



Boletín

MUSEO
DE
AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Enero - Junio 2017
Boletín nº 80

Han pasado seis meses y les presentamos hoy un nuevo boletín correspondiente al primer semestre de 2017, que espero les guste.

Durante este tiempo, con la nueva dirección del SHYCEA, hemos continuado trabajando con un empuje similar al que teníamos y tras una breve tregua para aterrizar por parte de dicha Jefatura, ya estamos otra vez a velocidad de crucero, a máximo rendimiento y alcance.

Hemos retomado las exposiciones exteriores con una importante premisa, la de realizarlas en aquellas poblaciones en las que el Ejército del Aire no tiene o no ha tenido presencia física, en aquellas ciudades de nuestra patria en las que no están ni han estado acostumbrados a vernos.

En total sintonía con el SHYCEA, y bajo su dirección, se ha diseñado una exposición itinerante que hemos denominado "Volar: historia de una aventura" al estilo de aquellas del 75 Aniversario del EA, modificándolas y mejorándolas si cabe.

En este primer semestre hemos realizado dos exposiciones, una en Palencia (del 10 al 24 de mayo) y la otra en Cuenca (del 31 de mayo al 18 de junio), que han sido, creo, un éxito rotundo, siendo recibidos por parte de nuestros conciudadanos de ambas ciudades de una manera espectacular con una muy importante afluencia de público: más de 4.600 personas en Palencia y en torno a 7.000 en Cuenca.

Estas exposiciones se han reforzado con la presencia de nuestro Texan T6 preparado para exposiciones al aire libre, con la incorporación de la cabina del Phantom F-4C y con un motor turborreactor General Electric J79-GE-17A de los que montaba éste, mostrados en la zona exterior de los edificios donde se han realizado ambos eventos.

Ambas exposiciones se han realizado con la completa cooperación y apoyo de las diputaciones, gracias Presidente D^a. M^a de los Angeles Armisen Pedrejón (Palencia) y gracias Presidente D. Benjamín Prieto Valencia (Cuenca), sin ese apoyo nos habría sido casi imposible alcanzar el éxito logrado.

No puedo dejar de agradecer igualmente a los Subdelegados de Defensa de ambas provincias la inestimable disposición, colaboración y apoyo que nos ha prestado, sin los que hubiera sido muchísimo más difícil, sino imposible, la organización de ambos eventos. Gracias mis coroneles Juan Antonio (Hernando Cañas, Palencia) y Ángel María (Cantera Montenegro, Cuenca).

El tiempo corre y la vida sigue, y el Museo no es ajeno a esta circunstancia. Para el semestre en curso ya tenemos programadas otras dos exposiciones con el mismo espíritu de darnos a conocer, mostrarnos más cerca de nuestra gentes, de aquellas para las que, como ya he comentado, su conocimiento del EA se reduce prácticamente a lo que les llega a través de la televisión. Casi con seguridad una de ellas será en la comunidad de Andalucía y la otra en la de Castilla-León, ya lo confirmaremos oportunamente.

Estas actividades, estos eventos, no han sido lógicamente los únicos que el Museo ha realizado aparte de la apertura normal del mismo y de su mantenimiento y mejoras.

De la lectura del boletín se sacará una visión más completa y en detalle de las actividades realizadas pero creo

necesario resaltar algunas, por su importancia, de las que hemos realizado o en las que hemos participado.

Hay que destacar principalmente la celebración en las instalaciones del Museo del concurso "Vuela con tu historia" que realiza el SHYCEA, ya en su III edición, y que, como sabrán, se dirige a los alumnos de Enseñanza Secundaria Obligatoria, Bachillerato y Formación Profesional con el objetivo de fomentar el interés de los escolares de estos niveles por la Historia de España y de su aeronáutica.

Otras actividades han sido la participación en la realización y diseño de las nuevas salas expositivas del Archivo Histórico del EA (AHEA), traslado y montaje de las diferentes participaciones, ordenadas por el Gabinete del JEMA, de la cabina del Phantom F-4C a lo largo de la geografía nacional, restauración en pintura del Mig 21 subvencionada por el BBVA a través del M^o de Defensa, y del F-104 Starfighter, gracias al apoyo del General Jefe del MALOG en la Maestranza Aérea de Madrid, gracias Ángel, ambos pendientes del pulido de sus cúpulas para recuperar su puesto en formación, etc.

Hemos recibido también, en depósito temporal, el "autogiro terrestre" de Viena Capellanes para disfrute de nuestros visitantes.

En cuanto al contenido del boletín tenemos, aparte de las secciones habituales y fijas, un artículo relativo a uno de nuestros aviones, el Ju-52 T-2B-254 (721-14), otro de arqueología de aviación en la provincia de Ciudad Real y, por último, uno dedicado a los aviones de Iberia en el Museo. Espero que estos tres trabajos les gusten.

Me gustaría insistir, a riesgo de parecer pesado, en la importancia del apoyo que recibimos del resto de las unidades del EA y de otras instituciones, ya sean del Estado o particulares, como son los ayuntamientos, las diputaciones, fundaciones y asociaciones varias y variadas, etc. Todo ello nos hace estar continuamente agradecidos, y reflejarlo por lo menos en palabras, ya que dichos apoyos nos son fundamentales y necesarios para cumplir nuestra misión.

Por ello es obligado agradecer el apoyo prestado por los tres coroneles que nos han acompañado durante los dos últimos años en la Base Aérea de Cuatro Vientos, concretamente en dicha Base y su Agrupación, en la Maestranza Aérea de Madrid y en el Ala 48: gracias Ángel (Alonso), gracias Fernando (Roselló) y gracias Julio (Arcas), acordaos de nosotros en vuestros nuevos destinos y, ojalá, empleos.

Y, ya por último, agradecer a Pepe, a nuestro Pepe, de la Asociación de Amigos del Museo del Aire (AAMA), por su continuo apoyo desinteresado, especialmente en este caso, por tu presencia en las exposiciones de Palencia y Cuenca y, como no, a la AAMA en general por su trabajo incansable en bien del Museo, fundamental para nuestro buen funcionamiento.

Gracias por leer este editorial y, como siempre, les espero en el Museo, un saludo a todos.

Coronel Juan Ayuso Puente
Director Interino del Museo de Aeronáutica
y Astronáutica



Nº 80 - ENERO-JUNIO 2017

Director:
Coronel Juan Ayuso Puente

Coordinación:
Teniente Amaya Rodríguez Curto
Subteniente Antonio Jesús Muñoz García
Sargento Jesús Pablos Ramírez

Redacción:
Teniente Amaya Rodríguez Curto
Subteniente Antonio Jesús Muñoz García
Sargento Jesús Pablos Ramírez
Pilar Alguacil Ratón

Colabora:
Asociación de Amigos del Museo
de Aeronáutica y Astronáutica (A.A.M.A.)

Diseño y fotografía:
Subteniente Antonio Jesús Muñoz García
Sargento Jesús Pablos Ramírez
Cabo 1º Ángel Javier Mayoral Blasco

Maquetación:
Centro Cartográfico y Fotográfico



© Autor y editor, 2017
NIPO: 083-15-254-2 (edición en línea)
NIPO: 083-15-255-8 (impresión bajo demanda)
ISSN: 2444-482 (edición en línea)

Dado que se ha eliminado la impresión de este Boletín, editándose en lo sucesivo únicamente en formato digital, se ruega su máxima difusión por medios telemáticos y que se facilite a todo el personal el acceso a los medios necesarios para su lectura. Este boletín, así como números anteriores, pueden consultarse en:

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE DEFENSA
<https://publicaciones.defensa.gob.es/revistas.html>
y en la App Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play <http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones e iPads, <http://store.apple.com/es>

Este boletín se puede solicitar en papel en la modalidad de impresión bajo demanda. Impreso de solicitud disponible al final del boletín.

NORMAS DE COLABORACIÓN

El Museo aceptará artículos para su publicación en el Boletín en forma de colaboración desinteresada.

Los artículos de temas aeronáuticos, y preferiblemente sobre nuestro país serán bienvenidos.

Su publicación quedará reservada al criterio de la redacción.

El Museo de Aeronáutica y Astronáutica no se hace responsable de la opinión y/o comentarios vertidos por los autores de los artículos.



Portada

EDITORIAL

2

SUMARIO

3

DONACIONES

4-5

NOTICARIO

6-11

NUESTROS AVIONES

12-15

POSTER

16-17

ARQUEOLOGÍA AERONÁUTICA

18-23

LÍNEAS AÉREAS

24-27

ACTIVIDADES A.A.M.A.

28-29

VISITAS

30-31



Contraportada

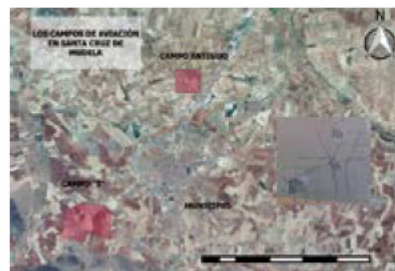
ARTÍCULOS

HISTORIAS DEL MUSEO
Herminio Jarabo Reig
Capitán Ret. Cuerpo General
12



ARQUEOLOGÍA DE LA AVIACIÓN EN LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL (2)

Lorena Marchante García
Fernando Arenas Mora
18



IBERIA EN EL MUSEO
Santiago Fernández Ramón
Miembro correspondiente del SHYCEA
24





DONACIONES

Numerosas han sido las piezas de todo tipo que nos han llegado durante los últimos meses para quedarse y ayudar a componer el mosaico de nuestra historia aeronáutica gracias a la generosidad de sus donantes.

Como si de la lotería se tratase, este año ha caído el premio mayor en nuestro Museo en lo que a donaciones se refiere, y no hay colección que no haya recibido una importante recompensa.

La colección de aeronaves se ha visto enriquecida por la incorporación de dos nuevos ejemplares:

La primera es la Druine Turbulent, una avioneta cuya historia está estrechamente ligada a otras dos piezas que conservamos, pues su constructor nos donó no hace mucho la avioneta Jodel D-112, y ade-

Hay que recordar que no se conserva ningún ejemplar original de este modelo, y el nuestro es uno de los 2 únicos que actualmente existen en el mundo.

Aumenta la representación de los diferentes cuerpos del Ejército del Aire en nuestra colección de uniformidad con la incorporación de los efectos pertenecientes al coronel de Intendencia D. Tomás Martínez Martínez, de quien también recibimos varias condecoraciones, así como del general D. Jerónimo Morales de la Fuente y el coronel D. Carlos Sánchez Tarifa, ambos doctores ingenieros aeronáuticos.

En el caso del coronel Sánchez Tarifa, recordemos que es considerado el pionero de la propulsión aeroespacial en España y su familia ha elegido este Museo para que se convierta en custodio de una serie



Avioneta Turbulent

más tiene la autorización nº 2 de la Subsecretaría de Aviación Civil, es decir, la segunda aeronave autorizada legalmente a ser construida por un aficionado, dándose la circunstancia de que también contamos en nuestro museo el singular ala volante Fauvel A-36, que recibió en su día la autorización n.º 1 con arreglo al mismo reglamento sobre Construcciones Aeronáuticas por Aficionados de 1955.

La segunda es la espectacular réplica a escala 1:1 de un Romeo Ro-41 realizada por D. Antonio Marroquí. Un proyecto que comenzó en 2003 y que 14 años después se ha materializado en una pieza digna de ocupar con todos los honores un puesto destacado en nuestro Museo.

de recuerdos personales que son resumen de su dilatada vida profesional.

También los herederos del teniente general D. Eduardo Prado Castro nos han hecho entrega de un uniforme de etiqueta completo así como de un mapa de aproximación a la Base Aérea de Zaragoza utilizado por él.

Otro curioso documento, que en este caso nos llega de la mano de uno de los miembros de la Asociación de Amigos del Museo, D. Ramón Sainz de Vicuña, forma ya parte de la colección documental: se trata de un menú del almuerzo celebrado en Barajas el día 12 de mayo de 1939, con la peculiaridad de que está firmado por Francisco Franco, Carmen Polo, Alfredo Kindelan y Camilo Alonso Vega.



Romeo 41

D. Carlos López de Anca y D. Pedro López Moral han contribuido asimismo con sendas donaciones: una maqueta de un Sikorsky SH-60B y un manipulador telegráfico, entre otros objetos, respectivamente.

Mención aparte merece la donación de la Condesa Viuda de Orssich, que ha tenido la deferencia de hacernos entrega del uniforme de la Fuerza Aérea

húngara y varias condecoraciones, entre ellas la Gran Cruz de Isabel la Católica.

Para terminar, y aunque no se trata de una donación como tal, si aprovechamos para dar la bienvenida desde aquí a tres nuevos vehículos procedentes del CLOMA: un camión cisterna Pegaso, un camión cisterna SAVA y un camión Mercedes Benz.



Algunas de las piezas donadas por la familia Sánchez Tarifa



Piezas donadas por la condesa viuda de Orssich



NUEVA EDICIÓN DE LA GUÍA DE BOLSILLO DEL MUSEO DEL AIRE

Ha sido publicada una 2ª edición de la guía de bolsillo del Museo de Aeronáutica y Astronáutica. La obra, con textos del coronel Ángel Negrón y de Enrique Fominaya, y la cuidada fotografía y moderno diseño por parte de la sección Histórico Técnica del Museo ha sido actualizada con la reseña de algunos de los nuevos fondos incorporados a la colección en el último año. Así mismo, se ha puesto al día el capítulo dedicado al hangar número 1, reflejando las importantes reformas que se han llevado a cabo con la división de éste en cuatro grandes fases temáticas, separadas y bien diferenciadas: Pioneros de la Aviación, Campaña aérea española en el norte de África, Período entre guerras y Grandes raids de la Aviación española, sin olvidar la sala de Laureados y el pequeño espacio expositivo dedicado a la aerostación.

La guía incluye planos actualizados del Museo (a mayo de 2017) indicando el recorrido recomendado que ayudan al visitante a reconocer de forma sencilla la ubicación de cada pieza.

También se ha cambiado la portada con un diseño realizado por las dependencias de la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa.

Se trata de un manual básico para el visitante, sin la pretensión de abarcar campos más técnicos evitando las típicas tablas de prestaciones y características de las piezas, así como un anecdotario histórico, ya que para eso existen publicaciones técnicas e históricas más apropiadas y especializadas en cada uno de los temas.



El Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire es uno de los más completos del mundo de su índole por número e importancia de los fondos que custodia. Pero este museo no se detiene. Se trata de un museo vivo que admite y acoge cada día nuevos fondos para su conservación. Ese dinamismo provoca que cualquier guía, en el momento de su publicación, haya quedado ligeramente desfasada. No obstante, esa es la grandeza de un museo como éste: es como un álbum de cromos de historia que nunca se completa y en el que, en cada visita, hay algo nuevo por descubrir y admirar. Por ello pedimos disculpas cuando en próximas visitas encuentren variaciones y modificaciones no reflejadas en la guía.



ACTO DE TOMA DE POSESIÓN DEL GENERAL GÓMEZ ROJO COMO JEFE DEL SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 15 de Diciembre tuvo lugar en el Salón de honor del Cuartel General del Ejército del Aire el acto de toma de posesión del general de división D. Pablo Gómez Rojo como jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, relevando al general de división D. Javier Muñoz Castresana, quien hasta la fecha había ejercido este mando.

El acto estuvo presidido por el JEMA, general del Aire D. Francisco Javier García Arnaiz, quién leyó la Orden Ministerial del nombramiento para el cargo.

A continuación, el JEMA pronunció la fórmula de toma de posesión y el general Gómez Rojo realizó el juramento de cumplir fielmente las obligaciones de su nuevo cargo.

El acto contó con la presencia de integrantes del Consejo Superior Aeronáutico, miembros del SHYCEA, entre ellos mencionar un pequeño grupo representando al Museo del Aire, comisionados del Cuartel General, invitados y familiares del general Gómez Rojo.

El general Gómez Rojo pronunció una alocución en la que agradeció al JEMA y a los miembros del Consejo Superior la confianza depositada en su persona para ocupar ese cargo. El JEMA también aprovechó la ocasión para reiterar públicamente su confianza en el general Gómez Rojo para el desempeño de su cargo, elogiando sus capacidades profesionales y sus cualidades personales. Para finalizar el acto se ofreció a los asistentes una copa de vino español.



CONVENIO DE COLABORACIÓN DE LA FUNDACIÓN AENA

Un año más, la Fundación A.E.N.A. y el Ministerio de Defensa han firmado el Convenio de Colaboración con el Ministerio de Defensa para la digitalización, recuperación, catalogación, registro y conservación de los fondos documentales del Archivo Histórico, así como la restauración, tratamiento para la conservación y exhibición de los fondos del Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire.

La renovación de dicho acuerdo supone la continuidad de una colaboración indispensable para la difusión de la cultura aeronáutica, y que se traduce en la práctica en la posibilidad de dotar de los medios necesarios para que el S.H.Y.C.E.A. pueda cumplir con sus obligaciones como salvaguarda del Patrimonio Aeronáutico Militar Español.



DONACIÓN DE PIEZAS PERTENECIENTES AL PILOTO HÚNGARO CONDE D. FERDINAND ORSSICH

El 5 de abril, en las instalaciones del Museo de Aeronáutica y Astronáutica en la Base Aérea de Cuatro Vientos, tuvo lugar el acto de donación a éste de varias piezas pertenecientes al piloto húngaro y héroe de guerra, conde D. Ferdinand Orssich, por parte de su viuda, la condesa Margarethe Loudon Orssich. Las piezas cedidas son: uniforme de aviación de Hungría, compuesto por guerrera, pantalón, gorra de plato y guantes, 6 condecoraciones de la 2ª Guerra Mundial, la Gran Cruz de Isabel la Católica y el libro de memorias "Una vida entre dos siglos".

El acto tuvo lugar en el hangar nº 1, al lado del Flyer de los hermanos Wright con una presentación digital de su azarosa vida amenizada por la música de Franz Listz. Contó con una representación de personalidades civiles y militares, entre las que destacó la presencia de la embajadora de Hungría en España, Enikő Gyóri, del director del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, general de división D. Pablo Gómez Rojo, y del director del Museo del Aire, coronel D. Juan Ayuso.

En este sentido, el general Rojo llevó a cabo una alocución en la que destacó la vocación aeronáutica del conde de Orssich, así como "su gran amor a España". Por su parte, la embajadora de Gyóri aprovechó la ocasión para destacar los lazos que su figura tendió entre los dos países, así como "los valores que defendió durante toda su vida".

Tras la Segunda Guerra Mundial, durante la cual llegó a destruir una fábrica de tanques soviética a bordo de su caza, el piloto magiar estableció en España su residencia, donde llegó a ser condecorado con la Gran Cruz de Isabel la Católica por su Majestad el Rey Juan Carlos, y a ostentar el cargo de embajador de la Soberana Orden de Malta.

El acto incluyó una visita a las instalaciones del museo y concluyó con la firma de los documentos de donación por parte de la condesa de Orssich y el Coronel Juan Ayuso.

Finalizó con una foto de familia, firma en el Libro de Honor y un vino de Honor por gentileza de la Condesa Orssich.





III EDICIÓN DEL CONCURSO ESCOLAR “VUELA CON TU HISTORIA”

La tercera edición del concurso escolar “Vuela con tu Historia” se ha celebrado por segundo año consecutivo dentro de las instalaciones del Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

El 27 de abril de 2017 organizado por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA) que forma parte del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), se llevó a cabo este concurso que tiene como finalidad dar a conocer el Ejército del Aire y sus centros de enseñanza a la sociedad y, en particular, a los alumnos de Enseñanza Secundaria Obligatoria, Bachillerato y Formación Profesional, impulsando el interés de los estudiantes por la Historia de España y fomentar el conocimiento de nuestra historia aeronáutica entre los miembros de nuestra comunidad educativa.

En esta ocasión se contó con la participación de 28 centros educativos de Andalucía, Castilla la Mancha, Castilla León, La Rioja y Madrid, con más de 300 alumnos que tuvieron la oportunidad de demostrar sus conocimientos sobre la Historia de España y cultura aeronáutica.

El concurso consistió en la realización de una yincana (desarrollada en el Museo) con diez puntos de



control en la que cada equipo debía resolver en un tiempo determinado unos cuestionarios sobre distintas épocas de la Historia de España y uno en particular sobre la Historia de la Aeronáutica Española.

Durante el transcurso de la prueba, los profesores de los centros educativos asistieron a una conferencia sobre el papel que desempeña el Ejército del Aire en la actualidad, tras la cuál tuvieron la oportunidad de realizar, junto a los alumnos, una visita guiada por las instalaciones del Museo del Aire. Por último, todos los participantes en el evento posaron para la toma de una fotografía que sirva como memoria del acto.

Como en ediciones anteriores, los escolares ganadores serán premiados con un vuelo, a bordo de un avión militar de transporte, a la Academia General del Aire (AGA) donde, además de visitar las instalaciones, disfrutarán del ambiente aeronáutico conviviendo con los alumnos de la Academia.



EXPOSICIÓN PERMANENTE EN EL ARCHIVO

El 23 de marzo de este año se inauguró oficialmente en el Castillo de Villaviciosa de Odón, sede del Archivo Histórico del Ejército del Aire, la exposición permanente “Aire e Historia”, en la que el Museo colabora con la cesión de varias piezas de sus colecciones.

Repartida entre el patio del edificio y los pisos superiores, esta exposición, en palabras del General Jefe del Servicio Histórico, D. Pablo Gómez Rojo, “cuenta una doble historia, la del castillo y la de la Aviación y la Industria Aeronáutica”, convirtiéndose en un vehículo ideal de divulgación de nuestra Historia Aérea.



DONACIÓN DE PIEZAS PERTENECIENTES AL DR. INGENIERO AERONÁUTICO DON CARLOS SÁNCHEZ TARIFA

El mes de febrero del año en vigor, gracias a la gentileza de la Sra. Dña. Ana María Montañés Fabra, viuda del Doctor Ingeniero Aeronáutico Don Carlos Sánchez Tarifa, se efectuó la donación de varios enseres y recuerdos personales del mismo que demostraban su dilatada y trascendente carrera profesional en el mundo aeronáutico nacional, siendo pionero en el mundo de la propulsión aeroespacial en España. Entre los objetos donados se encuentran uniformes, medallas y libros, destacando el collar y el anillo de Doctor Ingeniero Aeronáutico además del Premio Emilio Herrera.

Don Carlos Sánchez Tarifa nació en 1921 en Ciudad Rodrigo (Salamanca) y falleció el 12 de enero del 2012. Fue catedrático, maestro, militar, investigador, considerado el "padre" de la propulsión aeronáutica y espacial española. Estudió en la antigua Academia Militar de Cuatro Vientos (dependiente del Ministerio del Aire) y el quinto año se hizo piloto, siendo primero de su promoción y Premio Extraordinario Fin de Carrera en 1947. Ese mismo año se incorporó al INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), donde llevó a cabo numerosos trabajos técnicos y de investigación, destacando los estudios de combustión para la Air Force Office of Scientific Research o los estudios sobre mecanismos de propagación de incendios forestales para el Forest Fire Research Service.

En el INTA llegó a ser director de los departamentos de Investigación y Estudios Avanzados y de Energía y Motopropulsión. En el año 1950 fue jefe de Sección

de motores de reacción en el INI (Instituto Nacional de Industria); en 1955 efectuó estudios para el servicio forestal de EEUU sobre prevención de fuegos en el grupo de combustión; en 1960 alcanzó el grado de Doctor Ingeniero Aeronáutico y entre 1961-1988 fue Catedrático de Propulsión por Reacción Aérea y Espacial. En 1963, Aeronautical Engineer (California Institute of Technology, Caltech) formó parte de las jóvenes promesas inclinándose por la ingeniería en una época en la que empezaba a "despegar" el sector en España. Combinó la docencia con la investigación, colaborando

en el desarrollo de proyectos a nivel nacional e internacional por lo que, en 1974, fue subdirector de Investigación y Doctorado, en 1981-1985, Director de la ETSI Aeronáuticos, y en 1985, en SENER Grupo de Ingeniería fue Ingeniero Jefe en el desarrollo del motor para el avión europeo de combate EF 2000 (European Fighter Aircraft, proyecto EFA). También colaboró en el proyecto de torre de lanzamiento de cohetes de sondeo en Kiruna (Suecia).

Con numerosos premios, reconocimientos y condecoraciones, Sánchez Tarifa desde que era niño siempre quiso ser Ingeniero Aeronáutico, era su vocación y el Museo tiene la gran fortuna de contar con todos sus enseres y piezas personales que atestiguan su agitada carrera profesional que tan excelentes resultados ha reportado al mundo Aeronáutico.



Piezas donadas por D. Carlos Sánchez Tarifa

ENTREGA DE TORRE DE CONTROL MÓVIL RESTAURADA

El día 21 de abril tuvo lugar el acto de entrega de una torre de control móvil restaurada por el Centro Logístico de Material de Apoyo (CLOMA). A dicho acto acudieron los respectivos Jefes de Unidad, el coronel D. Raúl Marcos Calvo Ballesteros, el coronel director del Museo D. Juan Ayuso Puente, diverso personal comisionado, así como personal del CLOMA encargado de dicha restauración.

Esta torre consta de un cuerpo principal sobre remolque, puerta de acceso en el lateral izquierdo con escalerilla colgante y retráctil. Tiene una ventana en el lado derecho, con luces rojas en el techo a modo de sirena, antena de comunicaciones y una cúpula acristalada.

El interior está dividido en dos secciones, una correspondiente al puesto de observación, con dos sillas, y la otra con panel de control de mandos.





EXPOSICIÓN EN PALENCIA “VOLAR: LA HISTORIA DE UNA AVENTURA”

Para divulgar la cultura de seguridad y defensa, entre el 5 y el 31 de mayo, se han celebrado desde el Ministerio de Defensa una serie de actos en la provincia de Palencia.

En el ámbito de estas “Jornadas de Divulgación de la Cultura de Defensa” se han organizado, entre otros actos, dos exposiciones, un ciclo de conferencias, un concierto, un homenaje y una jura de bandera.

El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA) no podía faltar a tan relevante cita y el Museo de Aeronáutica y Astronáutica montó en el Centro Cultural Provincial de Palencia una amplia exposición bautizada como “Volar: La Historia de una Aventura” que fue inaugurada el 10 de mayo a las 12:00 horas y se mantuvo abierta al público hasta el 24 del mismo mes.

La muestra, que fue inaugurada por el general de división D. Pablo Gómez Rojo, Jefe del SHYCEA y Doña Ángeles Armisen, Presidenta de la Diputación de Palencia, expone una serie de maquetas a gran escala de aviones que han formado parte del Ejército del Aire español, desde los más antiguos hasta los modernos F-18, Eurofighter... Además, se exponen otras significativas piezas que forman parte del patrimonio cultural como motores de avión, condecoraciones, uniformes, etc.

Para ilustrar la exposición, ésta se complementa con una importante serie de paneles explicativos y fotografías que señalan la evolución de nuestro Ejército del Aire desde sus orígenes hasta el presente.

Durante la inauguración, el general Gómez Rojo apuntó que “...el estar en Palencia no es una casualidad, es querer dar a conocer el esfuerzo diario que todos los

componentes del Ejército del Aire realizamos en tantas unidades y que Palencia pueda conocer ese trabajo...”

Por su parte, la Presidenta de la Diputación comentó que “...agradecemos al Ejército del Aire y al Ministerio de Defensa que hayan elegido Palencia para realizar distintas acciones a lo largo del mes dando a conocer la labor que realizan las Fuerzas Armadas dentro y fuera de nuestras fronteras.

Por otro lado, y dentro del ciclo de conferencias que se ha llevado a cabo durante estas jornadas, el 11 de mayo a las 19:30 horas en el Palacio Provincial, el general de brigada D. Santos Senra Pérez, Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA), pronunció la conferencia “Ejército del Aire Siglo XXI sirviendo a nuestra sociedad”.

Como complemento, el último fin de semana de la muestra, en la Plaza de Abilio Calderón se expuso un auténtico avión North American T-6 y la cabina de un avión de combate Phantom a la que el público pudo acceder para conocer su interior.



ACTIVIDADES EDUCATIVAS EN EL MUSEO DURANTE 2017

Con el mes de febrero comenzó una nueva edición de las actividades educativas organizadas por el Museo, destinadas a nuestros visitantes más jóvenes, con nuevos recorridos diseñados expresamente para grupos escolares de Educación Infantil y para alumnos de 1º, 2º y 3º del Ciclo de Educación Primaria. Esta vez los más pequeños están conociendo que es un avión, las partes más importantes y por supuesto los aviones más significativos del Museo, mientras que los mayores emprenderán las aventuras que encomiendan a los “escuadrones” y comprenderán a los pilotos que arriesgaron sus vidas para conseguir hazañas.

También han vuelto las actividades de fin de semana destinadas a las familias que pueden disfrutar con una entretenida visita-taller con el objetivo de conocer los aviones más singulares del Museo, así como de un monólogo teatralizado sobre la figura de Dolores Vives, una de las primeras mujeres en conseguir el título de piloto.

Estas actividades se están llevando a cabo desde el mes de febrero y se prolongarán hasta septiembre del presente año, y su calendario puede consultarse en la página web de nuestro Museo.

MONÓLOGOS TEATRALIZADOS **ACTIVIDADES DIDÁCTICAS DEL MUSEO DEL AIRE**

DOLORÉS VIVES y las 1200 horas

“Dolores Vives fue de las primeras mujeres de España en conseguir el título de piloto [...] Vio una vida de leyenda, pero una historia de mujer de un fallido, de la historia de las españolas de la aviación” Miguel de Lencastre

FECHA:
12 de marzo
2 de abril
14 y 21 (2 sesiones) de mayo
14 de junio
10 y 17 de septiembre
* en base a los recursos de museo

© Museo del Aire. Todos los derechos reservados. Publicado por la editorial del Aire, dentro de la colección de actividades de divulgación científica y educativa.

Si los aviones pudieran hablar, cuántas historias nos contarían, cuántas vivencias en cada uno de ellos, cuántas enfermedades (averías), cuantos felices momentos y cuántas cabalgadas al mando de sus jinetes aviadores.

Hoy vamos a analizar la vida de uno de ellos, el Ju-52 T-2B-254, con matrícula 721-14, la de su último destino en la Escuela Militar de Paracaidistas de Alcantarilla. Nació este avión en agosto de 1954, en la factoría de CASA en Getafe, pasando destinado al Grupo de Transporte de Alcalá de Henares hasta el año 1956 en que pasa al Ala 35 de Transporte de Getafe. En mayo del año siguiente se incorpora al Ala Mixta nº36 de Las Palmas, siendo destacado inmediatamente a Sidi Ifni, y allí actúa en la guerra que nos montaron los marroquíes y en la que tuvo días de gloria. Corría el año 1957 y, ante la ineficacia de nuestro servicio de inteligencia, tuvo que ser la esposa de un cabo de la policía indígena que había ido a Agadir a visitar a su familia la que informó que allí había miles de soldados del Ejército de Liberación Marroquí (las bandas incontroladas (que decía) Mohamed V, que estaban preparados para invadir el territorio de Ifni. El plan consistía en atacar a la vez todos los puestos españoles, cortando las comunicaciones y adentrarse en la ciudad, para matar por la noche a todos los oficiales españoles mientras dormían en sus casas.

El general Gómez Zamalloa (el héroe del Pingarrón y de la División Azul) que acababa de tomar el mando del África Occidental Española, puso en alerta a todas las fuerzas, pero las fuerzas eran muy escasas: dos tabores del Regimiento de Tiradores de Ifni, un grupo de policía indígena y una bandera paracaidista.

Por fin, el día 25 de noviembre se produjo el asalto. Las posiciones defendidas por la policía indígena se pasaban al enemigo o fueron eliminadas. Las posiciones con tropas españolas, como Tiugsa, Telata, Tamucha, Tiluin, etc... fueron cercadas y resistieron en los fuertes esperando la llegada de refuerzos, pero estos tardarían en llegar. La única ayuda que se le podía prestar eran los Junkers, que estuvieron abasteciéndolos diariamente, y nuestro avión fue de los primeros. Los lanzamientos eran apoyados por los Heinkel que ametrallaban en vuelo rasante al enemigo. Al acabar la pasada y darle el tirón, era muy útil la acción del radio que desde la torreta ventral ametrallaba con la MG 15 de 7,62 mm, y así impedía que el enemigo atacara el avión en el momento más delicado. No era tan sencillo utilizar la ametralladora Breda frontal de 12,7 mm ya que las vainas de la munición salían a gran velocidad, rebotando en el acristalamiento de la cabina y acababan siempre en la cabeza del piloto, que



DEL MUSEO

*Herminio Jarabo Reig
Capitán Ret. Cuerpo General*



El 721-14 en su antigua ubicación en el Museo

tenía que protegerse con el brazo, algo que se solucionaría posteriormente instalando una red para almacenarlas. En la posición de Tiugsa se habían concentrado las tropas dentro del fuerte, y un soldado de la policía indígena que tenía la familia en un zoco cercano, hizo señas a su mujer para que al atardecer viniese corriendo con los hijos a refugiarse al fuerte, pues temía represalias. La mujer así lo hizo, y en la carrera al fuerte fue tiroteada y herida de muerte, la recogieron los soldados y la trasladaron al acuartelamiento donde murió dejando varios hijos, uno de ellos de 4 meses de edad. Ante la ausencia de ninguna cabra ni vaca, ni ningún medio de alimentarlo, se comunicó la situación por radio a Sidi Ifni, y allí el capitán Iturrate, famoso aviador que se conocía el territorio como la palma de la mano, se fue a la farmacia y de su bolsillo compró unos botes de Pelargón, una leche maternizada que se utilizaba mucho en aquella épo-

ca, los metió en una cesta de mimbre con paja, las acompañó de un par de cartones de Coronas, tabaco muy apreciado por nuestras tropas y salió con nuestro Junker hacia Tiugsa. Lanzó la cesta con éxito a muy baja altura y al salir fue tiroteado recibiendo un impacto en el plano derecho, el mismo que tiene nuestro avión, por lo que no cabe duda que debió ser el mismo aparato. No sé si ese muchacho, un hombre hoy en día, sabrá que vive gracias a que un oficial español y un avión español se jugaron la vida para que él pudiera seguir viviendo. Nuestro avión siguió en el Ala 36 de Las Palmas hasta julio de 1960 en que pasó a la Escuela Militar de Alcantarilla, su último destino, y allí permaneció hasta 1972, en que hizo su último vuelo a la Maestranza de Cuatro Vientos, allí fue dado de baja y entregado al Museo donde, después de tantas misiones, duerme el dulce retiro de los héroes.



Vista aérea de Tiugsa, Ifni, Marruecos. 1957





CASA Junkers 352

Foto: Pilar Alguacil Ratón



ESTUDIOS DE CASO (2ª PARTE)

SANTA CRUZ DE MUDELA

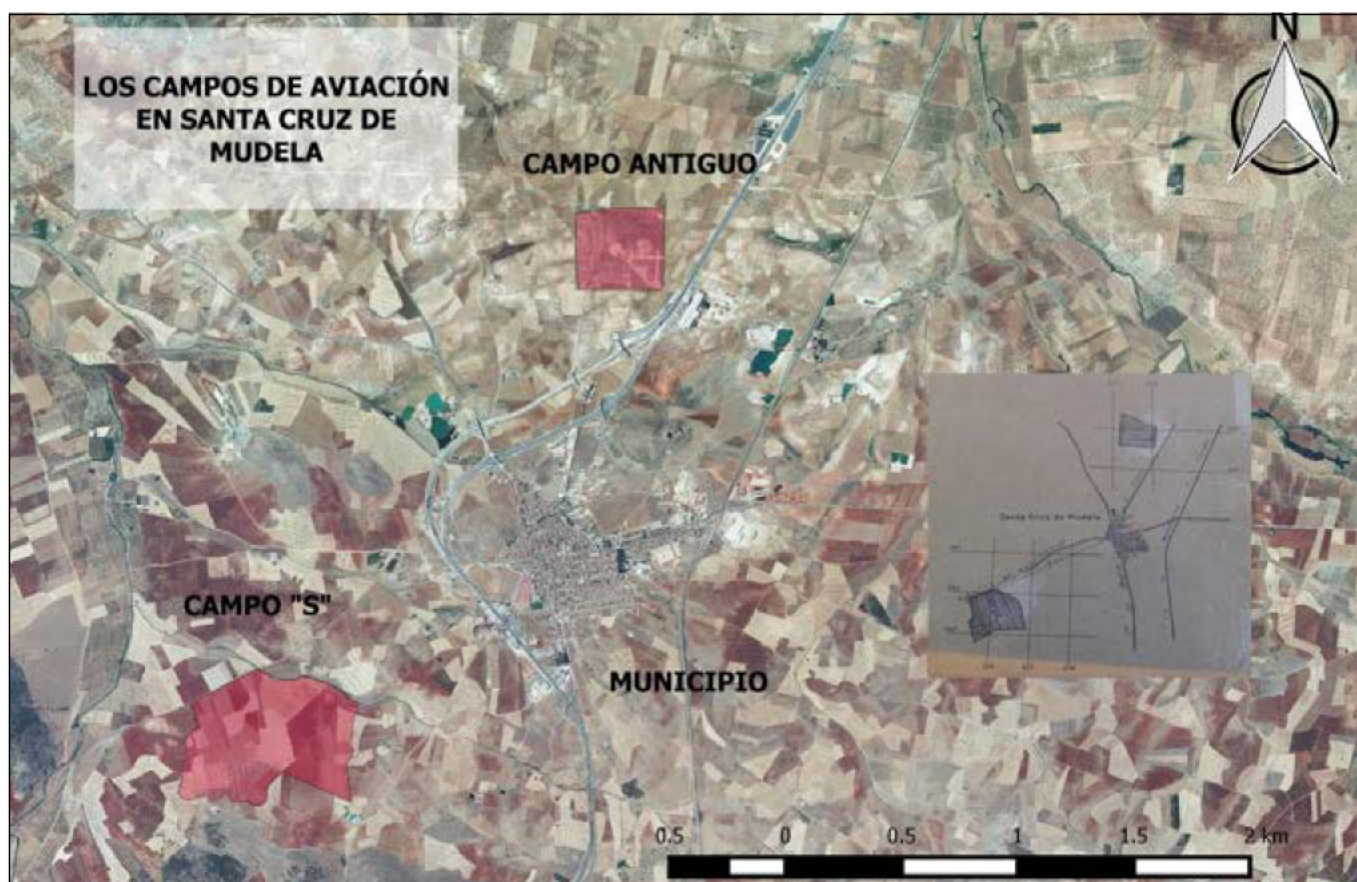
Santa Cruz de Mudela tiene dos campos de aviación, uno al norte conocido como Campo Antiguo y otro al sur y conocido como Campo "S". El campo norte está situado a 2 kilómetros de la población de Santa Cruz de Mudela y a escasos metros de la carretera N-IV que conecta Madrid y Andalucía. El Campo "S" está a 3,5 kilómetros aproximadamente del pueblo y se sitúa al lado de la carretera que conecta la población de Santa Cruz de Mudela con la de Bazán.

– Campo antiguo.

El campo antiguo de Santa Cruz de Mudela tiene una forma muy simétrica, en forma cuadrada, que tenía unas

dimensiones de 1000x1300 metros tras la ampliación que sufrió en los años 1936 y 1937. El terreno sobre el que se encontraba la pista de aterrizaje y los edificios propios de un aeródromo fue adquirido por el ayuntamiento del pueblo, con unas dimensiones de 500x500 metros en 1925 o 1926 y se cedió al Estado, responsable este último de habilitar el campo de aviación.

Durante el año 1936 fue utilizado el aeródromo por bombarderos Breguet XIX, Nieuport 52, Dewoitine, un Dragon Rapide y una escuadrilla de Potez 54 al mando del capitán Mellado quien morirá en Talavera a bordo del Potez 54 "Aquí te espero". Estos aviones realizaban tareas de bombardeo y hostigamiento en Córdoba y apoyaba a la infantería republicana en este frente. En los años 1937 y 1938 se podían ver Polikarpov I-15 o "Chatos", Polikarpov R-5 "Rasantes" y Polikarpov RZ "Natachas" que actuaban sobre el frente de Madrid.

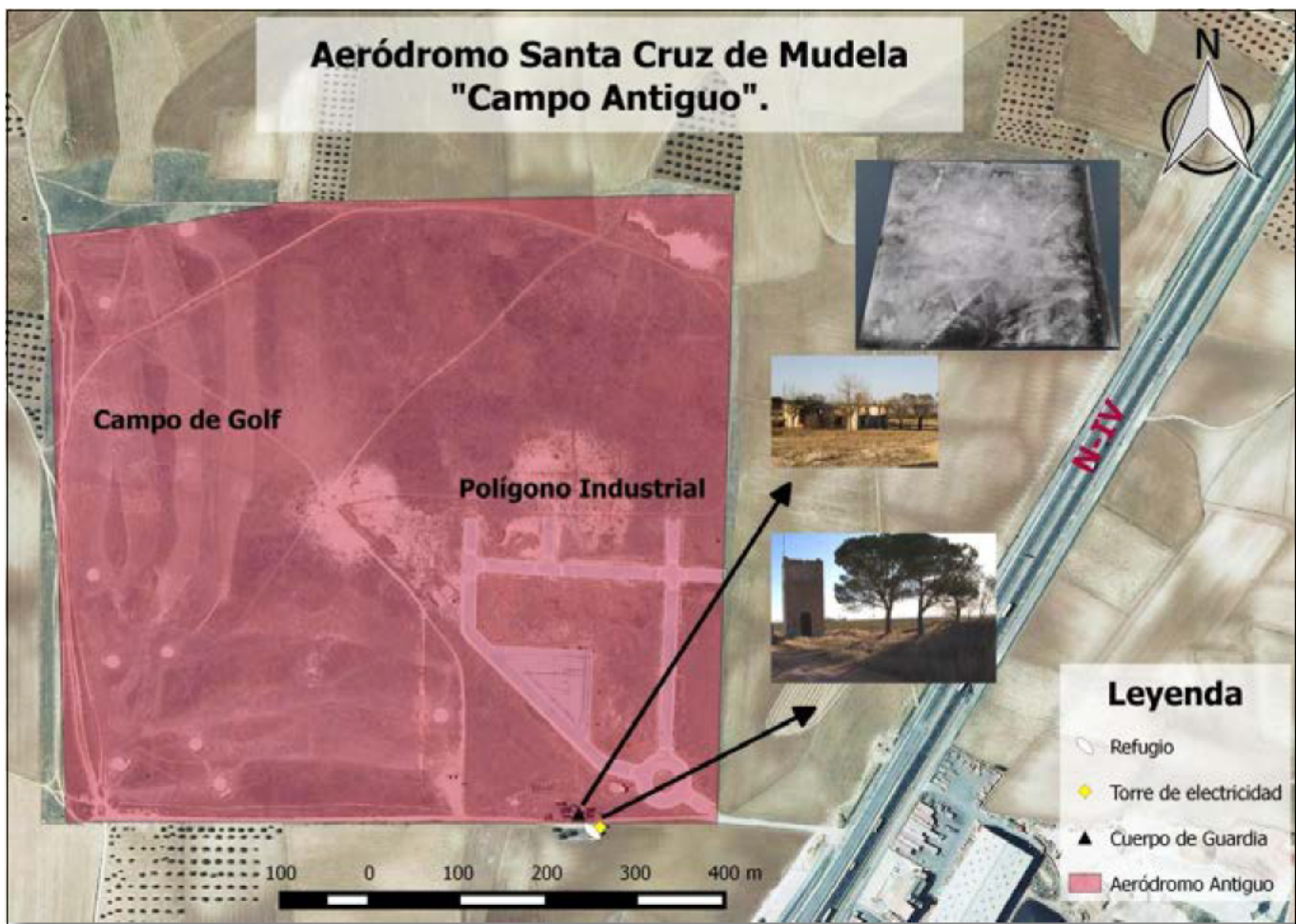


Mapa de Santa Cruz de Mudela (IGN y elaboración propia)

*Extracto del trabajo de investigación dedicado a la historia aeronáutica en Ciudad Real.

DE LA AVIACIÓN EN LA CIUDAD REAL*

Lorena Marchante García
Fernando Arenas Mora



Mapa de Santa Cruz de Mudela -Campo Antiguo- (IGN y elaboración propia)

Al término de la Guerra Civil, el campo fue inventariado por el ejército nacional e incluso siguió en funcionamiento, además se pensó en ampliar el campo en 1944 para lo cual se elaboraron varios planos al efecto, pero fue denegado en 1951. Por otro lado en 1947 se cerró el campo de Valdepeñas y trasladaron la estación de radio a este campo, lo cual se tratará a continuación.

Los edificios que tenía este aeródromo durante la Guerra eran dos, el cuerpo de guardia y a la espalda de este, un refugio. Posterior al conflicto se construyó un transformador de electricidad, necesario para el traslado de la estación de radio antes mencionado. Estos tres edificios están muy cerca entre sí.

El cuerpo de guardia se encuentra en un estado ciertamente ruinoso actualmente. Mantiene las paredes exteriores pero en el interior apenas se intuyen las estancias que tenía. Comparando una foto actual con una recogida en "Los aeródromos en la Guerra Civil. La provincia de Ciudad Real" el deterioro es evidente, además de haber una especie de garita construida en el centro de la edificación. El intervalo cronológico entre ambas fotografías es de apenas una década.

Detrás del Cuerpo de Guardia se encuentra el refugio y la torre de electricidad. El refugio se localiza por encontrarse bajo un montículo, con la entrada a ras de suelo. Tiene un acceso complicado, pues la escalera que desciende al interior casi no



Comparación cuerpo de guardia (Fotografía de los autores)

existe al estar ya convertida en una rampa de tierra. Se trata de un refugio en forma de L con una capacidad máxima de 15 o 20 personas, que según Fernández Maroto y Marín Arroyo en La Guerra Civil en Castilla-La Mancha, 70 años después, bajaría 7,2 metros y tendría una longitud de 6 metros.

La torre de electricidad se construyó en 1944 como así demuestran los documentos. En febrero de ese mismo año se decretó el cierre del aeródromo de Valdepeñas y el posterior traslado de la estación de radio, pero el inconveniente era la falta de electricidad en dicho campo, por lo que se procedió a la construcción de este edificio. Actualmente el edificio se conserva en bastante buen estado en comparación con los edificios anexos.

Actualmente el terreno sobre el que estaba el aeródromo alberga un campo de golf del club "Mudela Golf" y el polígono industrial "Campo de aviación". Pese a estas construcciones recientes, se han mantenido los edificios, lo cual no quiere decir que se conserven puesto que están abandonados a las inclemencias meteorológicas.

– Campo "S".

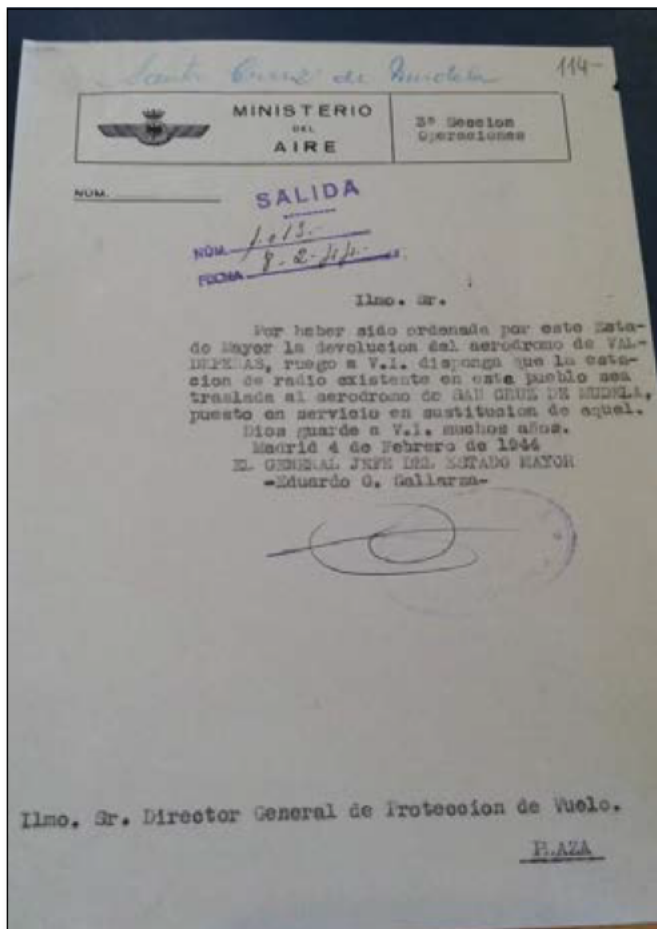
El campo de aviación al sur de Santa Cruz de Mudela tiene una forma complicada, muy irregular, con una vegetación principalmente de olivos y campos de cereal. Este campo tiene la particularidad de que no fue registrado por el ejército nacional, algo posiblemente ayudado por la vegetación que rodeaba al campo. Esto hace pensar que el verdadero aeródromo fuera este, mucho más grande que el campo antiguo, haciendo labores auxiliares este último. Dispone de dos refugios y un polvorín suficientemente alejado de



Edificios del campo antiguo (Fotografía de los autores)



Entrada al refugio (Fotografía de los autores)



Documento sobre el traslado de la radio a Santa Cruz de Mudela (AHEA)



Mapa de Santa Cruz de Mudela -S- (IGN y elaboración propia)



Entrada 1 al Refugio 1 (Fotografía de los autores)

estos y situado en un cerro desde el cual se divisa todo el terreno del aeródromo.

El primer refugio a tratar se encuentra en un olivar, fuera de los límites del aeródromo. Hoy en día se sigue dedicando a la misma actividad el terreno e incluso hay olivos plantados sobre el edificio. Las entradas se pueden localizar sin ninguna dificultad, por el montículo bajo el que se sitúa el refugio, con dos entradas enfrentadas. Ambas están abovedadas con cuarcita y ladrillos, material también utilizado en los muros. Las entradas no tienen más de 70 centímetros de ancho y las escaleras que conducen al interior, en ambos accesos están en muy mal estado en la actualidad. Atendiendo al tamaño del montículo, es un refugio bastante grande comparado con el montículo del segundo refugio que se tratará a continuación.

El segundo refugio, perteneciente al campo "S" se encuentra en la linde de dos campos de cultivo de cereal, apreciable por el montículo bajo el que se encuentra. Para su localización fue fundamental la ayuda de un trabajador del olivar donde se encuentra el refugio anteriormente tratado. Siguiendo la pauta de refugios cuenta con dos entradas enfrentadas con una anchura no superior al metro de longitud. Las entradas se orientan al aeródromo y al polvorín respectivamente. Las escaleras que dan acceso se han conservado

realmente mal, lo que dificulta su acceso al interior al igual que el resto de edificaciones de esta población ya tratadas.

Por último, el polvorín se encuentra en un cerro desde donde se puede tener una vista privilegiada del aeródromo. Hay que mencionar que está situado fuera de los límites de



Entrada al polvorín (Fotografía de los autores)



Orientación de las entradas al refugio
(Fotografía de los autores)

las pistas de aterrizaje y muy retirado de los dos refugios que se han tratado. Actualmente está dentro de una propiedad privada, de la cual su dueño se comprometió a mantener el polvorín, cosa que ha cumplido aunque haya edificado encima de este. Desde la valla que delimita la propiedad se puede divisar la entrada del polvorín, abovedada con ladrillo, empleados también en los muros.

VALDEPEÑAS

A dos kilómetros al norte de la localidad de Valdepeñas, y a apenas 150 m al este de la carretera N-IV que unía Madrid y Cádiz, se encontraba uno de los aeródromos que prestaron servicio a la aviación militar republicana durante la guerra civil española.

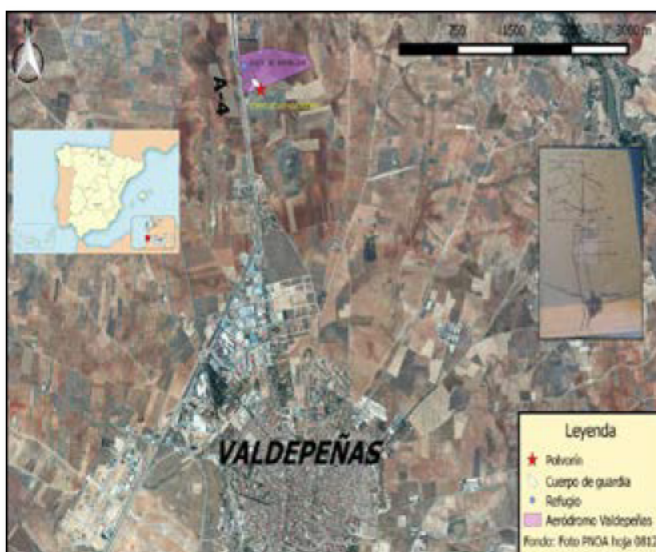
Con frecuentes nieblas, principalmente durante los meses de diciembre y enero, tenía forma irregular y unas dimen-

siones máximas de 1.500 x 940 m, estando construido sobre una superficie llana y arcillosa, pero compacta, siendo muy importante la cuestión de que no se encharcaba con las lluvias, lo que facilitaba el despegue y aterrizaje de los aviones.

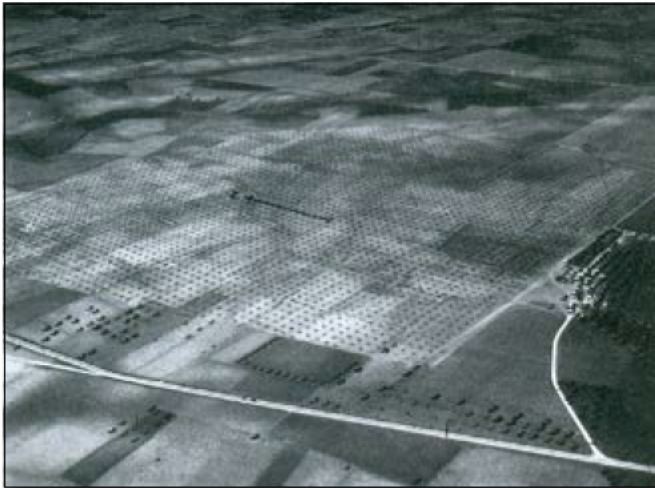
Rodeado de terrenos de viñas y olivos, no disponía de hangares, y se utilizaban los olivos próximos para ocultar bajo ellos los aviones y protegerlos de las bombas enemigas. Es significativo que este aeródromo, a pesar de no contar con ametralladoras antiaéreas (en la provincia de Ciudad Real únicamente se instalaron en el aeródromo de Puertollano), sí se había puesto en práctica uno de los métodos de defensa pasiva más utilizados durante la guerra, que consistía en cubrir la superficie del campo con carbonilla simulando la presencia de viñas u olivos, lo que visto desde el aire parecía ser un terreno dedicado a la explotación agraria y, por lo tanto, incompatible para ser usado como pista de aterrizaje. Actualmente nos puede parecer extraña la ausencia de instalaciones como hangares o torres de control que ayuden a la navegación aérea, pero debemos comprender que durante el segundo cuarto del siglo XX la aviación, especialmente la militar, únicamente necesitaba una superficie compacta, llana, que no tuviera piedras o zanjas, y que no se encharcara, para poder ser utilizada como aeródromo.

Llegó a ejercer durante un espacio de tiempo la jefatura operativa de la 5ª Región Aérea (29 aeródromos de las provincias de Ciudad Real, Badajoz y Córdoba), y su carácter de aeródromo "permanente" obligaba a que dispusiera de una dotación mínima de 1 teniente y 59 soldados, aunque la presencia de once refugios antiaéreos a lo largo del perímetro del campo, con una capacidad cada uno para unas 20 personas, y la jefatura temporal que ejerció, nos lleva a pensar que la presencia militar en este campo oscilaría alrededor de los doscientos soldados.

Aunque carecía de hangares, además de los refugios, se habían construido dos casetas para el cuerpo de guardia a la entrada del campo (las necesidades de alojamiento se



Mapa Valdepeñas (IGN y elaboración propia)



Valdepeñas foto efecto carbonilla (AHEA)



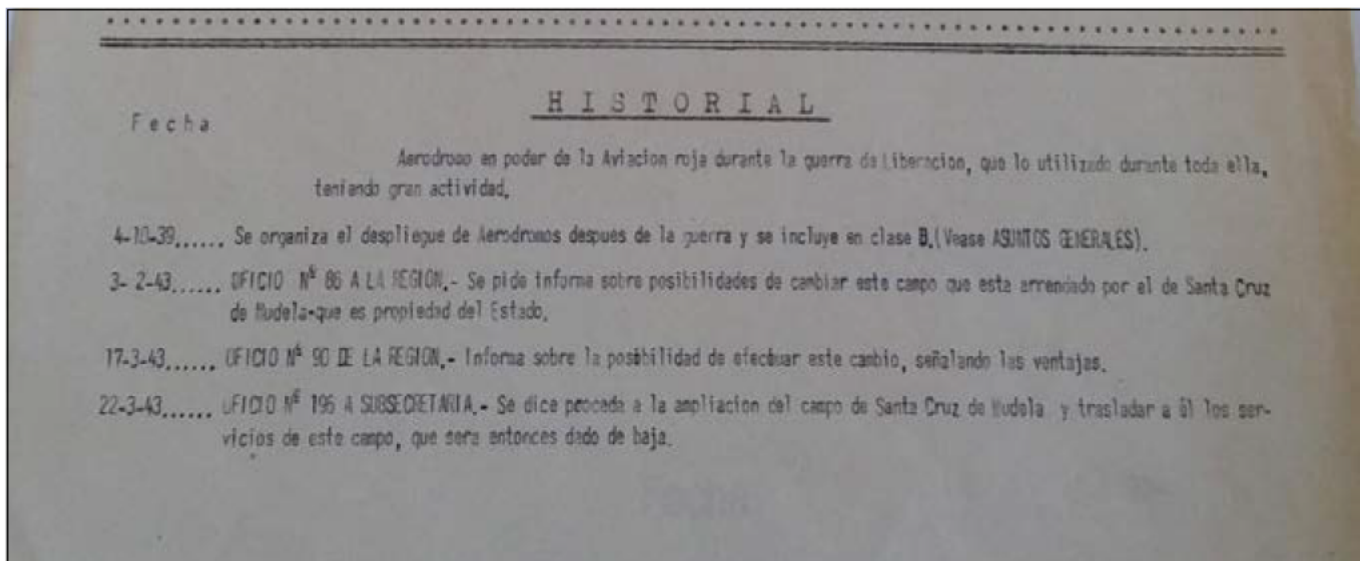
Entradas al polvorín Aeródromo Valdepeñas (Fotografía de los autores)

satisficían con edificaciones del cercano pueblo). Es significativa la existencia de un polvorín a unos 450 m de distancia al sur del campo, excavado en el cerro de las Aguzaderas, que cuenta con dos entradas con un portalón elevado en mina cada una, y una superficie de 52 m² x 2 m de altura, en el que se almacenaban las bombas y munición con la que se abastecían los aviones que estaban asignados a este aeródromo, y que se encuentra en buen estado de conservación, aunque una de las entradas ha sido taponada y convertida en un lugar donde tirar basura.

El aeródromo no disponía ni de teléfono ni de luz eléctrica, aunque el informe militar del mismo indica la posibilidad de tomar energía eléctrica en el núcleo urbano de Valdepeñas. Su uso era mayoritariamente diurno, aunque si era necesario realizar algún aterrizaje por la noche, se colocaban los coches y camiones disponibles de tal manera que sus faros definieran los límites de la pista de aterrizaje. Fue éste un campo que

experimentó una gran actividad operativa, con la presencia permanente de una patrulla de Vultee V-1A (aviones comerciales de pasajeros de fabricación norteamericana convertidos en bombarderos) a finales de 1937, y su uso posterior por numerosas escuadrillas de Polikarpov R-Z "Natachas".

En octubre de 1939, tras el final de la guerra, se organiza por el Estado Mayor del Aire el despliegue de aeródromos existentes, y se incluye al de Valdepeñas dentro de la clase D, por lo que permaneció ocupado hasta 1943, año en el que se adoptó la decisión de ampliar el cercano aeródromo de Santa Cruz de Mudela, cuyos terrenos eran propiedad del Estado, y trasladar a él los servicios que se prestaban en Valdepeñas, dando posteriormente de baja el mismo y devolviendo los terrenos a sus dueños. En la actualidad, los terrenos sobre los que se construyó este antiguo aeródromo están dedicados al cultivo de viñas y olivos, al igual que la inmensa mayoría de las tierras de esta comarca.



Informe de cierre Aeródromo Valdepeñas (AHEA)



IBERIA EN EL

En el año 2002 la compañía IBERIA cedió al Museo dos secciones del fuselaje (la cabina de mando y parte de la cabina de pasajeros) de dos de los aviones que habían volado en esa compañía. Se trata de un Douglas DC-9 32 y un Boeing B-727 200 Advanced.

He aquí una pequeña reseña de ellos.

DC-9 32

El día 25 de febrero de 1965 realiza su primer vuelo el Douglas DC-9 Series 100. El avión comenzó a prestar servicio

en la compañía norteamericana Delta Air Lines en diciembre de ese mismo año.

La compañía Iberia, consciente del rápido aumento del tráfico aéreo que se estaba produciendo, estudió la incorporación de un nuevo avión, de mayor capacidad que el Caravelle que tenía en servicio, para las rutas europeas y domésticas de mayor demanda. En base a eso, en la reunión del Consejo de administración celebrado el mes de febrero de 1965, en la planificación del Plan de inversiones para el trienio 1965-1967, cursó un pedido a la Douglas por tres de los nuevos aviones.



Cabinas de Iberia en el hangar número 6 del Museo

MUSEO

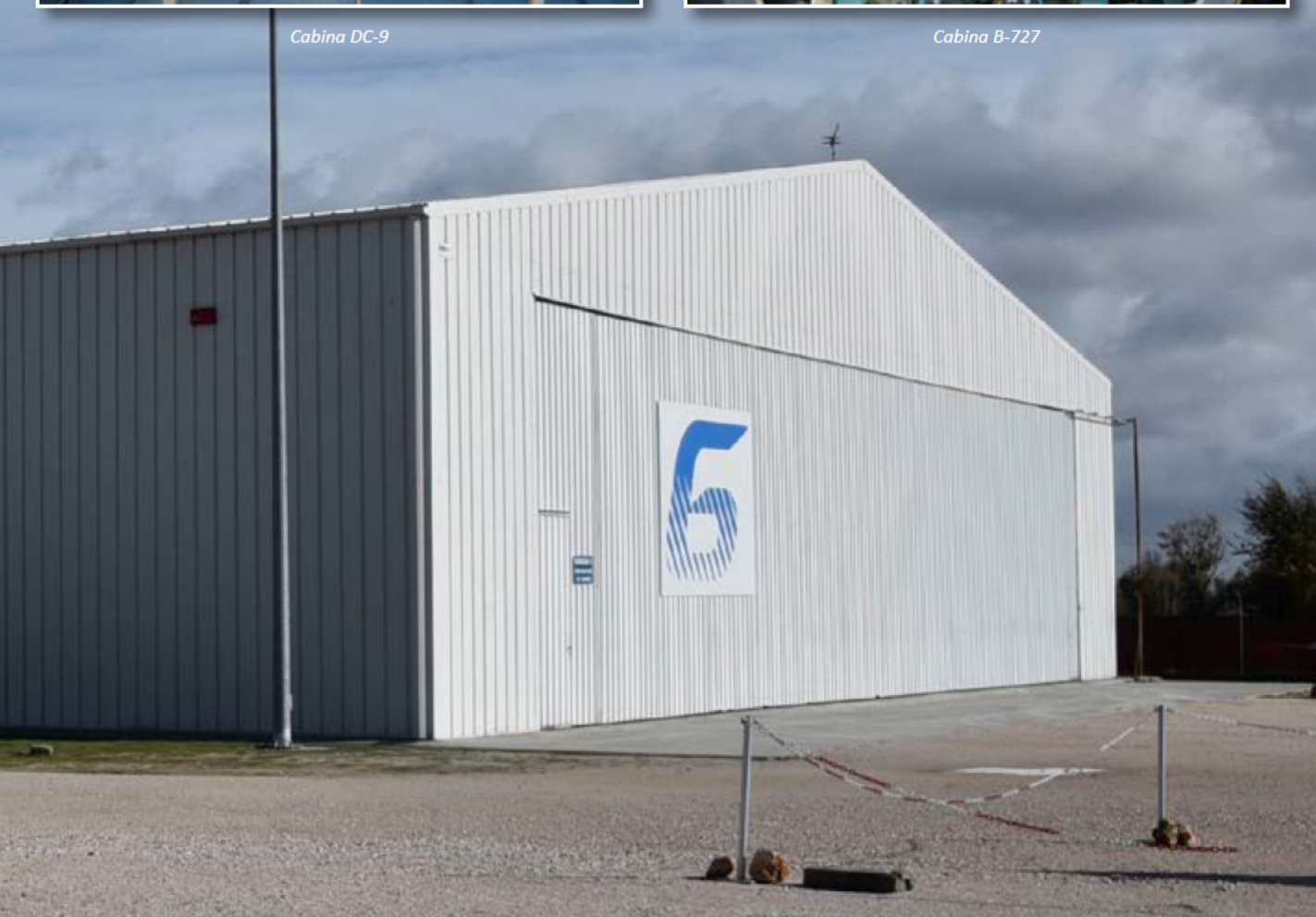
*Santiago Fernández Ramón
Miembro correspondiente del SHYCEA*



Cabina DC-9



Cabina B-727





Caravelle de Iberia

La entrada en servicio de este avión estuvo rodeada por una polémica referente a la composición de su tripulación técnica (tripulación técnica es la necesaria para que un avión pueda ser operado de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad) que era de dos pilotos, siendo así que hasta ese momento la tripulación técnica se componía de dos pilotos y un mecánico de vuelo. Finalmente la FAA (Federal Aviation Administration), después de comprobar las modificaciones efectuadas en los sistemas y en la cabina del DC-9 admitió que su operación con dos pilotos era segura.

La casa Douglas decidió, en 1966, la fabricación de versiones mejoradas del DC-9 y comenzó la fabricación del DC-9 series 30, alargando el fuselaje 4,5 metros, dotándole de slats, superficies aerodinámicas en el borde de las alas del avión que, cuando se extienden, permiten alcanzar un coeficiente más alto de sustentación permitiendo despegar y aterrizar en distancias más cortas, y con un nuevo motor más potente, el Pratt & Whitney JT8D-7, lo que permitía transportar hasta 110 pasajeros.



Motor Pratt & Whitney JT8D-9A

Iberia, en la reunión del Consejo de Administración celebrada en febrero de 1966 cambió su pedido de los tres DC-9 Series 10 por los nuevos DC-9 Series 30 hasta un total de 15 aviones. El primero de estos aviones, el EC-BIG "Villa de Madrid" fue entregado a Iberia el 29 de junio de 1967 en Long Beach. En total Iberia tuvo en servicio 35 DC-9. Series 32 y 34.

En 1967 Douglas Aircraft Company se une a la Mac Donnell Aircraft formando la Mac Donnell Douglas Corporation, continuando la fabricación de los aviones que Douglas tenía en producción.



Junio de 1967.- Recepción en Long Beach del primero de los Douglas DC-9/30 adquiridos por Iberia, el EC-BIG "Madrid"

El EC-BYE (Mac Donnell Douglas DC-9 32) que permanece en el Museo fue fabricado en diciembre de 1971 con Nº de Fabricación 47504 y de Línea N651, llegó a Iberia el 7 de febrero de 1972, siendo bautizado como "Ciudad de Mahón"; en 1990 fue traspasado a Aviaco recibiendo el nombre de "Cala Galdana".

El 1 de septiembre de 1999, con la fusión de Iberia y Aviaco, regresa a Iberia manteniendo el nombre de "Cala Galdana", y deja de volar el 23 de febrero de 2001.

En el año 2002 es cedido al Museo del Aire.



Iberia Douglas EC-BYE

Ficha técnica:

Modelo: DC-9 Series 32
 Motores: dos Pratt - Whitney JT8D-9 de 6 567 Kg de empuje
 Envergadura: 28,50 m
 Longitud: 36,90 m
 Superficie alar: 93 m²
 Peso máximo al despegue: 48 990 Kg
 Velocidad de crucero 882 Km/h
 Techo de servicio: 10668 m. 35 000 pies
 Alcance máximo: 2 600 Km
 Pasajeros: 110

B-727 200 ADVANCED

A principios de 1956 la Boeing Commercial Airplane comenzó los estudios preliminares de un nuevo avión tomando

como base el fuselaje y la cabina de mando del cuatrimotor B-707. Las compañías aéreas de los Estados Unidos querían un avión para sus vuelos domésticos con menor capacidad que el B-707 y que pudiera operar en aeropuertos pequeños. La conclusión de estos trabajos se concretó en un avión trimotor, con los motores colocados en la cola del avión, dos en el fuselaje lateral y uno colocado en el fuselaje central, con entrada de aire a través de un conducto en S colocado en la base del empenaje vertical, el B-727.



B-707 del Ejército del Aire

El primer vuelo del B-727 100 se llevó a cabo en febrero de 1963 y entró en servicio en Eastern Air Lines un año después.

En agosto de 1965 comenzó la fabricación de la serie 200, con un fuselaje alargado y nuevos motores lo que permitía aumentar la capacidad de pasajeros.

El avión tuvo un gran éxito inicial de forma que hasta el año 1970 se habían entregado más de 775 aviones. Los pedidos, entonces, comenzaron a decrecer y en el año 1971 Boeing recibió solamente pedidos por 26 aviones.

En estas circunstancias, Iberia se encontraba en proceso de modificar su plan de flotas de aviones para el periodo 1972-1977 y, después de rigurosos estudios, se decidió la incorporación del B-727 200 a la flota de medio recorrido. Esta decisión de Iberia reavivó la construcción del avión de forma que en 1972 los pedidos aumentaron hasta 119 unidades. Hasta 1984, año en el que finalizó su producción, se habían



Junio de 1967.- Recepción en Long Beach del primero de los Douglas DC—9/30 adquiridos por Iberia, el EC-BIG "Madrid"

fabricado un total de 1.832 aviones, la mayor cantidad de aviones del mismo modelo fabricados hasta ese momento.

Esta reactivación de la cadena de montaje propició que Boeing aceptara varias modificaciones propuestas por Iberia y el nuevo avión se denominó B-727 200 Advanced.

La compra de estos aviones por parte de Iberia se vio rodeada de cierto escándalo: en el contrato de compra firmado en 1971 se establecía que Boeing se comprometía a no abonar cualquier tipo de comisiones por esta compra.

En enero de 1980, habiendo tenido conocimiento Iberia de que Boeing había abonado comisiones a su agente en España, interpuso una demanda contra ella en los tribunales del Distrito de Columbia reclamando el importe de las comisiones más los intereses devengados.

En la primavera del año siguiente dicha demanda estaba paralizada por lo cual Iberia, que continuaba comprando aviones a Boeing, propuso un acto de conciliación que Boeing aceptó y expidió una carta de crédito por un montante de tres millones trescientos sesenta y cuatro mil dólares, más una declaración pública de que ningún empleado de Iberia ni ningún funcionario público español había recibido cantidad alguna por parte de Boeing.

Los tres primeros de éstos B-727 200 Advanced (EC-CAI "Castilla", EC-CAJ 2 "Cataluña" y EC-CAK "Aragón") se incorporaron a la flota de Iberia en la primavera de 1972. Iberia llegó a operar 37 B-727.

El EC-CFG "La Mancha", con nº de fabricación 20817 y de Línea 1009, cuya cabina se conserva en el Museo, llegó a España el 22 de octubre de 1974 y permaneció volando en Iberia hasta octubre de 2001, en cuyo momento fue dado de baja.

En el año 2002 es cedido al museo.



Iberia B-727 EC-CFG

Ficha técnica:

Modelo: Boeing B-727 200 Advanced
 Motores: tres Pratt - Whitney JT8D-9 de 6 567 Kg
 Envergadura: 32,92 m
 Longitud: 46,89 m
 Superficie alar: 157,9 m²
 Peso máximo al despegue: 83 462 Kg
 Velocidad de crucero 882 Km/h
 Techo de servicio: 11 125 m. 36 500 pies
 Alcance máximo: 2 800 Km
 Pasajeros: 155/161



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL MUSEO DEL AIRE

Este ha sido un comienzo de año muy dinámico con mucha actividad dentro de la Asociación.

En nuestro taller de restauración el año anterior se comenzó a trabajar con unos procesos lo más similares posibles a un centro de MRO con la finalidad de darle un cariz más profesional al trabajo realizado por nuestros voluntarios.

Algunos de ellos se incorporan desde el IES Barajas donde se preparan para llegar a ser TMA's por lo que tienen un primer acercamiento con la nomenclatura y procesos que verán posteriormente en su vida profesional.

Tras contactar con expertos del sector se impartieron tres cursos al personal que trabaja en el taller: Limpieza Química y Pintura de Aeronaves, con una configuración similar a cualquier centro MRO, Asientos Eyectables en Aviones de Combate y Factores Humanos en el Mantenimiento Aeronáutico.

Son numerosas las incorporaciones al grupo del taller lo que nos permite abrir nuevos proyectos. De esta manera, se ha empezado a trabajar sobre las dos cabinas que hay en el hangar 6, la del B727 y la del DC9.

El grupo de guías ha acompañado a un total de 331 visitas desde comienzos de año hasta el mes de abril. Entre ellas cabe destacar la visita de miembros de la OTAN en España, la Escuela de Suboficiales, la Dirección de Asuntos Económicos y la de miembros del Curso de Estado Mayor.

En abril tuvo lugar la III edición del concurso escolar "Vuela con tu Historia" promovido por el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. Los guías de AAMA apoyaron el evento con 12 miembros.

Se continúa haciendo cursos de refresco, entre ellos uno con gran aceptación fue el de motores donde se construyó una maqueta de un motor de cuatro cilindros en línea. Los guías pudieron ampliar conocimientos sobre el funcionamiento del mismo. De esta manera se encuentran mejor preparados para atender a las visitas que manifiesten interés en cualquiera de las piezas que se encuentran en el hangar 2.

Continúan las conferencias en la carpa con un éxito tal que en algunas ocasiones el aforo se ha completado por lo interesante del tema. Recordamos que estas conferencias están abiertas a todo el público.

En enero Carlos Gómez-Mira García impartió una interesantísima charla sobre la Aerodinámica en la técnica de vuelo de los pájaros. Curiosa comparación entre el vuelo de los pájaros y los aviones.

La conferencia de febrero corrió a cargo de Kurt Schleicher, quien nos habló de los aviones de Blohm&Voss (1933-1945) y proyectos que ya no se desarrollaron. Fue interesante conocer varios aviones de formas distintas a las habituales y la historia que hay detrás de ellos.

Marzo fue para la conferencia "Accidentes aeronáuticos de causa estructural" por José Pedro Senent.

Una conferencia que levantó gran expectación y no defraudó fue la titulada "La Hispano Aviación, Messerschmitt y el HA-300" por José Antonio Martínez Cabeza.

Como viene siendo habitual se continúa haciendo visitas a lugares de interés aeronáutico.

En abril un grupo reducido de socios visitó la Torre Norte del aeropuerto de Madrid Barajas visita que fue excelentemente llevada por el personal de AENA que nos acogió ese día.

En mayo dos visitas: a la Academia Básica del Aire (A.B.A.) en Virgen del Camino – León y al Ala12 en Torrejón.

En abril tuvo lugar la Junta anual de socios en la que se votó una nueva junta directiva. La nueva junta está formada por las siguientes personas:

- Presidente: D. José Javier Muñoz Castresana
- Vicepresidente: D. Enrique Fominaya Escrivá de Romaní
- Secretario: D. Fernando Yubero Alonso
- Tesorera: Dña. M^a Loreto Fernández Andrés
- Vocal: D. Angel González Merino
- Vocal: D. Manuel López Mauriz
- Vocal: D. Jorge Fernández-Coppel Larrinaga





AVIONES DE BLOHM & VOSS (1933 a 1945) y proyectos que ya no se desarrollaron



Kurt Schleicher Tafel



CONFERENCIA
ACCIDENTES AERONÁUTICOS DE CAUSA ESTRUCTURAL



D. JOSÉ PEDRO SENENT
CARPA DEL MUSEO DEL AIRE
25 DE MARZO DE 2017 – 11:00H

La Hispano Aviación, Messerschmitt y el HA-300

D. José Antonio Martínez Cabeza
Día 22 de abril 11:00h en la Carpa del Museo del Aire




En otro orden de cosas la Asociación, junto a otros patrocinadores, apoya una muestra fotográfica de Alas en la noche, conjunto de 26 fotografías en las que se muestran diversos aviones del Museo y otras localizaciones. Estas fotografías tienen la característica de haber sido tomadas en total oscuridad ilumi-

nando los objetos por la técnica del "light painting" y utilizando en algún caso técnicas de astrofotografía.

La muestra ya ha sido expuesta en el aeródromo de Casarrubios el día de la Patrona, en el Hall del Cuartel General del Ejército del Aire, en el Museo, en AirSim 2017 y en el aeropuerto de Madrid Barajas.



*Mando del Apoyo Logístico.
14/12*



*12º Curso de Alto Nivel del Colegio Europeo de Seguridad y
Defensa (ESDC). 14/12*



*Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue.
09/02*



*Agregados OTAN.
15/02*



*Visita oficial Teniente General Orea Malo.
28/02*



*Mando de Personal.
01/03*



*Escuela de Técnicas Aeronáuticas.
02/03*



*Centro de Guerra Aérea.
08/03*



*Dirección de Asuntos Económicos.
13/03*



*XVIII Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas.
14/03*



*Escuadrón de Enseñanza de Automoción.
22/03*



*Firma libro de honor Teniente General José Jiménez Ruiz.
23/03*



*Agrupación Hospital de Campaña.
04/04*



*JEMA ecuatoriano.
24/04*

	NOV-16		DIC-16		ENE-17		FEB-17		MAR-16		ABR-17	
	GRUPOS	VISITANTES	GRUPOS	VISITANTES	GRUPOS	VISITANTES	GRUPOS	VISITANTES	GRUPOS	VISITANTES	GRUPOS	VISITANTES
COLEGIOS	19	1089	12	763	8	612	15	894	33	2015	18	1523
COL. AYTO. MADRID	16	683	8	215	13	557	15	649	18	765	7	308
INSTITUTOS	1	23	4	124	1	21	4	206	10	271	4	246
MILITARES	5	51	5	181			4	69	12	488	2	89
OTROS	29	1048	14	394	11	230	22	536	28	445	22	619
ACT. DIDÁCTICAS							4	213	8	413	4	194
INDIVIDUALES		3202		3325		2513		2721		3036		4686
TOTAL	70	6096	43	5002	33	3933	64	5288	109	7433	57	7665

VISITAS VISITAS VISITAS VISITAS VISITAS VISITAS VISITAS VISITAS



MUSEO DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA



El Museo está ubicado en la Base Aérea de Cuatro Vientos y fue inaugurado oficialmente el 24 de mayo de 1981. Es un organismo del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire cuya finalidad es la adquisición y conservación de los bienes que constituyen el Patrimonio Histórico de la Aeronáutica Española.

En los cerca de 67.000 m² que ocupa el Museo se reparten una exposición exterior, dividida en siete plataformas que exponen cerca de 50 aviones y helicópteros, y siete hangares que albergan más de 100 aeronaves, así como maquetas, motores, uniformes, condecoraciones y muchos más artículos vinculados a la aviación.



AUTOVÍA A-5, Km. 10,700

28024 Madrid

Tel: 91 509 16 90

Fax: 91 710 68 47

E-mail: museodelaire@ea.mde.es

HORARIO DE VISITAS

Abierto todos los días de martes a domingo de 10:00 a 14:00 horas, excepto los días determinados por el calendario anual.