que se encuentra mi hijo Álvaro, me permitieron colaborar en la instalación de los álabes de una turbina Roll & Royce Trent 800. A las 8 el museo cierra sus puertas.

Durante el mes que estuve, el trato recibido fue excelente. Todos fueron muy amables y hacían verdaderos esfuerzos por entender mi mal inglés, cosa que me facilitó el poder comunicarme con ellos. Me indicaron que podrían cedernos, "en depósito", uno de los motores que tenían almacenados.



Taladro manual del taller

El vuelo de Ryanair que me trajo de nuevo a Málaga se me hizo más corto de lo habitual, no sé si sería porque que traíamos viento de cola, o por las ganas que tenía de que llegara el martes para volver a reunirme con mis compañeros del museo de Málaga y hacerles partícipes no sólo de mi experiencia sino también de la sincera invitación que nos hicieron los amigos del museo de Rolls Royce.



Colocación de los álabes a un Trent 800

REALITY FLOW

I Jornada de simulación histórica



A ver quién sabe qué es verdad y qué parte hay de simulación histórica en todo esto: ¿un equipo de salvamento médico americano de los años 40 dentro del DC-3? ¿8 horas de simulación de vuelo sin interrupción? ¿pasajeros de los años 50 en nuestra Terminal Histórica? Tenemos el escenario y los figurantes para mostrarle al público una verdadera recreación histórica en vivo.



Uniformados y vehículos para completar el escenario

Fue la primera pero no la última. El escenario histórico del Museo cobró vida un sábado de abril

Hubo record de voluntarios cooperantes, más de 50 personas, entre Planeta Colección, Asociación de vuelo virtual Hispania, Castillos en el

Aire, Airsoft Reenactor Málaga, asociación de vehículos clásicos, Escuela de Arte Dramático de Málaga...todas sumando, todas por el único objetivo de que el Museo estuviera ese día más vivo que nunca.

Recreamos una de las escenas históricas que tuvo

el DC3 durante su vida en activo, su misión como hospital en las misiones de USA en Corea. Ese sábado se llenó de heridos, equipos de medicina aeronáutica, y enfermeras. Para asegurar que protegíamos su valiosa carga, acordonamos la zona, con 30 uniformados en los exteriores que realizaron un



El interior del DC3 se convirtió en hospital de años 50

cordón de emergencia, de diversa procedencia: alemanes, rusos, ingleses, americanos.

La asociación de vuelo Hispania coordinó sesiones de iniciación a la simulación de vuelo con varios equipos conectados en red.

Conseguimos durante esa jornada a responder a esta pregunta: ¿Qué es verdad y qué es mentira? La simulación fue verdad y ya esta instalada como uno de los días grandes del calendario que queremos repetir cada año.



Bautizos con simuladores de vuelo

MI AVIÓN HERIDO

Presentación en el Museo de libro premiado



El 1 de abril invitamos al Museo a la sociedad aeronáutica malagueña para la presentación del premiado libro “Mi avión herido” de MARIO CASTILLO.

Su autor donó todos los beneficios de la venta a la asociación de Amigos del Museo.

Mario Castillo esta vez ha sido premiado por narrar en modo autobiográfico las pasiones aeronáuticas que suelen unir a los Amigos del Museo. Y para más coincidencia con nuestra asociación, basa parte esencial de la trama en nuestra querida Terminal Histórica.

De ella sacó Mario su historia contada por los protagonistas que la fueron viviendo en casi siete décadas de historia.

El magnetismo del autor hizo posible que nos conociera la sociedad aeronáutica procedente de los aeroclubes de Vélez Málaga, Antequera y Villanueva del Trabuco.

Esa tarde los amigos del Museo les hicimos de anfitriones para presumir ante todos de nuestras mejores piezas..

La presentación incluyó una amena charla acerca de cómo se volaba en otros tiempos, tan solo siguiendo las estrellas.



El autor firmando su obra

2017. PROYECTOS



El gran relojero y su fiel escudero



Cada vez más real este simulador



Otra máquina en marcha



Los Reparato do con gran concentración



Fabricador de hélices



Camión cuba retro



Por una eficaz señalética



Los grandes de la aviación

SOBRESALIENTES



Por un Museo más didáctico



Renovación del pasillo de motores



Tenemos pantalla grande



Un DC3 rejuvenecido



Otro interior para deslumbrar



Asientos en firme



Nueva expo Titanio



Nuevo interior en Aero 45

MIS ANDANZAS ENTRE LOS RESTAURADORES BRITANICOS

Voluntariado en el Museo de Aviación de Duxford-Cambridge



JOSÉ DAMIÁN
GARCÍA JIMÉNEZ

Nuestro benjamín restaurador celebra por todo lo alto su mayoría de edad aeronáutica liándose la manta a la cabeza y emprendiendo un viaje iniciático a la meca de los Museos europeos de Aviación: el de Duxford en Cambridge, Gran Bretaña.

Sin más armadura que un automóvil-casa rodante, desafía la pereza y los consejos de prudencia para aprender cómo vive otra asociación de Amigos extranjera esa afición aeronáutica.

Durante ese mes de aventura, los Amigos que seguimos sus andanzas por las redes sociales, mezclamos la incredulidad con la admiración por surfear cada dificultad del camino con la entereza y la flemma de un Lord británico.



BIOGRAFÍA: Aun en continuo aprendizaje y especialización, trabaja como Técnico de Mantenimiento de Aeronaves en la aerolínea Ryanair, con experiencia en coordinación de vuelos privados y comerciales en el Aeropuerto de Málaga. Cursando el grado de Psicología y la licencia de Piloto de Ultraligeros (ULM)

La historia de este viaje comienza a mediados de Marzo cuando me aceptan para unas prácticas en el museo aeronáutico de Duxford, uno de los más grandes de Europa. Siempre he querido hacer un viaje largo por carretera y, ya que me decido a llevar el coche, ¿por qué no usarlo también como vivienda?

Cargado con una cama plegable, un hornillo, una bici y un par de cajas pongo rumbo a Cambridge el 28 de abril. El entusiasmo inicial provoca que los primeros 1000 kilómetros que me separan de Biarritz los haga en un día



La "autocaravana"



Zona de acampada en Duxford

Algunos días después, y todavía en Francia, mi entusiasmo se enfría tras pasar un par de noches con el termómetro cerca de los 0 grados centígrados. Me preocupa que el viaje se pueda hacer muy cuesta arriba

El 3 de Mayo llego a Reino Unido. En el retrovisor quedaron Burdeos, Saint Michel, Normandía...etc. Al bajar del ferri en Dover me sacan de la fila para inspeccionarme el coche. Unos 5 agentes a mi completa disposición, todo un lujo

Esa misma noche llego a Cambridge, tras varias vueltas localizo un supermercado en obras con un aparcamiento enorme y... ¡ya tengo casa!

Me incorporo al Museo de Aviación de Duxford al día siguiente. Su asociación de amigos dista mucho de la nuestra. Hay miembros que llevan involucrados más de 30 años y casi todos son veteranos del mundo aeronáutico. Aunque

cuentan con bastantes medios y aviones en los que emplearlos, se echa en falta la ilusión y esa inquietud por el "que será lo siguiente" que tenemos en nuestro museo, y que quizá sea nuestro mayor activo.

“ Aunque cuentan con bastantes medios y aviones en los que emplearlos, se echa en falta la ilusión y esa inquietud por el “que será lo siguiente” que tenemos en nuestro museo, y que quizá sea nuestro mayor activo.”



Por un Britannia reluciente

Durante mi estancia tendré oportunidad de trabajar en la corrosión del VC-10, pintura del Britannia y recomponiendo el interior del Herald .

Al fin iba a calmar mis inquietudes como Mecánico Aeronáutico, esas que un día no lejano esperaba desarrollar profesionalmente.

Mi rutina pasa entre las mañanas con la asociación, y las

tardes por el centro de Cambridge y la piscina que me sirve de ducha. Los jueves suelo ir a un intercambio inglés-español. Al llegar al coche por la noche, tengo la sensación de estar en casa. Por ahora el experimento funciona.

Los voluntarios son bastante cordiales y de fácil conversación. Ya roto el hielo tienen un buen carácter y una facilidad para la risa bastante contagiosa. Empiezo a ver las primeras diferencias entre esta asociación y la de Málaga, aquí se manejan realmente bien

trabajando la chapa, reconstruyen carenados partiendo de cero con unas pocas maquinas, por contra a la hora de pintar pasan el rodillo a todo, incluido los aviones y no usan pintura de dos componentes.

Pasadas las inquietudes iniciales llevo una rutina bastante agradable y empiezo a ver el coche como casa bastante

“ Pasadas las inquietudes iniciales llevo una rutina bastante agradable y empiezo a ver el coche como casa bastante acogedora que también tiene sus ventajas. Un día decidí hacer limpieza general lo que no me llevó mas de veinte segundos.”

acogedora que también tiene sus ventajas. Un día decidí hacer limpieza general lo que no me llevó mas de veinte segundos.

Mis tareas se centraron en el exterior del Bristol Britannia (se le cuela agua por todos lados) y interior de el hp Herald en el que estamos montando el interior, la fabricación a mano de este avión hace que dos piezas



En pleno Festival Aéreo de Duxford

aparentemente idénticas no encajen en un mismo sitio.

Poco mas tarde tenemos oportunidad de ver el arranque y despegue de un B17

El siguiente fin de semana me escapo a Liverpool, con parada obligatoria en Derby para ver a Álvaro Rojas, otro Amigo del Museo de Málaga, que me muestra las instalaciones de Rolls Royce donde trabaja, y quiero aprovechar estas líneas para agradecerle la tremenda acogida que me dio esos días.

Salgo a la mañana siguiente con las pilas cargadas en dirección a Liverpool. Mi coche lleva un par de días haciendo

“ Disfruté a tope del Festival Aéreo con todos los privilegios que me suponía ser uno de ellos, un socio restaurador. Hicimos cálculos, y sólo en entradas, habíamos ahorrado en esos dos días unos 250 Euros.”

un ruido metálico al accionar el embrague, y a unos 20 kilómetros del destino acaba por romperse. Varias horas después me veo en el centro de Liverpool

con una caja en la que he metido lo básico y el coche subido en la grúa sin tener muy claro a donde se lo llevan.

La aseguradora me cubre algunas noches de hotel, resulta un lujo inesperado, aunque acabado el periodo de gracia me vuelvo a ver en la calle y sin noticias sobre el coche. Busco un albergue y prosigo mis gestiones, aún tardaré otros cinco días en volver a estar sobre ruedas.

La estancia en el albergue resulta una de las etapas más interesantes del viaje, pude conocer a varios viajeros cada uno con su historia y volviendo al tema aeronáutico (que creo, estoy descuidando en este relato) tuve la oportunidad de conocer de primera mano el aeropuerto de Liverpool al pasar una noche allí .

A medida que avanzan los días, voy descubriendo en las redes sociales que hay una gran expectación por seguir cada uno de mis pasos, como quien ve a un equilibrista andando por una cuerda. Mi sensación es distinta, porque ante cada dificultad, más que una gran planificación, confío en los acontecimientos.

De vuelta al Museo de Duxford. Están en plenos preparativos del Festival aéreo, hay una animación tremenda, nosotros seguimos con los preparativos mientras no paran de llegar aviones de todo tipo. Y el par de días que me quedan aquí nos lo pasamos concentrados en poner a punto

el Museo para que todos los aviones tuvieran su mejor cara, quitando desperfectos de pintura. Recuerdo con impresión como uno de mis cometidos fue quitarle a toda pastilla el musgo que cubría todo el intradós del ala del Vickers VC-10.

Disfruté a tope del Festival Aéreo con todos los privilegios que me suponía ser uno de ellos, un socio restaurador. Y me dejaron traer a un invitado, el amigo del Museo Antonio Martín Millán, que se apuntó en los últimos días. Hicimos cálculos, y sólo en entradas, habíamos ahorrado en esos dos días unos 250 Euros.

El festival resulta un evento impresionante, cazas de la segunda guerra mundial, un B17, dos DC-3, no hay nada que se parezca al sonido de esos motores.

El fin del festival es también el fin de mi colaboración con el museo.

Al día siguiente nos ponemos en camino, el 30 de Mayo quizá fuera el día mejor aprovechado del viaje, amaneciendo en Inglaterra (Dover) pasando la tarde en Bélgica (Brujas) para llegar bien entrada la madrugada a Paris. Tres países en un día.

Los kilómetros siguen sumando mientras pasamos

por lugares como Oradour, un pueblo arrasado durante la ocupación alemana y preservado tal y como quedó, la gigantesca estación ferroviaria abandonada de Canfranc situada en los Pirineos y también, porque no, el desguace más grande de España.

La última noche la pasamos en Toledo compartiendo albergue con un ruidoso inglés. Finalmente el 5 de Junio llegamos a Málaga completando 7.500 kilómetros de viaje.

Recomiendo esta experiencia para todos los que se hayan planteado un peregrinaje hacia esos otros sitios míticos aeronáuticos que admiran a distancia, para que no se los cuenten, sino que los vivan en primera persona.

Como conclusión, podría decir que este viaje cumplió su objetivo principal, que era el de salir de mi zona de confort aeroportuario, de mi Museo, mi aeropuerto, y los cuatro aviones conocidos, y volver con una impresión muy completa de cómo funcionan otras asociaciones de Amigos de un Museo Aeronáutico.

AUTOBIOGRAFÍA DE UN AERONÁUTICO

De aficionado a profesional aeronáutico



FRANCISCO JAVIER
CEREZO CALLEJA

A petición del equipo de redacción de la revista, este Amigo del Museo nos relata sus esforzadas hazañas que le llevan desde construir sus aeromodelos en su infancia a integrarse como ingeniero aeronáutico de Airbus en el programa Eurofighter Typhoon.



Vega

Río Guadalquivir

Dos vistas aéreas de Villa del Río, Córdoba, con su forma aerodinámica de boomerang

Transcurría el día con normalidad, el primero de febrero de 1956, hasta que una perturbación atmosférica rara por esos lares, empezó a lanzar desde el cielo una inmensa cantidad de copitos de nieve, era como el presagio del acontecimiento que tendría lugar a eso de las 8 de la tarde: nació, "caía del cielo", un futuro ingeniero técnico enamorado de la aeronáutica, en casa de sus padres, en la calle de un "general" que la democracia tornó escritor Juan Ramón

Jiménez, en el número 8, en Villa del Río, Córdoba, Andalucía.

No se sabe con precisión el momento en el que empezó a germinar en aquel niño que creo que aún llevo dentro, esa intranquilidad, esa inquietud y pasión por los aviones pero si tengo claro que fue en alguno de esos tórridos días de los veranos de la segunda década de los 60. Por las mañanas, al amanecer, surgían unos ruidos, más bien rugidos, procedentes de la vega a la otra orilla del río Guadalquivir,

en el margen derecho; el niño debería tener 12 o 13 años y después de desayunar, corría hacia el inicio de la cuesta del molino de las Aceñas desde donde podía observar las



Molino de las Aceñas, de mediados del siglo XV, 1465

piruetas que realizaban las avionetas de fumigación.

Aquellas rugidos partían de las avionetas, las Cessna 188 Agwagon y T188 Aghusky, las Piper PA-25 Pawnee y Piper PA-36 Pawnee Braveen, en sus diferentes versiones y capacidades de descarga. Las piruetas eran para mi alegres movimientos en el aire, aunque verdaderamente eran las maniobras de control del avión: cabeceos, guiñadas y alabeos, de su requerida precisión para poder descargar los productos agrícolas en la zona exacta y en la cantidad adecuada.

Años más tarde, curso escolar 1971-1972, y gracias a la mediación de un maestro de escuela, Don Francisco Martínez, murciano hoy llamado profesor de primaria, ingreso en la Universidad Laboral de Córdoba, donde realizo los estudios de oficialía en la especialidad de



Maqueta RC Piper PA-36 Pawnee Braveen. Bellota Jet, abril 2017

chapistería, terminándolos con la calificación de sobresaliente, lo que hace la presión de querer mantener la beca y de que me gustaba el oficio, después PreCOU y COU. Es durante el curso 1972-1973 cuando un compañero del internado y amigo, José Coca, granaíno de pura cepa, con el que mantengo las relaciones de amistad y de compartir gratas charlas aeronáuticas, que se presenta con un aeromodelo de su

invención y diseño. De nuevo despierta y renace esa inquietud aeronáutica y me embarco en la fabricación de diversos aviones de aeromodelismo, primero un velero Mistral, más tarde, cuando los ahorros lo permitieron, fabrico y monto un modelo de diseño propulsado con un motor Zoom de 2,5 cc de fabricación española. El

modelo fue creado por un grupo reducido de estudiantes amantes de la aeronáutica, que se había formado en la Laboral: Pedro Cátedra, José Coca, Raúl "no se qué" y aquel que era tan bajito y que nadie recuerda ahora su nombre. El supervisor era Coca, ingeniero sin título pero con una intuición natural y extraordinaria y con los conocimientos de aeromodelismo de un pequeño libro que casualmente cayó en sus manos. Como mi familia tenía una carpintería, algunos de los materiales salieron de allí. El fuselaje era del tipo tabla de madera de balsa de 10 mm, deriva vertical y horizontal de balsa de 5 mm. Las alas la formaban costillas en balsa de 1,6 mm, un borde de fuga en balsa, un borde de ataque en pino de 6 x 6 mm y en la zona del tercio de la costilla un listón de pino de 5 x 5 mm, el entelado era de seda con Novavia; pintado y adornado quedó muy bonito.

El día de mi primer vuelo circular con avión de motor térmico fue climatológicamente



Curso 1971-1972. UULL Córdoba.



Rafi y velero Nancy, 1974

bueno, los nervios un poco a flor de piel. Se arranca el motor , se calienta un poco y listo, a volar , el despegue bien y la primera vuelta bien, pero a partir de ahí, el avión empezó a hacer maniobras no controladas y empezó a escuchar desde el exterior del círculo de vuelo, el ala exterior se ha partido, va que parece un "pájaro aleteando". El pánico se apoderó de mí y empecé a tirar de los cables de acero trenzado intentando traer hacia mí el modelo, una reacción que nunca he llegado a entender. Al perder el control de la manija de movimiento de subir y bajar, el avión hace unos movimientos raros y muy espectaculares, hasta que en la última se enfiló en picado perpendicular al suelo, dando por terminado el vuelo que no creo que durara más de 2 minutos. Avión destrozado pero el motor no sufrió daños que

lo inutilizara, sirvió para vuelos posteriores.

La lección fue de master : no construyas jamás un aeromodelo en el que no hayas tenido muy en cuenta un término que en aeronáutica se llama largueros, es como si en una casa en los suelos de los pisos se colocaran alambres , en lugar de vigas resistentes, pero no pasa nada, lección aprendida.

Cinco fueron los maravillosos años de estudios en la laboral y de ellos , cuatro fabricando aeromodelos.

No todo era estudiar tecnología mecánica, matemáticas, dibujo, química, construir y volar aviones de aeromodelismo, también me eché novia, Rafi Calzada, villarrensense como yo, cordobesa, durante el curso 1973-1974, con la que años más tarde me caso y en la actualidad sigue compartiendo mi vida. De esta unión tenemos dos maravillosos hijos, niña y niño, la parejita. A los niños no, pero a Rafi de alguna manera le transmito la afición y me ayuda y acompaña y ayuda en las construcciones y peripecias aeronáuticas

Lo normal y puede que lógico es que los componentes de aquel grupo de la Laboral de Córdoba hubieran continuados sus estudios en la rama aeronáutica, pero no, por razones varias algunas de salud, el único que decidió continuar los estudios

de ingeniería aeronáutica fui yo, como así fue, cosas de la vida.

Los estudios de ingeniería técnica aeronáutica transcurrieron con normalidad, tuve que repetir primero, era un curso muy duro, pero logré terminar, llegando a ser el número uno de su promoción de 1981 en la especialidad de Navegación y Circulación Aérea. En la carrera aprendí la importancia del esfuerzo y del trabajo diario, lo que supone estudiar con beca y mantenerla y también de la importancia de sobreponerte a la adversidad; por todo eso me llenó, y llena, de orgullo haber destacado en la promoción.

Terminados los estudios universitarios y la mili obligatoria en Palma de Mallorca, inicio el periplo de la búsqueda de trabajo y a los seis meses, encuentro trabajo en una empresa de ensayos industriales dedicada al tema nuclear, Tecnos SA. Varios años adquiriendo experiencia en ese ramo, pero no era mi objetivo, así es que tras superar las pruebas correspondientes, me incorporo a la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A., CASA, en su planta de Sevilla Tablada, el 22 de Octubre de 1985. En aquel mes y aquel año, mi hija Cristina acababa de nacer y nos afincamos de alquiler en el pueblo torero de Camas. Mi hijo Jesús nació tres años más tarde coincidiendo también con un traslado de residencia a

Mairena del Aljarafe, en la que vivo actualmente.

Durante mis años en CASA/AIRBUS , treinta y un año y medio, paso por varios departamentos : montaje sección 18 del A320, herramientas, utillaje, repuestos, subcontratación, control producción entregas airbuses, etc, terminando mi ciclo laboral en el programa Eurofighter Typhoon e iniciando el proceso de prejubilación el pasado 28 de abril de 2017.

Durante esos años en Sevilla , continúo con la práctica del aeromodelismo, también hago algún pinito en revisiones de avionetas de trabajos agrícolas, como no, las referenciadas al inicio de este escrito. Me embarco junto a dos compañeros de trabajo, Antonio Navarro y Jesús Espinosa, en el cálculo, seguimiento y asesoramiento de la fabricación de dos aviones ultraligeros, un pendular y un "cabina cerrada", fabricado este último en fibra de vidrio, el Canela Ranger, del aficionado a los ultraligeros Martín Uña , proyecto que no concluimos por motivos diversos; años más tarde me topo con el número de serie nº 4 del Canela Ranger en el aeródromo de ultraligeros de La Ina, Jerez, y colaboro altruistamente en la matriculación con Teofilo Rubio, que sí se llevó a cabo ; debe "andar" volando por estas tierras nuestras españolas.



Prueba de carga Canela Ranger

También impartí clases de aeronáutica técnica a futuros montadores de estructuras aeronáuticas, tarea nueva y gratificante pero difícil por la complejidad de la enseñanza, tuve la iniciativa de pedirle asesoramiento a mi amigo trianero José Luis G^a Ballesteros que me lo prestó con la maestría y solera que le son propias. Ahí empecé a vislumbrar y a valorar la importancia de la didáctica y la pedagogía, así como el reto que suponía la difusión de los principios aeronáuticos y de mi pasión por el vuelo y los aviones. Me ofrecí también a difundir y explicar a alumnos de primaria y secundaria cómo y por qué vuelan los aviones, o más bien qué hace volar a un avión, que diría Otto Lilienthal, además de elaborar las consabidas presentaciones informáticas, lo acompañé de toda una exposición de materiales, piezas, maquetas y aeromodelos que hicieron las delicias de pequeños y mayores. La experiencia me puso a un paso de dedicar buena parte de mi tiempo antes, y

sobre todo después de jubilarme, a la difusión de la "aventura del vuelo".

No será casual que en Julio del 2016 contacto con los amigos del museo aeronáutico de Málaga en la exhibición aeronáutica de Vélez-Málaga-Torre del Mar, pueblo en el que llevo veraneando más de cuarenta y un años, y con nuestro Joaquín Carranza en Agosto de ese mismo año. A partir de ahí, me inscribo en la asociación de Amigos del Museo de Málaga y de la mano de Joaquín al "cielo" de la difusión de la Aeronáutica, porque desde que conocí a Joaquín establecí un lazo de unión entre el museo aeronáutico y mi empresa Airbus para realizar unos paneles de piezas aeronáuticas en diferentes materiales: titanio, duraluminios, aceros, fibras de carbono, honeycomb, etc, que será tema de otro escrito.

Todo lo que he narrado, muy resumido, es buena parte de la vida de Francisco José Cerezo Calleja.

LA MISIÓN “CERVEZA A 5 CENTAVOS”

UN F-104 en Villanueva de Algaidas



TRADUCTOR:
PEPE PAREJO

Nuestro Amigo del Museo, que por entonces estaba destinado en el 35 Ala de Transportes como Sargento Mecánico de Vuelo en el Douglas DC-4 (C-54), quiere compartir como fue testigo directo de la integración de un piloto americano en una amigable localidad rural española de los años 60, de la que precisamente es paisano.

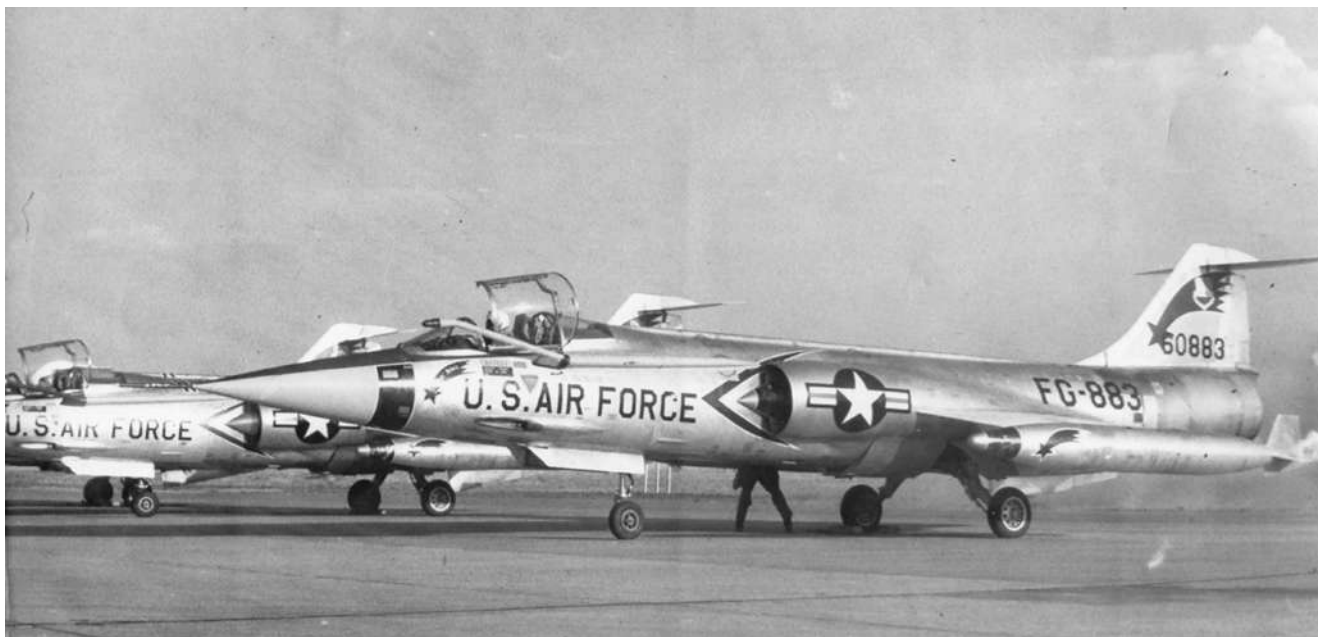
En 1964 el Comando Aéreo estratégico USA tenía bombarderos B-52 alerta a todas horas sobre el Mar Mediterráneo. De acuerdo con las informaciones que nos llegaron al Ala 479 de la base aérea George cerca de Victorville, California, algunos B-52 habían sido molestados por aviones Mig en el norte de África. Sin

embargo nadie nos dijo quienes los estaban operando.

Dada esta situación, los F-104 de Lockheed estaban en estado de alerta en la Base Aérea de Morón en España. En Enero ordenaron a nuestro escuadrón relevar los F-104 que estaban en servicio en Morón. Nos mandaron a hacer el trabajo

para el que los F-104 fueron fabricados: interceptar aviones hostiles. Lo que nos encontramos era exactamente lo contrario.

Nos informaron que íbamos a realizar un vuelo sin escalas, alguien de nuestro escuadrón, o el cuartel general de la Fuerza Aérea, quería demostrar que los F-104 podían realizar una misión



F-104

en cualquier parte del mundo. Como oficial de navegación del escuadrón, era responsable de preparar el plan de vuelo para 18 pilotos y personal de apoyo, además de coordinar con los KC-135 para repostar en vuelo.

Nos dieron equipos de supervivencia en el agua y trajes impermeables de los llamados "Poopy Suits" que eran muy incómodos. Volaríamos sobre el Atlántico Norte en Enero, nos dijeron que las temperaturas serían bajo cero. Si teníamos que saltar, tendríamos 20 segundos para subirnos a nuestra balsa antes de morir congelados y si pudiéramos subir a bordo probablemente moriríamos al poco tiempo. Nos hicimos la idea de que no saltaríamos a no ser que absolutamente no hubiera otra opción.

Salimos de George Base sobre las 9 de la noche del Domingo 5 de Enero de 1964, sobre Clovis, Nuevo Méjico, se nos unieron un par de aviones cisterna y volamos en formación con ello hasta la Base de la Fuerza Aérea de Loring en Maine. En este punto ya habíamos agotado todo el combustible de los aviones cisterna, rompieron formación y se nos unieron otros continuando con un cisterna para cada dos cazas. El sol salía cuando nos aproximábamos al Atlántico. Volamos todo el día y aterrizamos en Morón por la noche. En mi cartilla de vuelo anoté que había volado 10 horas



F-104C

y 30 minutos, por supuesto mi vuelo más largo y nos dijeron que era el vuelo más largo realizado por un F-104 hasta ese momento. Para que estuviésemos despiertos nos dieron un frasco de pastillas para no dormir, probablemente Bencedrina. Si empezabas a dar cabezadas te tomabas una pastilla que te mantenía los ojos bien abiertos por unas horas. Cuando aterrizamos estaba agotado pero bien despierto. Tardé tres días en empezar a funcionar

normalmente.

Nuestra misión era estar alerta con dos aviones las 24 horas del día y responder inmediatamente si un B-52 era atacado. Una noche, sobre las 2, me despertó la sirena de alerta, estaba en el aire en menos de dos minutos y volando en pareja un minuto más tarde, a una velocidad de una vez y media la del sonido en dirección hacia el Mediterráneo, pero cuando alcanzamos al B-52 la

“ Thomas y Lenan optaron por terminar su viaje en paracaídas, el avión subió el morro y derecho en picado hacia abajo como, según me han contado, un cohete Atlas en reversa.”

amenaza había desaparecido. De hecho ninguno de nosotros nos enfrentamos a ningún avión hostil, siempre desaparecían antes de que llegáramos.

Una tarde (el accidente ocurrió a las 19:25 del día 3 de marzo de 1964) los aviones de nuestro escuadrón salieron para hacer unas prácticas de reabastecimiento en vuelo, los cuatro aviones deberían encontrarse con un avión-cisterna probablemente procedente de la Base Aérea de Torrejón, cerca de Madrid.

Thomas y Lenan optaron por terminar su viaje en paracaídas, el avión subió el morro y derecho en picado hacia abajo como, según me han contado, un cohete Atlas en reversa.

Acababa de acostarme cuando el oficial de operaciones de nuestro escuadrón, Mayor Walt Irwin, me informó que uno de nuestros aviones se acababa de estrellar y que había sido nombrado oficial investigador del accidente. Le dije que tenía los próximos 4 días libres y hechas las maletas para pasar esos días descansando en la zona turística de Málaga, Costa del Sol, en el sur de España. Bonito programa, me dijo Irwin, pero tus planes han cambiado.

Me enteré que nuestro médico de vuelo, Doctor Lenan, volaba en el asiento de atrás del F-104 D, con el Mayor John Thomas a los mandos.

Después de llenar los tanques de combustible a tope, Thomas redujo potencia lentamente para desconectarse del avión cisterna, el mecanismo de desconexión falló y arrancó el extremo de la sonda de reabastecimiento del F-104 que fue aspirada por el motor J-79, que se incendió y Thomas y Lenan optaron por terminar su viaje en paracaídas, el avión subió el morro y derecho en picado hacia abajo como, según me han contado, un cohete Atlas en reversa.

Thomas aterrizó ileso, Lenan en un olivo y me dijo que ni siquiera perdió las gafas.

Al día siguiente un autobús de la Fuerza Aérea me llevó, junto a 12 soldados, para recuperar lo que quedó del avión. Los restos estaban dispersos sobre un área pequeña, pero el impacto había sido tan fuerte que las grandes piezas, como el motor, estaban en un agujero de 25 pies (más de 8 metros) de profundidad.

El lugar del accidente estaba media milla (menos de 1 Km.) a las afueras de un pequeño pueblo español: Villanueva de Algaidas. Sólo había un coche en el pueblo, era un viejo Jeep procedente del ejército norteamericano. La gente era muy amigable y parecía que estaban muy contentos de que el avión se hubiera estrellado prácticamente en el patio trasero de sus casas.

La policía española, Guardia Civil, se presentaron para vigilar los trabajos y se veía que estaban contentos de vernos. Parecía que estábamos filmando una gran producción de Hollywood, a veces había cientos de vecinos de pie pendientes de nuestro trabajo.

El agujero que estábamos excavando para recuperar el motor estaba tan profundo que usábamos cubos de 5 galones (cerca de 20 litros) atados con cuerdas para subir la tierra a la superficie. Mientras tanto un lugareño puso un mostrador cerca de nosotros y empezó a vender cerveza de una marca que nunca habíamos visto, en unas pequeñas botellas que se vendían a 5 pesetas, al cambio resultaban muy baratas. Cada 30 minutos aproximadamente una voz gritaba "cerveza gratis para los americanos". Al oír la voz mis hombres salían del agujero por lo que ellos llamaban "la cerveza de 5 centavos".

Sobre el mediodía, me di cuenta de que avanzábamos muy poco, el agujero no se profundizaba, unos cuantos de mis hombres estaban sentados y relajados alrededor del agujero. Tuve que limitar de alguna manera la "cerveza de 5 centavos" o estaríamos varios meses aquí, mis hombres y el vendedor de cerveza seguramente estarían encantados.



George Wells

Hice amistad con el joven español propietario del Jeep, aunque no sabía inglés y yo no hablaba una palabra de español. Una noche decidí quedarme en el pueblo, en vez de volver en autobús a Morón y regresar al día siguiente. Me alojé en una pensión por 1.25 \$ que incluía desayuno con café, salchichas y huevos. Esa noche mi nuevo amigo me insistió para que le acompañara a visitar las tabernas del pueblo, los taberneros decían que nuestra presencia era un honor para ellos y por lo tanto invitaba la casa.

Después de beber un poco más de lo debido, mi amigo me invito a cenar a su casa,

caminamos por una calle donde todas las casas estaban unidas (hoy diríamos adosadas), llegamos a su puerta y mi amigo llamó. Fuimos recibidos por su joven y bonita esposa con un niño, cuando mi anfitrión trató de pasar sobre el umbral de la puerta, tropezó, cayó al suelo y se desmayó momentáneamente.

Me encontré frente a la mujer, su marido en el suelo entre nosotros, ninguno de los dos podíamos comunicarnos, ella empezó a reírse y se relajó gratamente la tensión.

Mi amigo recobró pronto el conocimiento y me ofrecieron una estupenda comida en un

nativo hogar español. Fue un buen debut internacional para un chico que creció conduciendo un tractor John Deere en una granja al sudeste de Illinois.

Al día siguiente mi amigo me dijo que le gustaba mucho mi cazadora de vuelo de la Fuerza Aérea y que si se la podía vender, le dije que las normas de las Fuerzas Aéreas lo prohibían. El entonces me ofreció cambiar mi cazadora de vuelo por una chaquetilla andaluza de montar a caballo. Había hecho tanto por mí que acepte el trato.

En nuestro escuadrón hicimos una colecta y volvimos a Villanueva de Algaidas con material escolar y caramelos para los niños. Fue declarado día de fiesta en el pueblo.

La chaqueta forrada de seda es una obra de arte, aún la conservo en mi armario y me queda perfectamente.

George C. Wells.

Publicado en la revista AIR & SPACE de Junio/Julio del 2014

Traducido por José Parejo Linares, natural de Villanueva de Algaidas, que durante unas vacaciones en su pueblo natal fue testigo directo de todos estos acontecimientos.

El F-104 no entró en servicio en España hasta 1965.

DE ACUERDO EN TODO CON LOS AMIGOS DE LA AEROPOSTALE

De nuevo Latécoère aterrizó en Málaga



Las autoridades inauguran la exposición

En la semana más lluviosa del año, 9 amigos del Museo se atrevieron a desafiar la alerta naranja para recibir a las autoridades que se asomaron el sábado 26 de noviembre de 2016: el director del Aeropuerto, la Cónsul francesa en Málaga, la directora de relaciones internacionales del Parque Tecnológico, la directora del archivo Municipal de Málaga, el director del Centro de estudios Hispano Marroquíes, y el alcalde de Málaga.

Había que inaugurar en un día lluvioso, que es la tradición. Porque la exposición, cuyo coste íntegro de 12.000 Euros abonaron los Amigos de la Memoria de Aeropostale de Toulouse, conmemoraba el 9 de marzo de 1919, cuando un

chaparrón en la playa de la Misericordia desvió el primer avión hacia el Rompedizo, y por ese azar se escogió el lugar actual del Aeropuerto de Málaga.

Quieren volver para incluir a Málaga en el Rally Aéreo que hacen cada año como homenaje a la aerolínea, desde Toulouse a Senegal.



Firma del acuerdo con los Amigos de la Aeropostale

DÍA DE FINLANDIA 2016

La historia contada a las nuevas generaciones



El equipo de guías para 320 escolares

Debe ser por el homenaje al Convair, que el 20 de octubre de 2016 recibimos a algo más de 440 finlandeses en el Museo.

No nos limitamos a reproducir otro día más de Finlandia (ya llevamos cinco), sino que le dimos algo de sentido al contarle la historia a un colegio entero, 320 alumnos y profesores del Aurinkorannikon suomalaisen koulu, el fuengiroleño colegio público finlandés más grande fuera de sus fronteras. Y, por tanto, toda una embajada juvenil.

Por la tarde, y casi en sesión continua, recibimos a los 80 adultos de asociaciones culturales finlandesas, con

la Escuadrilla de Pilotos finlandeses como co-anfitriona y patrocinadora de los costes de la invitación.

Nada habría sido posible sin los Amigos del Museo que arrimaron el hombro y se

quedaron con nosotros las 10 horas que duró la jornada.

Una vez más, el Museo triunfa como lugar de encuentro entre los que quieren aprender y los que necesitan seguir contando una gran historia.



el colegio finlandés al completo

EXPO SALA DIDÁCTICA

El reciclaje y la reutilización hecho arte



Antes



Durante



Después

Si en verano nos centramos en los exteriores del Museo, nuestra "vuelta a los cuarteles de invierno" se tradujo en la mejora de las exposiciones del interior.

No necesitábamos crear nada nuevo, ya todo estaba ahí.

El reciclaje de todos los carteles recibidos de la premiada exposición LA PASIÓN POR VOLAR del Museo ABC de Madrid, una maqueta recibida de la Terminal 2 del Aeropuerto, la maqueta del satélite espacial que sirvió para el premiado cortometraje Matrioska, que necesitaba ensamblar todas sus piezas.

El destino de todos estos materiales era la sala didáctica, que aun tenía un aire demasiado parecido a una escuela.

La integración de todos los materiales le dio al fin un aire aeronáutico a la que fue la antigua oficina del Aeropuerto de Málaga en los años 70.

LA PRÓXIMA, LA DÉCIMA

Málaga, Aeropuerto veterano en puertas abiertas



Premio de arco iris

Desde 2005 llevamos organizando desde el Museo entradas a lado aire del aeropuerto.

Cuando aun nadie las hacía, Málaga y su Aeropuerto a través del Museo fueron pioneros.

El sábado 5 de noviembre de 2016 celebramos la 9ª entrada en zona aire. Y el IV Málaga Spotting Day, organizada mano a mano entre el Museo y la siempre eficaz asociación AIRE.

Tuvimos sol picón, lluvia y un premio de arco iris como marco de las fotos.

Y 52 invitados agradecidos, atentos a lo que importa, y disfrutando no solo de la afición de fotografiar y registrar aviones, sino de la tertulia aeronáutica entre afines.



Con las autoridades aeroportuarias

CUANDO EL MUSEO SALE DEL MUSEO

Exposiciones de nuestra colección a domicilio



Son frecuentes los lamentos de nuestro grupo de que no tenemos promoción. Por eso aprovechamos cualquier ofrecimiento para que esto vaya cambiando.

Para avivar esta promoción, el Museo mantiene una política de préstamo de las piezas a todos los colectivos culturales que lo solicitan.

Han destacado tres eventos de miles de visitantes, y con nuestras piezas también como reclamo.



La maleta publicitaria que ha viajado 3.000 kilómetros hasta Finlandia

> PROMOCIÓN FERIA MATKA EN HELSINKI 2016

La asociación de Museos finlandeses nos pidieron publicidad de nuestro Museo

Querían que también supieran de nosotros en MATKA, uno de los congresos mas visitados de Finlandia.

Les enviamos una maleta decorada al efecto, que tras mostrarse en Helsinki, sigue exhibiéndose en diversas Ferias y acontecimientos aeronáuticos.

> VUELVE EL FESTIVAL AEREO

En verano aprovechamos que Málaga recuperaba tras seis años su Festival Aéreo para entregar una nueva publicidad sobre el Museo.

El Sábado por la mañana acudimos al Aeroclub de Vélez Málaga, durante la exhibición



Presentes en el Festival Aéreo

estática. Y el Domingo por la mañana en la playa de Torre del Mar, en la principal avenida de la localidad, durante el festival aéreo de 10-14 horas.

Además del derroche de esfuerzos para preparar y montar la exposición, hubo amigos del Museo que repartieron publicidad entre los asistentes.

No pararemos hasta llevar un año uno de nuestros aviones en exposición estática.

Ojalá que esta vez sí haya continuidad, y tengamos una X edición del Festival Aéreo de Torre del Mar. Y los Amigos del Museo disfrutándolo.

> LA MOVILIDAD ES COSA DE TODOS.

La asociación Trans-Bus, que restaura autobuses históricos de línea procedentes de toda España, nos ofreció una carpa a cubierto en la mejor plaza de Málaga para exposiciones: 54

metros cuadrados en la plaza de la Marina, en pleno centro de la ciudad.

Tuvimos la ocasión de tener durante una semana un escaparate, una selección que animara a los visitantes a ver el resto de la exposición en el Museo.

Junto a autobuses restaurados de línea, maquetas de la Liga naval de Malaga, de los amigos del ferrocarril y

modelismo ferroviario Costa del sol, motos y bicicletas clásicas...se presentaron reunidos todos los medios de transporte reunidos en una exposición.

Unos 250.000 visitantes pudieron disfrutar de alguna de nuestras piezas interactivas.



Una representación del Museo en pleno centro de la ciudad

NOCHE EN BLANCO DE LOS MUSEOS

Un éxito consolidado



El malagueño o turista puede elegir esa noche cualquier museo. Puede escoger otros que son sólo gratis esa noche, y ahorrarse un puñado de euros por familia. Y sin embargo fuimos el Museo favorito de más de 1150 visitantes esa noche, aunque el nuestro siempre es gratis. No se entiende, pero se sigue trabajando para que suceda.

Por primera vez, hicimos unos turnos en cabina, para que los visitantes no tuvieran que perder 90 minutos en una cola.



Taller de física aeronautica

Tuvimos de refuerzo a la asociación hermanada de Castillos en el Aire, cuya colaboración se nota ese día más que nunca.

También repitió el puesto de check point delante del Convair 440 con los de MÁLAGA AIRSOFT REENACTOR.

Hemos vivido estos tres últimos años una gran progresión. En 2014, 423 visitantes. En 2015, 794 visitantes. Y en 2016...¡1152 visitantes!

La Noche en Blanco fue además el día en que más visitantes tuvimos en todo el año 2016.

La fiesta de la Noche en Blanco es una manera de tomarle el pulso al Museo y ver su acogida por los malagueños.

Es un medio además de salir por un día en todos los medios de comunicación. Y supone medirse con otros Museos de Málaga con muchos más recursos, y salir bien parados del envite.



Aduana de acceso al Convair 440

PROYECTO UN AVIÓN AL DESCUBIERTO

Una Cessna 172 convertida en simulador de vuelo



Pedimos una subvención al MECYT, pero nos dijeron que el proyecto estaba un verde para conseguir ayudas.

Dos meses después, una donación nos hizo soñar en lanzar el proyecto de manera autónoma, sin necesidad de subvenciones, ¿Quién dijo miedo?

La familia Romero, que ya tan generosamente había contribuido a la donación del Menestrel, de nuevo hizo de intermediario para esta gran donación.

La Cessna 172 que cedida por Andrés Escassi puede convertirse en unos meses en ese soñado simulador de vuelo dentro de un avión real.



Recién llegada al Museo

El proyecto estrella del taller en 2017 necesita constancia y pericia, cualidades nada ajenas a su coordinador y restaurador principal JORDI PALET, cuyo simulador es uno de los más valientes desafíos de nuestro Vicepresidente.



Los primeros retoques

Porque siempre hay que soñar con algo, se está adaptando para que pueda salir del Museo como avión-escuela, en un recorrido itinerante a centros culturales que la soliciten, ¿os la imagináis animando la plaza central de cualquier pueblo de esos a los que no le llegan los aviones ni de oídas?

EL MUSEO EN CIFRAS 2016

Todos los récords del año.



Más de
8.000 horas
anuales de
ayuda por Amigos
del Museo



AMIGOS DEL MUSEO:

115 en activo
30 restauradores

12.107
VISITANTES

5.311 Auto-guiadas

3.259 Guiadas

3.548 Eventos



> Día con más visitas:
1.152 en Noche en Blanco

> Duración media de
la visita: **90 minutos.**



> Coste por visitante
para Aeropuerto: **3,10 €**

Sólo un **6%** de
los malagueños
conoce la existencia
del Museo.

Benefactores por
nacionalidades:

1º puesto: Finlandia

2º puesto: Gran Bretaña.

3º puesto: España.



OFERTA 2017 FORMATIVA

Para jóvenes entre 16 y 35 años de edad



-  SOCORRISMO
-  MONITOR OCIO Y TIEMPO LIBRE
-  ANIMACIÓN
-  NUEVAS TECNOLOGÍAS
-  LENGUAJE DE SIGNOS
-  FOTOGRAFÍA
-  ESPELEOLOGÍA

Y MUCHO MÁS...

2017 A TER NA OTOÑO BY NOCHE

ACTIVIDADES GRATUITAS
DE OCIO NOCTURNO
• PARA JÓVENES DE 16 A 35 AÑOS •
VIERNES Y SÁBADOS
DE SEPTIEMBRE
A DICIEMBRE

