

EL ROMPEDIZO

Revista de la Asociación de Amigos del Museo de Aeronáutica y Transporte Aéreo

MARZO

1111
diciembre
2010

Resumen ejecutivo de los
proyectos a realizar en el
MUSEO

Resumen del trabajo de
investigación

Estado actual de los
trabajos de restauración

El patrimonio cultural
aeromilitar argentino

El patrimonio cultural
aeromilitar argentino

Resumen del 100º
Aniversario de la aviación

El patrimonio cultural
aeromilitar argentino



MUSEO dentro del Convair 440

El Desierto <i>Al habla el presidente. Luis Utrilla</i>	2
Dos grandes piezas del Museo <i>Antonio Meléndez</i>	3
El Doctor Bell <i>Paco Bonilla</i>	4
A mi amigo <i>Miguel Hidalgo</i>	7
Una nueva imagen para una nueva época <i>Aeromuseo</i>	8
Si una vez soñaste con volar, esa es mi historia <i>Víctor Guerrero</i>	9
Vuelos sobre el Atlántico Norte <i>Santiago Fernández Ramón</i>	14
Renacimiento <i>Matti Lampela</i>	15
Una sauna finlandesa en Málaga <i>Entrevista a Antonio España</i>	19
Copilillas del Convair <i>Juan Carlos Fernández</i>	22
Nuestros hermanos del Bus <i>Tran-Bus</i>	24
De profesión desconocida <i>Arturo Romero</i>	26
No sólo el Fénix resurge de sus cenizas <i>David Torealba</i>	29
Un paso más en el circuito de museos industriales <i>Museo Automovilístico de Málaga</i>	33
El bebé perdido a bordo <i>Santiago Fernández Ramón</i>	35
Amigos del Museo por el mundo <i>José Manuel Castillo</i>	36

DEPÓSITO LEGAL: MA-1252-2006
ISSN: 1886-8444

PORTADA
Víctor Guerrero

MAQUETACIÓN
Tecnoarpa

Asociación de Amigos del Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo
Avda. García Morato s/n 29004 Málaga
Tlf: 952 049 176 Fax: 952 048 786
agpmuseo@aena.es - www.aeroplaza.org - www.facebook.com/aeroplaza

EL DESIERTO

Al habla el presidente



LUIS UTRILLA

Cuando alguien se aventura a cruzar el desierto, la primera visión que tiene del mismo le aconseja volverse atrás. La falta de referencias en la dirección a tomar; la expectativa de la falta de recursos para el camino; y la inmensa soledad que te acompañará en la caminata, hacen previsible el fracaso en la aventura.

Pero un solo minuto de reflexión nos sirve para comprobar que esta primera visión no siempre es cierta, sobre todo si sabemos a dónde nos dirigimos; si conocemos cómo aprovechar los escasos recursos que tenemos; y sobre todo, si aprovechamos las enseñanzas de nuestro particular viaje a Ítaca, para salir fortalecidos de nuestro periplo.

Hace ya algunos años que tuvimos que emprender nuestra particular travesía del desierto, y hasta la fecha hemos sobrevivido, animados por esa pasión por la aeronáutica que corre por nuestras venas.

Y así lo seguiremos haciendo, mientras vemos que los espejismos de grandiosos y costosos museos se desvanecen a nuestro lado como un azucarillo en un café.

Nuestra defensa de la cultura tecnológica y aeronáutica no es tarea sencilla, y son muchos los momentos de desánimo que nos aprisionan, pero que no son condición suficiente para hacernos abandonar.

En los momentos difíciles es bueno recordar aquella frase de Pierre Georges Latécoère sobre la imposibilidad de realizar la línea aérea Toulouse-Barcelona- Alicante-Málaga- Casablanca: "...sólo nos queda una cosa: ¡hacerla!...".

Con esa misma determinación, la Asociación de Amigos del Museo seguiremos caminando, atisbando en el horizonte, o quizás sólo imaginando, a nuestro particular *Principito* que nos guíe por el desierto, sabedores que trabajamos por proteger y promover nuestro común acervo cultural aeronáutico.

Gracias, de todo corazón, a todos por el esfuerzo.

Luis Utrilla Navarro

DOS GRANDES PIEZAS DEL MUSEO

Nuestro escultor talla dos aviones para conmemorar los 100 años de aviación



ANTONIO MELÉNDEZ

Desde que el año pasado Antonio Meléndez Berrocal nos hiciera caer en la cuenta de que Málaga cumplía en 2010 los 100 años de aviación, no paró un momento en su empeño de hacerle un homenaje, con la realización desde cero de las maquetas de los dos primeros aviones que vio la ciudad de Málaga.

“ El 1 de junio de este año, en el museo celebramos los 100 años de la aviación. Lo hicimos en una sala histórica del Museo, la sala de pioneros, que va ganando categoría con los años.”

Con la maestría que ya conocéis -Azor, Loring III, DC1 y autogiro de la Cierva le respaldan- prometió hacer a escala una maqueta de artista, de las que no se ven en el mercado, del Farman III y el Bleriot XIV, los dos primeros aviones que vieron los malagueños.

Ambos estuvieron a tiempo en el Museo, cumpliendo de sobra el plazo al que se comprometió.

No podíamos encajarlos de cualquier manera en una vitrina, y nos pusimos en serio a hacerle una en exclusiva. Con los tiempos que corren, echamos mano del reciclaje, y por 10 Euros

tuvimos una renovada vitrina para estos aviones que no tienen precio. Al adaptar a la sala los carteles ya existentes de exposiciones temporales concluidas, conseguimos hacerle este merecido homenaje a nuestro artista del aeromodelismo.



Una sala que Ignacio Gil bautizó como el 'Superclub' en tiempos del Aeroclub, y que antes había nada menos que acogido a los primeros directores del aeropuerto de Málaga. Y por la que actualmente aun se pasean las almas de los aviadores de la época, como refleja el libro 'Misterio en el Aeropuerto'.

Esa tarde del pasado 1 de junio volvieron a sonar las risas y los aplausos en esta sala histórica.

Nuestro 'Escultor de aviones' nos contó algunos pormenores de cómo había sacado de hilos de cobre, madera tallada y piezas de fontanería un reflejo fiel a escala 1:35 de los primeros aviones que vio Málaga, el Farman III y el Bleriot XIV, que en 2010 hicieron 100 años.

Este día además se hizo justo homenaje a nuestro gran tallador de aviones, cuya colección expuesta en el Museo ya ha llegado a 6 ejemplares únicos.

EL DOCTOR BELL

Cómo convertir un helicóptero abandonado en una pieza de Museo



PACO BONILLA

Recién llegado al Museo, Paco Bonilla se enfrentó a uno de nuestros mayores retos: la restauración del Bell 47 que trajimos en febrero de este año 2010 del Aeropuerto de Córdoba. Ya con los últimos retoques, y a pocas semanas antes de que nuestro primer helicóptero pueda entrar por la puerta grande en el Museo, Paco nos hace un recorrido por las fases de su restauración.



¿Cómo se te ocurrió atreverte con el helicóptero?

Por la pasión que le tengo a la aeronáutica, lo que me motivó a darle una nueva imagen.

¿Qué impresión te dio el Bell cuando lo viste por primera vez?

Muy deteriorado, la verdad. Estaba lleno de matorrales, óxido, nidos de avispas, caracoles...

¿Cómo conseguiste devolverle el color exacto?

Fuimos a visitar la base de operaciones de la DGT en Málaga. Allí nos abrieron las puertas y se mostraron muy animados porque íbamos a recuperar un ejemplar tan veterano y añorado. Tuvieron que consultar a los más veteranos, y así nos facilitaron el tono de color del azul y amarillo.



El acabado del azul oficial de la DGT a pistola ha quedado como recién salido de fábrica



Desmontamos los tanques para restaurarlos en el taller a cubierto

“ Estaba lleno de matorrales, óxido, nidos de avispas, caracoles...”

todo porque el taller de los Amigos del Museo aún está creciendo y tiene sus limitaciones. Pero con mucho reciclaje e imaginación se solventan muchas carencias.

¿Qué fue lo primero que le hiciste?

El proceso comenzó en el duro decapado de toda la pintura anterior. Fue la fase que ha durado más del proceso, que incluyó el lavado y lijado.

¿Habías visto alguna vez un Bell 47?

Lo había visto antes sólo en revistas de aviación y en documentales de vídeo, era la primera vez que lo veía cara a cara, porque en la DGT sólo había conocido los Aluette.

¿Qué contratiempos has tenido?

Todos los trabajos tienen su contratiempo. He tenido que improvisar algunas herramientas, sobre

“ Fuimos a visitar la base de operaciones de la DGT en Málaga.”



La dura fase del decapado

El amarillo de cabina se resistió al principio, pero pudimos con él



“ Con mucho reciclaje e imaginación se solventan muchas carencias”

¿Por qué has elegido aplicarle la pintura a pistola?

Por el mejor acabado

darle el acabado que yo quería. Al final, la solución fue ponerle una capa previa de selladora para metales.

¿También en el interior?

Sí, ya que este tipo de pintura se aprovecha mejor a pistola.

¿Cómo quieres dejar el Bell?

Lo más impresionante y real posible.

¿Has tenido muchos problemas al restaurarlo en exteriores?

Pues sí, especialmente en la fase de la cabina, ya que la pintura no se adhería y se chorreaba. Tuve que pintarlo y decaparlo tres veces para

Por último, mi agradecimiento a todos aquellos que aportaron su granito de arena. En especial a: Antonio España, Adolfo, Vicente Abelaira, Arturo Romero, José Carlos y Antonio Meléndez.



La zona más recóndita ha sido bajo el motor, y tuvimos que inventar un 'decapante a chorro'



El nuevo registro EC-DZL

A MI AMIGO

Iñaqui, mucho más que un aviador



MIGUEL HIDALGO

Este año nos dejaba Ignacio Gil Becerro. Miguel Hidalgo, que lo conoció desde su puesto de controlador y compañero aviador, nos resume el orgullo de toda una asociación por tenerle entre nuestros miembros.



En 1973 vine destinado a la Torre de Control de Málaga y, dos años más tarde, me acogí a una beca para obtener el título de piloto privado que concedía el Real Aeroclub de Málaga a los controladores. Alfonso Sánchez Pinilla era el presidente y, gracias a él, el curso me salió barato. De las 60.000 pesetas que costaba, sólo tenía

que pagar la mitad y, de esa mitad, mi instructor de vuelo, Ignacio Gil Becerra, no quiso cobrar sus honorarios, quedándose, al final, en 17.500 pesetas el costo total del curso.

No fue ese el único favor recibido de Iñaqui. Aparte de su sincera amistad, tuve el privilegio de volar con él en muchas ocasiones y gozaba como un niño cuando él pilotaba y yo me limitaba a llevar la radio. Nunca fui un buen piloto, pero tuve al mejor instructor.

Pero cuando más he disfrutado con él ha sido cuando yo actuaba de controlador y él de piloto o piloto-instructor, ya que tener una avioneta en tomas y despegues, sin hacer esperas, en medio del intenso tráfico comercial de este aeropuerto, te hace subir la adrenalina a niveles excitantes. Nunca llegué a contar las tomas y despegues que se podían hacer en una hora, pero puedo asegurar que, con Iñaqui, se batieron todos los records. Yo tenía fe ciega en que mis instrucciones se cumplirían escrupulosamente gracias a su dominio de los mandos y siempre me asombraba su destreza. Aterrizaba en la pista 32 abandonando por la misma cabecera; tomaba tierra poniendo ruedas en trayectoria de 45 grados con respecto a la pista para utilizar una salida rápida como recorrido de aterrizaje; volaba

“ Nunca llegué a contar las tomas y despegues que se podían hacer en una hora, pero puedo asegurar que, con Iñaqui, se batieron todos los record.”

a centímetros de la pista cuando se le requería abandono rápido; resbalaba el avión con increíble precisión cuando se le pedía "toma corta y salida rápida", en fin, como controlador, era un regalo tenerlo en circuito y me consta que él disfrutaba tanto o más que yo.

Cuando dos personas realizan sus respectivas actividades profesionales sabiendo que cada uno confía absolutamente en la capacidad del otro, el resultado no puede ser más satisfactorio. Por ello, aunque en mis 44 años como controlador he tenido multitud de vivencias, creo que nunca olvidaré aquellas que tuve el privilegio de compartir con Iñaqui que, además de enseñarme a volar, me dio lecciones de sencillez, honradez, honestidad y valentía.

Gracias Iñaqui

UNA NUEVA IMAGEN PARA UNA NUEVA ÉPOCA

La asociación de Amigos presenta un nuevo logo



En la asamblea de diciembre de 2009, se propuso por Manuel Llama la idea de un nuevo logo. Hay visos de éxito cuando la misma persona reúne el proponente de una mejora y el currante que la lleva a cabo, sobre todo si este tiene 20 años de experiencia en el diseño grafico. Suele funcionar y así fue.

Antes de diseñar la imagen, nos preguntamos la imagen que queríamos transmitir desde la asociación, y que nos distinguía del resto de asociaciones. Se consensuó en que:

1. estamos relacionados con un museo civil de aviación,

2. el museo está en una ciudad turística e integra esa área turística en su exposición.

3. debe tener un nombre sencillo y fácil de pronunciar en cualquier idioma,

4. el museo se ha formado en torno a una plaza como eje de distribución,

5. los colores deben reflejar el buen clima y el cielo característico de Málaga.

6. y en que los Amigos participan en todas las áreas del Museo: restauración, difusión, investigación, organización de eventos, creación de piezas interactivas o mantenimiento del edificio, entre otras.

Como icono para definir el museo, se plantearon varias piezas de la colección: La Terminal Histórica, el Convair 440 o el DC-3.

“ Los Amigos del Museo son nuestros mejores hombres-anuncio ”

Aunque la Terminal Histórica tuvo su peso en la decisión, se optó por el Convair 440, pues resulta más fácil reconocerlo en el entorno aeronáutico.

El termino institucional 'Amigos del Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo' se considero demasiado largo. Y en 'Amigos de la Aeroplaza' faltaba una referencia clara a la palabra 'museo'. Triunfó, entre las propuestas, el nombre AEROMUSEO, conciso y completo, que integra las facetas aeronáutica y aeroportuaria de nuestra colección expositiva.

Por su diseño y adaptabilidad, el nuevo logo se ha integrado pronto en los soportes utilizados para la difusión de la asociación e incluso ha dado pie a añadir otros más: web, carnés, publicidad en exposiciones temporales,



Manolo Llama y Antonio Meléndez aportaron diseño y nombre

vinilos, gorras, camisetas, chapas, imanes y cintas.

Esperamos que los Amigos del Museo os sintáis identificados con esta nueva imagen y que la marca sea capaz de representar a un grupo cohesionado, como ya sucede con los precedentes de 'Málaga Spotters' y 'Benalmádena Spotters'.

SI UNA VEZ SOÑASTE CON VOLAR, ESA ES MI HISTORIA

Cronica del fotografo oficial del FAM 2010



VÍCTOR GUERRERO

Nuestro Amigo del Museo Víctor Guerrero se ofreció al Festival Aéreo de Málaga este año para cooperar de forma altruista en el reportaje fotográfico. Mas allá de limitarse a retratar la exhibición, sus mas de 30 horas de campo en cuatro días nos permite conocer la numerosa diversidad de preparativos que se requieren para que triunfe de nuevo un Festival Aéreo en nuestra ciudad.



La playa de la Malagueta se convirtió en un campo amigo

Base Militar Aeropuerto de Málaga, 10 de la mañana, 3 de septiembre.

Hoy llegan los participantes del segundo Festival Aéreo de Málaga.

Sin mucha información de qué es lo que se había programado o qué es lo que se podía y no se podía hacer, cámara en hombro, varios objetivos junto a dos tarjetas de memoria que pensaba llenar, me dispuse a entrar en zona militar.

Mi primera imagen fue ver llegar a un grupo de helicópteros en

formación recorriendo la cabecera 31. Un militar me da órdenes: 'no puedes acercarte a las aeronaves hasta que

no se paren los motores, debes quedarte en zona de seguridad'.



Llegan los participantes del Festival Aéreo

“No vi saludos militares ni cabezas altas, sino choques de manos y abrazos”

Base Militar Aeropuerto de Málaga, 10 de la mañana, 3 de septiembre.

Hoy llegan los participantes del segundo Festival Aéreo de Málaga.

Sin mucha información de qué es lo que se había programado o qué es lo que se podía y no se podía hacer, cámara en hombro, varios objetivos



Poco a poco llegaban los militares

junto a dos tarjetas de memoria que pensaba llenar, me dispuse a entrar en zona militar.

Mi primera imagen fue ver llegar a un grupo de helicópteros en formación recorriendo la cabecera 31.

Un militar me da órdenes: 'no puedes acercarte a las aeronaves hasta que no se paren los motores, debes quedarte en zona de seguridad'.

Una línea roja en la plataforma delimitaba el objetivo de mi cámara mientras se produce un subidón de adrenalina al ver a la patrulla ASPA justo a doscientos metros de mí. Podía sentir su vibraciones, como un gran enjambre lleno de poder. Las palas dejaban lentamente de girar y comenzaba a bajar su tripulación.

El obturador de mi cámara comenzaba a coger ritmo tratando de capturar aquella sensación que yo percibía.

No conocía absolutamente a nadie y me sentía como una paloma en el nido del águila. Pero yo estaba dispuesto a arriesgarlo todo para conseguir una buena fotografía, incluso a saltar la frontera de la línea roja de la plataforma.

Poco a poco las aeronaves iban llegando a la base. Aquello se llenaba, como es normal, de militares a los que jamás había conocido y yo estaba dispuesto a enfrentarme a mi cámara,

“En aquella plataforma sólo había un montón de mujeres y hombres que disfrutaban con su trabajo”





Se preparan para ser rescatados

Base Militar Aeropuerto de Málaga, 10 de la mañana, 3 de septiembre.

Hoy llegan los participantes del segundo Festival Aéreo de Málaga.

Sin mucha información de qué es lo que se había programado o qué es lo que se podía y no se podía hacer, cámara en hombro, varios objetivos junto a dos tarjetas de memoria que pensaba llenar, me dispuse a entrar en zona militar.

Mi primera imagen fue ver llegar a un grupo de helicópteros en formación recorriendo la cabecera 31. Un militar me da órdenes: 'no puedes acercarte a las aeronaves hasta que no se paren los motores, debes quedarte en zona de seguridad'.

Una línea roja en la plataforma delimitaba el objetivo de mi cámara mientras se produce un subidón de adrenalina al ver a la patrulla ASPA justo a doscientos metros de mí. Podía sentir su vibraciones, como un gran enjambre lleno de poder. Las palas dejaban lentamente de girar y comenzaba a bajar su tripulación.

El obturador de mi cámara comenzaba a coger ritmo tratando de capturar aquella sensación que yo percibía.

No conocía absolutamente a nadie y me sentía como una paloma en el nido del águila. Pero yo estaba

dispuesto a arriesgarlo todo para conseguir una buena fotografía, incluso a saltar la frontera de la línea roja de la plataforma.

Poco a poco las aeronaves iban llegando a la base. Aquello se llenaba, como es normal, de militares a los que jamás había conocido y yo estaba dispuesto a enfrentarme a mi cámara, fuego a discreción.

Me daba cuenta de mi situación, un desorientado fotógrafo en campo enemigo, intentando capturar a un grupo de veteranos militares. Mejor no pensar.

Mi sorpresa fue cuando mi presencia pasaba inadvertida y comencé a coger confianza para poder pedir a alguno que posase para mí. Bien, otro prisionero.

“Estos aviones con más de treinta años siguen impresionando a todos.”



Representación de la Patrulla Águila



Podían ponerse el casco de bombero ignífugo, o accionar los mandos de un avión.

“ Aquel esfuerzo mereció la pena por la gran expectación que creó.”

Base Militar Aeropuerto de Málaga, 10 de la mañana, 3 de septiembre.

Hoy llegan los participantes del segundo Festival Aéreo de Málaga.

Sin mucha información de qué es lo que se había programado o qué es lo que se podía y no se podía hacer, cámara en hombro, varios objetivos junto a dos tarjetas de memoria que pensaba llenar, me dispuse a entrar en zona militar.

vibraciones, como un gran enjambre lleno de poder. Las palas dejaban lentamente de girar y comenzaba a bajar su tripulación.

El obturador de mi cámara comenzaba a coger ritmo tratando de capturar aquella sensación que yo percibía.

No conocía absolutamente a nadie y me sentía como una paloma en el nido del águila. Pero yo estaba dispuesto a arriesgarlo todo para



El Aeromuseo fue autor de los carteles

conseguir una buena fotografía, incluso a saltar la frontera de la línea roja de la plataforma.

Mi primera imagen fue ver llegar a un grupo de helicópteros en formación recorriendo la cabecera 31. Un militar me da órdenes: 'no puedes acercarte a las aeronaves hasta que no se paren los motores, debes quedarte en zona de seguridad'.

Una línea roja en la plataforma delimitaba el objetivo de mi cámara mientras se produce un subidón de adrenalina al ver a la patrulla ASPA justo a doscientos metros de mí. Podía sentir su



Todos querían tener una foto de recuerdo con los aviones de fondo



El público disfrutaba de aquel despliegue de máquinas militares

Poco a poco las aeronaves iban llegando a la base. Aquello se llenaba, como es normal, de militares a los que jamás había

conocido y yo estaba dispuesto a enfrentarlos mi cámara, fuese a discreción.

Me daba cuenta de mi situación, un desorientado fotógrafo en campo enemigo, intentando capturar a un grupo de veteranos militares. Mejor no pensar.

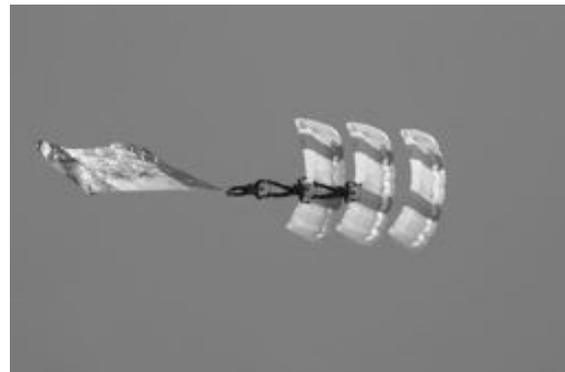
“Cada persona que estaba allí tenía una función y formaba parte de mi encuadre”

Mi sorpresa fue cuando mi presencia pasaba inadvertida y comencé a coger confianza para poder pedir a alguno que posase para mí. Bien, otro prisionero.

Fui recibido con amabilidad y la llegada de los pilotos a la base comenzaba a crear un ambiente de amigos que no se veían hacía algún tiempo. No vi saludos militares ni cabezas altas sino choques de manos



daba la sensación de que se me escapaban imágenes mientras



puede imponer, pero en aquella plataforma sólo había un montón de mujeres y hombres que disfrutaban





Podían ponerse el casco de bombero ignífugo, o accionar los mandos de un avión.

“ Aquel esfuerzo mereció la pena por la gran expectación que creó.”

Base Militar Aeropuerto de Málaga, 10 de la mañana, 3 de septiembre.

Hoy llegan los participantes del segundo Festival Aéreo de Málaga.

Sin mucha información de qué es lo que se había programado o qué es lo que se podía y no se podía hacer, cámara en hombro, varios objetivos junto a dos tarjetas de memoria que pensaba llenar, me dispuse a entrar en zona militar.

vibraciones, como un gran enjambre lleno de poder. Las palas dejaban lentamente de girar y comenzaba a bajar su tripulación.

El obturador de mi cámara comenzaba a coger ritmo tratando de capturar aquella sensación que yo percibía.

No conocía absolutamente a nadie y me sentía como una paloma en el nido del águila. Pero yo estaba dispuesto a arriesgarlo todo para



El Aeromuseo fue autor de los carteles

conseguir una buena fotografía, incluso a saltar la frontera de la línea roja de la plataforma.

Mi primera imagen fue ver llegar a un grupo de helicópteros en formación recorriendo la cabecera 31. Un militar me da órdenes: 'no puedes acercarte a las aeronaves hasta que no se paren los motores, debes quedarte en zona de seguridad'.

Una línea roja en la plataforma delimitaba el objetivo de mi cámara mientras se produce un subidón de adrenalina al ver a la patrulla ASPA justo a doscientos metros de mí. Podía sentir su



Todos querían tener una foto de recuerdo con los aviones de fondo



El público disfrutaba de aquel despliegue de máquinas militares

Poco a poco las aeronaves iban llegando a la base. Aquello se llenaba, como es normal, de militares a los que jamás había

conocido y yo estaba dispuesto a enfrentarme a ellos, pero con discreción.

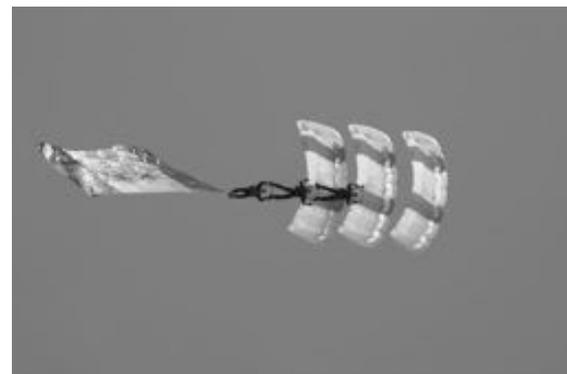
Me daba cuenta de mi situación, un desorientado fotógrafo en campo enemigo, intentando capturar a un grupo de veteranos militares. Mejor no pensar.

Mi sorpresa fue cuando mi presencia pasaba inadvertida y comencé a coger confianza para poder pedir a alguno que posase para mí. Bien, otro prisionero.

Fui recibido con amabilidad y la llegada de los pilotos a la base comenzaba a crear un ambiente de amigos que no se veían hacía algún tiempo. No vi saludos militares ni cabezas altas sino choques de manos



daba la sensación de que se me escapaban imágenes mientras



puede imponer, pero en aquella plataforma sólo había un montón de mujeres y hombres que disfrutaban

“Cada persona que estaba allí tenía una función y formaba parte de mi encuadre”



VUELOS SOBRE EL ATLÁNTICO NORTE

La incidencia del viento en la duración del viaje



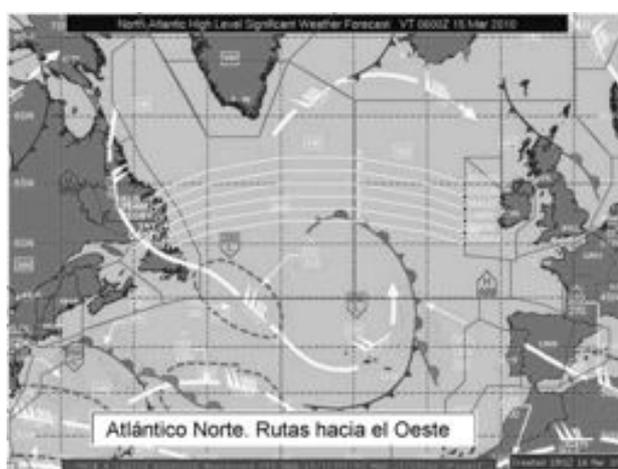
SANTIAGO FERNÁNDEZ

El tiempo de vuelo desde Europa a los Estados Unidos, es decir, en dirección Oeste, es mayor que el tiempo de vuelo al contrario, volando hacia el Este. Esta diferencia de tiempos de vuelo es debida a la dirección de los vientos, cuya componente principal es de Oeste a Este.

Como el avión se desplaza envuelto en la capa de aire, la componente de la velocidad de ese aire, en cara o en cola, afecta también al tiempo que tarda en recorrer una distancia sobre el suelo. En el caso de los vuelos hacia el oeste el viento, al tenerlo en cara, hace que el tiempo de vuelo necesario para recorrer una distancia dada, sea mayor; en sentido contrario en los vuelos hacia el Este la velocidad del aire "empuja" al avión y recorre la misma distancia en menos tiempo.

Con el fin de evitar en lo posible el efecto del viento en cara en los vuelos desde Europa hacia los Estados Unidos se planifican, diariamente, unas rutas que faciliten la navegación aérea con el menor coste posible (no se puede olvidar que a mayor tiempo de vuelo es mayor el consumo de

combustible y por tanto aumentan los gastos de explotación)



Como se puede ver en la figura, para evitar en lo posible los vientos en cara se han planificado rutas (Tracks) volando muy al Norte. Por esas rutas, preferentes, volarán los aviones procedentes de Europa central y del norte. Los aviones despegando desde el sur de Europa volarán



cruzando los Tracks con las restricciones que conlleva el no utilizar las ruta preferentes, sin embargo en el mapa que se presenta, y debido a la componente de los vientos en ese día, un avión despegando desde España volaría sin llegar a cruzarse con ninguno de ellos.

En sentido contrario, volando desde Estados Unidos a Europa, las rutas se programan para aprovechar los vientos favorables de forma que los aviones volarán mucho más al sur, como se puede observar en la siguiente figura en la que se representan las rutas preparadas para el día posterior al de la figura primera; de esta forma, se estarían beneficiando de los vientos, que según el mapa previsto llegarían a alcanzar los ciento treinta nudos. En la circunstancias de este día los vuelos procedentes de Estados Unidos a España cruzarían los Tracks, por lo que, al volar fuera de las rutas preferentes, habría que programar el vuelo con las limitaciones inherentes a ello.

Con la forma de programar los vuelos, en estas circunstancias, en un vuelo desde Madrid a Nueva York se puede llegar a tardar hasta una hora menos en el viaje de vuelta que en el de día.

RENACIMIENTO

Convair 440: De avión carguero abandonado a avión museo



autor
MATTI LAMPELA



traductora
SATU LAMPI

Un piloto finlandés de Kar Air residente en Málaga escribe en español la historia de nuestro Convair hasta su completa restauración y del avión al que representa, que aún vuela en el Caribe.



El Convair del museo, con número de serie 503, espera su turno detrás del Convair de Kar Air, número 497
Foto: Libro *Kar Air*. Tervonen, Ismo

El Convair 440 Metropolitan de Kar-Air OH-VKN salió de la fábrica de aviones de San Diego el día 28 de Enero de 1958. Su número de serie era el 497.

Yo nací dos semanas después con el número 503. Recibí los colores de SAS, mi nombre era Assur Viking y el registro SE-BSY.

Volé con colores de SAS unos veinte años. Después tuve varios dueños, y principalmente hice vuelos en África. Finalmente terminé volando en una compañía americana en mi tierra de nacimiento de California con el número de registro N8042W.

Al final de mis años de vuelo me "aparcaron" en Santa Bárbara durante

9 años. Allí me encontró un capitán español, que me reformó y me trajo a España, a Málaga. Aquel vuelo fue el último, un vuelo de traslado de 52 horas de duración. Era Septiembre de 2001.

Comenzó otro periodo de "aparcamiento" de 9 años. Por distintos motivos mis vuelos terminaron aquí.

Llegó al conocimiento del Director del Aeromuseo de Málaga Don Luis Utrilla, que había acabado bajo su custodia. Ya en el año 2003 en su mente rondaba una idea: pintarme como un avión finlandés. En 2006 llegó la hora de trasladarme a mi propia plataforma en el Aeromuseo del Aeropuerto histórico de Málaga

La Escuadrilla del Sol, o sea La Asociación Malagueña de Pilotos Finlandeses jubilados y también de no-jubilados, clavó sus ojos en mí. En ocasiones pasaban por allí para visitarme.

Se acercaba la fecha del 20.10.2009. En aquella fecha hace 50 años mi hermana OH-VKN, pilotada por el piloto finlandés Don Olli Mäkinen, aterrizó en el Aeropuerto de Málaga reasfaltado y abierto al tráfico internacional, siendo el primer avión extranjero. De aquí nació la idea de Don Luis Utrilla.

Llegó la primavera y faltaban 6 meses para mi 50 cumpleaños.

El presidente del Gremio de Kar-Air Don Eero Laks visitó la Costa del Sol. Algunos miembros de la Escuadrilla



del Sol decidieron con Eero: "¡Vamos a pintar el Convair!". El Aeromuseo de Málaga carecía de recursos para emprender faenas de pintura ya durante varios años en el pasado. En Finlandia las personas más productivas del Gremio eran Don Erkki Lehtonen y Doña Raili Saarinen entre muchos otros.

Con entusiasmo se pusieron en contacto con la Asociación de Museos Aeronáuticos de Finlandia y consiguieron una autorización nacional

de recaudación. En Agosto, coincidiendo con un espectáculo aéreo en Malmi, comenzó la recaudación, y en Septiembre empezaron los trabajos de pintura.

Me lavaron y me pulieron, me envolvieron con una pintura preciosa diseñada por Don Erik Bruun, y me convertí en OH-VKN incluso un día antes de la fecha acordada.

El día del 50 cumpleaños era grandioso.

Estaba rodeado por más o menos 140 invitados, algunos llegados desde Finlandia. Había homenajes y discursos. Los flashes destellaron como en los festivales de Cannes.

Estuvieron decenas de periodistas de la prensa española, tres canales de TV, también llegaron informadores desde Finlandia. Había bocaditos para picar y bebidas.

Algunos pilotos de la Escuadrilla del Sol y sus esposas participaban en una especie de "acto de recreación". De tripulación iba el ex-capitán de Kar-Air/Finnair Don Matti Lampela, ex-capitán de Finnair Don Erkki Forsman y de mecánico aéreo el ex-mecánico de Finnair Don Matti Salo



Es difícil hacerse hueco entre la prensa para tomar la foto
Foto: Vicente Avbelaira

Convair 440 con los colores de la aerolínea Kar Air
Octubre de 2009



de Rovaniemi. De azafata iban Dña. Helena Lampela y Dña. Margaretha Forsman, las dos habían sido azafatas de Finnair. Los uniformes de azafata de las mujeres eran originales de Kar-Air, aportados por Doña Kaisu Urmas-Puhakainen. Los hombres sin embargo llevaban uniformes de Finnair, pero no importaba porque apenas nadie lo notó.

Aparte de la publicidad que obtuve aquí, también la prensa finlandesa escribió mucho sobre mí.

En primavera mis puertas se cerraron para los visitantes del museo, y comenzó la fase de las reformas en

el interior. Yo había volado muchos años como un "avión carguero" y mi decoración era bastante triste. No existían bancos ni revestimientos ni insonorización. En realidad no había nada. Sólo una cascara de aluminio desnuda y los arcos.

Tenían que pulir todos los restos de pegamento de los aislantes. Después mi superficie interior se recubrió con una preciosa pintura gris plateada. El equipo del Museo y la Asociación de Amigos del Museo se encargaron de dejarlo listo.

Para documentarse, un grupo de amigos del museo visitó el pabellón de Don Pekka Karhumäki en Kuorevesi para conocer el invierno nevado (1 metro de nieve) y frío (-30 grados) de Finlandia, y también la historia de los Hermanos Karhumäki.

En las filas de la Escuadrilla del Sol se estaba planeando otro viaje

“Algunos pilotos de la Escuadrilla del Sol y sus esposas participaban en una especie de acto de reconstrucción”



Foto: Vicente Abelaira

para conocer una Finlandia más veraniega. La idea era que aparte de conocer el país, familiarizarse con la gente, la vida y los museos de aviación: Vantaa, Hallinportti, Wanha Konttori y el Museo de Aeronáutica del Centro de Finlandia en Tikkakoski. De esta manera le facilitamos la tarea de mi decoración para llegar a ser un museo excepcional.



Elina y Pekka, descendientes de los hermanos Karhumäki

donación, y que fueron recogidos en los recibos bancarios. El libro estará expuesto en la parte trasera de mi interior.

pensamiento viaja hacia el Caribe, donde el auténtico OH-VKN, mi hermana, todavía vuela en Haití con la identificación HH-VAH.

Hoy, el día 20 de Octubre de 2010, se ha celebrado de nuevo una gran fiesta para descubrir el interior de mi chasis con todas sus particularidades. Los suelos de vidrio, el cableado descubierto debajo de los paneles, las tuberías, cables y las ilustraciones de las paredes, los videos y relatos. Y esto es sólo el principio, ¿cómo estaré el día 20 de octubre de 2011?

El Embajador de Finlandia en Madrid Don Markku Keinänen estaba presente, un gran honor para mí, y ciento y pico otros invitados - finlandeses y españoles - discursos, homenajes, bocaditos y bebida.



El embajador de Finlandia, Markku Keinänen, y Pekka Karhümaki durante la inauguración
Foto Víctor Guerrero

Hijo de Niilo Karhumäki, D. Pekka Karhumäki, también estaba, como también la hija de Valto Karhumäki, Dña. Elina Saarikivi, ambos con sus esposos.

Ahora aquí en España, a mi alrededor tengo tres empedernidos fans de Finlandia, que entre otros se dedican a montar mi decoración interior.

El libro OH-VKN, donde figuran los nombres de todas aquellas personas que en la recaudación hicieron

“Algunos pilotos de la Escuadrilla del Sol y sus esposas participaban en una especie de acto de reconstrucción”



Un Museo dentro del Convair
Foto: Víctor Guerrero

El susurro de la historia de la aviación es perceptible y el espíritu de Kar-Air reinante. El ambiente se acentuaba en los Karhumäki, y con toda razón. Se destacó el comienzo del turismo finlandés en Málaga junto con la historia de la aviación aquí lejos, a 4.000 km de Finlandia, en la otra punta de Europa.

Les doy las gracias a todos que han tenido que ver en mi renacimiento, venid a saludar.

OH - VKN

20.10.2010

UNA SAUNA FINLANDESA EN MÁLAGA

Entrevista a Antonio España



ANTONIO ESPAÑA

Recién llegado a la asociación y en pleno verano, Antonio España echó las primeras horas para convertir un avión de carga abandonado en una sala del Museo. Lo que a otros espantaba, a él le recordaba sus años de adolescencia, cuando desde sus 14 años se colaba en plataforma para entrar a un recién llegado Convair 440 de la aerolínea Cochise. El destino le tenía preparado, 9 años después, un reencuentro.



Las primeras de las 440 horas de trabajo

¿Encontraste muy distinto el Convair tras 9 años?

Sí, no era como yo lo recordaba. Ahora bien, el olor del Convair era el mismo. Un olor por cierto que sigue manteniendo, aún después de la restauración. Es un olor a grasa vieja que, aunque pueda sorprender, me gusta.

¿Influyó algo el Convair en tu vocación de mecánico?

Sí, porque fue el primer avión que toqué y arranqué. Por cierto, que echó una pompa de humo que atrajo hasta los bomberos. Tengo muy buenos recuerdos con mi hermano trabajando

en ese avión como TMA y creo que estos fueron los cimientos de mi trayectoria profesional.

¿Qué fue lo que te animó a meterte tú solo en el avión?

Bueno, yo lo tenía bastante claro. Aunque en el museo querían dedicarme al Bell, tanto insistí que me dejaron comenzar los trabajos de restauración.

¿Cómo conseguiste quitarle esa capa de grasa-pegamento del interior del fuselaje?

Lo primero fue protegerse bien de la fibra de vidrio que tenía todo el

fuselaje por dentro como aislante térmico y que había que quitar para evitar todo material tóxico. Para quitar el pegamento utilizamos de todo: decapante, arena a chorro, rascavidrios, agua a presión. Fue algo duro ponerse máscara 'full-face' en pleno agosto, con el mono y guantes...y la chapa del Convair ardiendo.



La máscara fue imprescindible



Paco Bonilla pinta el interior del Convair

¿Por qué le pediste a Paco Bonilla que pintase el Convair?

Porque con lo bien que le estaba quedando el helicóptero, sabía que le iba a quedar bien. Soy consciente de que le solté un peso duro encima, porque la pintura se realizó a pistola y estuvo tres días tragando pintura plata. Los exámenes de septiembre me tuvieron esos días alejado del avión, así que no pude verlo. Por eso, cuando volví y vi los resultados, me quedé asombrado y supe que había acertado en la elección.

Después de los exámenes de septiembre, ¿lo encontraste entonces muy cambiado?

Bueno, no me imaginaba que el plata iba a quedar así, el suelo de cristal puesto con las tripas al aire me



'Capitan España' y Comandante Kar Air

pareció muy novedoso. Y ya quedaba el trabajo interior, en los que había muchos detalles que también llevaron tiempo.

¿Qué mejorarías para el próximo año?

Por un lado pintar las palas de las hélices. Colocar la iluminación en el suelo, las luces anti-colisión y las de navegación, para que de noche se vea

iluminado desde la carretera a Torremolinos. Y la luz de la plataforma. O pintar la plataforma como si fuera una pista, y seguir colocando más indicaciones de los elementos del avión, por el éxito que han tenido los de ahora.

Con independencia de eso, el año que viene 2011 tengo mis miras puestas en el DC3. Ahora que hemos conseguido lo del Convair 440, creo que podemos atrevernos con todo.



Se trabaja día y noche

NUESTROS MECENAS FINLANDESES

La sociedad finlandesa, tanto la residente en la Costa del Sol como desde Finlandia, se volcó con el proyecto. En concreto:

Asociación de Museos de Aviación en Finlandia

Gremio Kar-Air

La Escuadrilla del Sol- Los pilotos finlandeses

Oficiales de las Fuerzas Aéreas Finlandesas. 26º Promoción. Años 1956-1957

Oficiales de las Fuerzas Aéreas Finlandesas. 34º Promoción. Años 1962-1963

Sociedad Finlandesa

Visitantes del Museo de Aviación de Vantaa-Helsinki

Donantes particulares en Finlandia /en la Costa del Sol



La ayuda finlandesa también fue esencial este año: Matti Lampela, Juhani Heikkinen, Leif Lundstrom y Pertti Seeve (de derecha a izquierda)

COPLILLAS DEL CONVAIR

Las hazañas de un gran equipo



JUAN C. FERNÁNDEZ

Han logrado restaurar el Convair Cuatro-Cuarenta que a Finlandia representa en Málaga capital, **Leif, Jussi, Pertti y Matti.**

La restauración recrea la emblemática librea de Aerolíneas Karhumaki.

Eran suomis y no suecas aquellas damas macizas que en el Convair aterrizan en tan turística meca.

Once amigos del Museo afrontan un desafío: A la aeronave dar brío y otra etapa de apogeo.

Antonio España inició las labores, eludiendo el desánimo; y blandiendo herramientas con tesón.

Víctor Guerrero aportó grandes dosis de sosiego, reportajes del trasiego y eléctrica instalación.

Su puesto en la Torre Norte **Juan Manuel** combinó con la eléctrica intuición y el alardear de consorte.

Antonio Meléndez da sus técnicas de escultor, resaltando del avión la estructura de metal.

Adolfo Ortega, quien ya del exterior se ocupó, la cabina devolvió a su esplendor inicial.

Santiago Fernández dió, junto con **Pepe Parejo**, de artefactos bien complejos justa identificación.

Audio y vídeo desarrolla **José Carlos** con gran nota: Mientras, su ingenio pilota otra sorprendente joya.

Diseño, disposición, ejecución y templanza en **Inma** y en **Esperanza** hallaron su encarnación.

Finalizó esta aventura con tino profesional **Paco Bonilla**, genial, aplicando la pintura.

Con la **Escuadrilla del Sol** otro triunfo han alcanzado que podréis ver detallado accediendo al interior.

6 LLAVES DE PLATA

Antonio España



Víctor Guerrero



Juan Manuel Miranda



Adolfo Ortega



José Carlos Hernández



Paco Bonilla



NUESTROS HERMANOS DEL BUS

La asociación malagueña Tran-Bus consigue recuperar el histórico tranvía



La asociación malagueña TRAN-BUS, formada por trabajadores de la EMT, lleva años despertando la nostalgia de los malagueños al poner en marcha los autobuses que nos acompañaron desde 1961. Al estilo del Aeromuseo con los aviones, ellos han recuperado autobuses de media España. Como logro reciente, han sacado del abandono con un presupuesto de saldo, el 'tranvía del Morlaco' para dejarlo recién salido de fabrica. Al ver su proceso de restauración, caemos de nuevo en la cuenta de lo mucho que nos une con esta asociación.

FUENTE: Memoria de la restauración de D. Antonio Fernández Arce y D. José Ramón Rodríguez Sánchez.

Cuando lo rescataron julio de 2007, el tranvía Charleroi V que durante muchos años se ha expuesto a la intemperie en el Paseo Marítimo de Málaga, junto a los Baños del Carmen tenía pintadas, paneles y vigas podridos, y el resultado de una fogata hecha en su interior.

Antes de comenzar, construyeron su propia carpa para poder restaurarlo a cubierto, reciclando materiales de desecho.

Enseguida se dan cuenta que, por el mal estado de la madera, esta ha de ser reconstruida en su totalidad. Utilizan madera de iroco, de fresno blanco para el esqueleto, y pino Suecia para el forrado interior y exterior.

Las partes metálicas por su estado de oxidación son tratadas primero con una máquina de limpieza de chorro



D. Antonio Fernández Arce y D. José Ramón Rodríguez Sánchez admiraron nuestro autobús de pasajeros

de arena, aunque prefieren utilizar escoria de cobre. Y posteriormente un transformador de óxido a pistola a todo el chasis.

El techo se impermeabiliza con una capa uniforme de fibra de poliéster de 450 gr.

También le ponen en marcha un sistema de iluminación con una batería de 12v que alimenta un punto de luz por cabinas, cuatro puntos de luz en la sala de viajeros y un punto de luz por letrero exterior de indicación de línea.

“ No le ha faltado en la restauración ni el Arenero, una caja de madera que utilizaba el conductor para echar directamente la arena sobre los carriles y evitar así que el tranvía patinase con la lluvia”

Tuvieron más suerte que nosotros con el Convair 440 en lo de recuperar los asientos originales, ya que encontraron unos asientos similares en Alcázar de San Juan (Ciudad Real)

Limpiaron los mandos y los pusieron en estado de funcionamiento.

Una decoración exterior con

plantillas como las de la época, y una decoración interior tal y como la vivieron los pasajeros de la época del Convair hicieron el resto.

No le ha faltado en la restauración ni el Arenero, una caja de madera que utilizaba el conductor para echar directamente la arena sobre los carriles y evitar así que el tranvía patinase con la lluvia.

Este septiembre de 2010, llevaron el tranvía recién restaurado a la Plaza de la Marina, donde compartió protagonismo con sus otros autobuses restaurados, y objetos históricos de la asociación.

La exposición en la Plaza de la Marina del tranvía y el resto de la colección de TRAN-BUS fue visitada durante septiembre de 2010 por más de 48.000 personas.

Con los mejores deseos desde el Aeromuseo de Málaga para que los de Tran bus consigan ese Museo que merecen para exponer a cubierto sus joyas restauradas.



Visitas a la exposición
Foto: TRAN-BUS



Inauguración del Alcalde
Foto: TRAN-BUS

“ La exposición en la Plaza de la Marina del tranvía y el resto de la colección de TRAN-BUS fue visitada durante septiembre de 2010 por más de 48.000 personas”



Exposición en la Plaza de la Marina
Foto: TRAN-BUS

DE PROFESIÓN DESCONOCIDA

De aerotrastornado a profesional de la aviación



ARTURO ROMERO

Este Amigo, al que el Aeromuseo de Málaga inspiró para elegir sus estudios de TMA, nos cuenta sus comienzos como profesional en los que ha hecho realidad su vocación aeronáutica.



Antes de marcharse a Alicante, Arturo echó una mano en el Bell

Me siento afortunado por poder escribir en un medio tan especial para nosotros como nuestro boletín, y orgulloso por poder ser uno de los que escribe. Como se diría en estos casos, no soy digno para ser yo el leído y no el que lee, pues hasta hace poco era yo el que siempre estaba al otro lado del papel.

Cuando nuestro Joaquín se puso en contacto conmigo para ofrecerme escribir en el boletín, al principio me sentí un poco extraño, principalmente porque nunca pensé que realmente mi forma de escribir gustase y en aquel momento no tenía ni idea sobre qué escribir, mi vida no tiene nada de especial, ni tampoco

soy alguien que tuviese que decir algo lo suficientemente importante como para que la gente tenga que leerme. Igualmente, como podréis comprobar, acepté y escribo, para a los que quizás interese, una pequeña porción de lo que hoy en día es mi vida.

No soy piloto, ni "torrero", ni

“Vivo nuestra afición y gusto por los cacharros metálicos voladores como el que más”

azafato, ocupo una de esas profesiones no tan pomposas ni conocidas como las anteriormente mencionadas, rodeadas de glamour y presuntuosidad. No llego limpio a casa cuando vuelvo del trabajo, huelo a veces a queroseno y otras llego manchado del dichoso Mobil 28 o del BP 254 o del 555. Pero vivo nuestra afición y gusto por los cacharros metálicos voladores como el que más. Palpo y trato de mantener lo que otros fotografían, ven y oyen como algo excepcional, y realmente lo es.

Una profesión desconocida a veces e injustamente masacrada por la ignorancia y el dedo fácil acusador. Maltratada, no siempre, por la sociedad, que es inconsciente de todo cuanto se mueve tras el fuselaje en los que ellos cómodamente se sientan.

Sonrí con sonrisa sarcástica cuando afirman que por mi profesión tengo que estar nadando en dinero. Nado en afición y creo yo que vocación, que son las que realmente me motivan y me impulsan a hacer lo que día a día hago, las mismas ganas que me hacen buscar fotografías de aeronaves en las que he trabajado y sentir verdadero orgullo. Orgullo de mi profesión, de mi trabajo que trato de hacer, día sí y día también, lo mejor posible.

Una profesión que es la principal responsable, después del piloto, de la operación de cualquier aeronave, grabada a golpe de muñeca con una breve firma que certifica el trabajo realizado. Firma que vale por cada tornillo torquado, por el valor que nuestra biblia en el idioma de Shakespeare especifica y que se frena en una operación que debería calificarse más bien como arte que como trabajo manual. De noches currando y pruebas en vuelo, todo una muestra de nuestra confianza por un trabajo bien realizado, que certificamos, por muy escandaloso que parezca, con nuestra vida.

Para los que aún no sepan en qué consiste mi trabajo, la respuesta es fácil: soy lo que teóricamente se llama Técnico de Mantenimiento de Aeronaves o como comúnmente se nos llama "mecánicos".

Mi trabajo consiste en realizar revisiones programadas en aeronaves, en mi caso helicópteros, sobre diferentes modelos dedicados desde la filmación, extinción de incendios, vuelos ambulancia, transporte a plataformas petrolíferas, inspección pesquera, aduanas, salvamento marítimo y rescate.

Cuando entra un helicóptero al hangar, como ocurre en la mayoría de las empresas dedicadas a tal tarea, el departamento de ingeniería realiza una orden de trabajo en la que se

especifican las diferentes tareas a realizar, en función de las horas de operación de cada componente o en función del tiempo desde la última vez que se inspeccionó. Realizamos desde pequeñas inspecciones rutinarias de 25 horas hasta revisiones de 5 años, en las que cada componente es desmontado e inspeccionado exhaustivamente en busca de encontrar cualquier defecto y comprobar que esté dentro de las tolerancias marcadas por el manual de la aeronave.

A pesar de que se trata de revisiones programadas, pudiera parecer que trabajo casi en una cadena de montaje, realizando siempre las mismas tareas. Pero no todas las aeronaves llegan en el mismo estado, algunas con diferidos o defectos a corregir, como es el caso de aeronaves que trabajan en ambientes salinos, helicópteros y aviones de salvamento marítimo o helicópteros que operan en zonas costeras o islas. Combatimos la corrosión, nuestro principal enemigo, que se esconde en los lugares más recónditos de la aeronave y debe ser eliminada con métodos mecánicos y/o químicos.

Además del mantenimiento general de la aeronave, el personal especializado realiza inspecciones no destructivas en los componentes, es decir, con métodos específicos como corrientes inducidas o tintas penetrantes, en función de las

“Sonrí con sonrisa sarcástica cuando afirman que por mi profesión tengo que estar nadando en dinero”

características del material, que sirven para revelarte si existe algún defecto que no puedas apreciar a simple vista en el interior del componente.

Además, existen especialistas en estructuras que realizan reparaciones e instalaciones de kits especiales en función de la utilidad que se le vaya a dar a la aeronave. Entre ellas, la de convertir un helicóptero de transporte en una plataforma audiovisual que monte una cámara gigantesca de alta definición totalmente orientable y que pueda transmitir o grabar esas imágenes en directo a un receptor ubicado en tierra a través de una antena especial montada en este. O convertir un helicóptero pesado que cumple las funciones de ambulancia aérea en un auténtico escarabajo de material de inspección y rescate con cámaras infrarrojas, con seguimiento automático de objetivos, visión nocturna con un alcance de 10 millas y focos orientables, grúa y flotadores,

“No todas las aeronaves llegan en el mismo estado, algunas con diferidos o defectos a corregir, como es el caso de aeronaves que trabajan en ambientes salinos”

perfecto para operar sobre ambientes marítimos. En general, preparados para lo que nos caiga encima.

Esto es a lo que me dedico y a lo que llegué, principalmente por el impulso de una familia que no me merezco, de mi esfuerzo y de nuestra asociación, gracias a la cual hoy trabajo en lo que trabajo y a través de la que os puedo transmitir todo esto. Sólo

espero no haberme enrollado demasiado y que os guste lo que os he contado.

Sin más, un afectuoso saludo a todos y cada uno de los Amigos del Aeroplaza.

Nos vemos a los pies de nuestro Convair.



También atrajo a otros alumnos de Suravian de su promoción de TMA

NO SÓLO EL FÉNIX PUEDE RESURGIR DE SUS CENIZAS

Los Amigos del Aeroplaza consiguen lo que se proponen



DAVID TORREALBA

Muchas veces el pasar de hacer simples modelos a escala a hacer aviones tripulados tan sólo es cuestión de proponérselo, muchas ganas y sobre todo grandes dosis de paciencia. Es con paciencia, con habilidades aprendidas en sus tiempos de aeromodelista y con muchas ganas con lo que Manolo se embarcó en la reconstrucción amateur de esta 'L-Bird'.

Un poco de historia

En los años de la 2ª Guerra Mundial salieron de la fábrica de Piper Aircraft Corporation alrededor de 5.700 Piper L-4 (variante de la Piper J-3 civil) rumbo a las bases aliadas en Europa para ser usados como aviones de reconocimiento, transporte de suministros y evacuación médica. Hubo otros modelos de aviones que se destinaron para estos fines, pero fue esta pequeña aeronave, gracias a sus bondades en vuelo, la que se ganó el corazón de muchos pilotos.

Tras la guerra, las L-4 fueron desguazadas o vendidas como exceso de reservas de las fuerzas armadas. Muchas de ellas terminaron en manos de aeroclubes quienes las usaron como aviones de escuela. Años después, cuando fue posible, algunos aeroclubs españoles también adquirieron, en su mayoría procedentes de Suiza, este barato avión tan bonito, fácil y cómodo de volar.

Después de cinco décadas son muchas Piper las que aún siguen en

vuelo, pero otras no corrieron la misma suerte, acabando abandonadas o siniestradas en desguaces y chatarrerías.

Y es de ahí, de un desguace, de dónde fue rescatada (especialidad de los Amigos del Museo) una de estas viejas veteranas de guerra para a finales de los años 90 llegar a las manos de Manolo, un malagueño Arquitecto Técnico de profesión, miembro de la Asociación de Amigos de la Aeroplaza, aeromodelista en su

“ Las L-4 fueron desguazadas o vendidas como exceso de reservas de las fuerzas armadas ”



Calentando motores
Foto: Manolo Torrealba

juventud, y que desde entonces tubo una extraña atracción hacia esas ruidosas máquinas voladoras como tantos otros.

De ser aeromodelista pasó a piloto y constructor amateur de un ultraligero de diseño español, modelo Bragg (EC-YFE), la forma más económica de 'matar' el gusanillo de pilotar. Pero cuando surgió la oportunidad de poseer una autentica 'Grasshopper', el primer avión de vuelo circular que hizo a partir de unos planos, no tuvo ninguna duda. El hecho de que estuviera totalmente descompuesta no fue impedimento para aceptar el reto de reconstruirla los fines de semana y con apoyo de la familia.

Entonces nos encontramos con un fuselaje en perfecto estado de conservación y unas grandes alas, pero todo como un mecano sucio y viejo. Por suerte, el motor se encontraba con el 'overhaul' hecho (puesto a cero horas) y preparado para ser montado en la bancada, para lo que quedaba aún muchísimo trabajo. De esta manera es como comenzó el renacimiento de este 'L-Bird' en la ciudad de Málaga. En ese momento no se estimaba el tiempo que la reconstrucción llevaría sólo se sabía, sin ninguna duda, que se iba a hacer.

“ Nos encontramos con un fuselaje en perfecto estado de conservación y unas grandes alas, pero todo como un mecano sucio y viejo”

En el año 1.997 se solicita y obtiene el permiso de reconstrucción, por parte de la Dirección General de Aviación Civil, con fecha 14 de octubre de 1.997, y número de autorización 97010/1070, la Delegación de Seguridad en Vuelo nº 2, en Sevilla, asigna un inspector a fin de que ejerza como director en todo el proceso de construcción de la aeronave.

Los pasos fueron en parte sencillos pero muy laboriosos

Primero la identificación de piezas y comprar toda la tornillería nueva, cables, poleas... por suerte es un avión que aún sigue volando y en Estados Unidos se encuentran todas las piezas



Decapado
Foto: Manolo Torrealba

y tornillos en tiendas especializadas sin ningún problema de stock.

La construcción comienza por el fuselaje

Hubo que decaparlo por completo de forma manual por acción mecánica sin emplear decapante. También se tuvieron que revisar las soldaduras



Fuselaje listo.
Foto: Manolo Torrealba



Esta cabina es para volar
Foto: Manolo Torrealba

con líquidos penetrantes para comprobar su buen estado.

Una vez imprimado de nuevo todo el fuselaje se continuó con el proceso de montaje de todos los elementos que componen el fuselaje hasta el entelado con Ceconite 102 y posterior pintado. Igualmente se hizo con superficies de cola.



Perfiles del ala
Foto: Manolo Torrealba

Se continuó por las alas

Las alas estaban enteladas, por ello se tuvo que retirar toda la tela vieja, se desmontaron todos los herrajes, tensores, barras de compresión y las costillas, dejando las vigas de madera sueltas. Se decapó

manualmente la imprimación de todos los elementos relacionados, tras ser revisados se volvieron a imprimir y montar. Una vez montados, centrados, sellados y alineados todos los elementos, se procedió al entelado y pintado de las alas.

Aún queda trabajo por hacer.

Ya estaba todo listo para ensamblarlo todo junto y que volviera a parecer un avión, instalar el motor y proceder al centrado de la aeronave así como el ajuste del diedro y torsión aerodinámica adecuados en las alas y cola. Todos los procedimientos de montaje y centrado se hicieron siguiendo el manual del fabricante y

cada fase de construcción fue revisada por el inspector de aviación civil asignado.

Y es así como después de diez años de reconstrucción de fines de semana y tras la última revisión esta vieja, pero remozada leyenda de la

“ Se tuvieron que revisar las soldaduras con líquidos penetrantes para comprobar su buen estado”

aviación, estuvo lista para volar de nuevo. A día de hoy el avión con matrícula EC-ZZK, con base en Antequera, tiene casi sesenta horas de vuelo de fines de semana.

Si quieres ver algunos videos visita en Youtube el Canal de dvdtp

<http://www.youtube.com/watch?v=Ep-73NWTjIY>

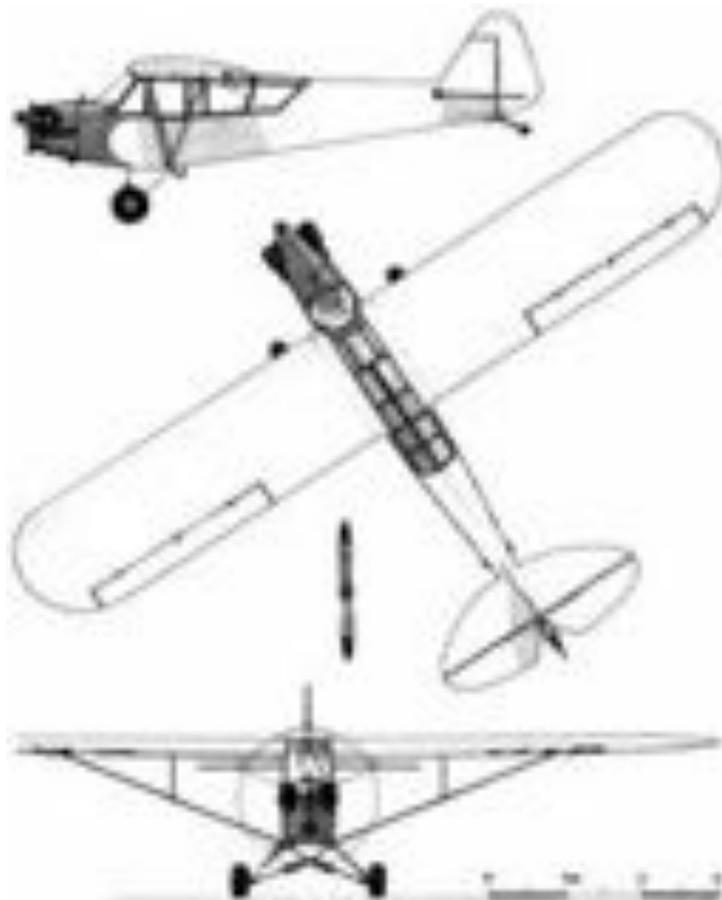
<http://www.youtube.com/watch?v=NB6MO4av5V8>

http://www.youtube.com/watch?v=F0v_aKcm-Q8



Montaje
Foto: Manolo Torrealba

Motor	Continental A65 (65 Hp. A 2.350 rpm)
Dimensiones	Longitud: 6'83 m
	Envergadura: 10'74 m
	Altura: 2'03 m
Pesos	Vacío: 293 kg
	Máximo al despegue: 550 kg
Prestaciones	Velocidad a no exceder (Vne): 196 Km/h
	Velocidad máxima operativa (Vno): 140 Km/h
	Velocidad de crucero (Vc): 120 Km/h
	Alcance: 402 Km
	Techo de servicio: 3 500 m



UN PASO MÁS EN EL CIRCUITO DE MUSEOS INDUSTRIALES

Abre el Museo Automovilístico de Málaga



Los aerotrastornados que da nuestro museo, normalmente amigos de toda máquina industrial, estamos de enhorabuena por el nuevo Museo Automovilístico de Málaga, de reciente inauguración

FUENTE: Museo Automovilístico de Málaga



Esperamos con impaciencia el Museo del Puerto, o el de la Minería y las Gemas. O que la asociación TRAS-BUS y la de defensa del Patrimonio Industrial tengan respectivos Museos a la altura de su incansable labor de recopilación y restauración de piezas.

Por el momento tenemos que celebrar que el Museo Automovilístico de Málaga ha nacido fuerte, con una colección preparada para exposición y la recuperación de un local histórico industrial para la ciudad.

Desde el Aeromuseo seguimos de cerca las buenas noticias que suponen la inauguración de nuevos museos en Málaga. De los 25 museos previstos en estos cinco años, nuestros preferidos

son los relacionados con el patrimonio industrial, con la ilusión de integrarnos en un sólido circuito de turismo industrial. Que en Málaga tenemos un pasado industrial del que presumir.

Hace dos años llevaron a calle Larios una exposición de motores decorados para combinar el patrimonio industrial con el artístico, tarea en la que también son maestros los amigos del Aeroplaza.



Y desde el pasado septiembre tienen la exposición permanente en la Tabacalera, la Fabrica de Tabacos de 1927. Sus automóviles presentan una restauración de las que gustan a los Amigos de la Aeroplaza, impecable pero realista, porque preserva el paso de la Historia.

Su colección, cedida de manera gratuita a Málaga durante 10 años, muestra 90 años de historia del Automóvil, desde 1921 hasta 2009.

El buen estado de sus automóviles permite además crear un 'Museo en vivo', lo que comprobamos al ver llegar a la Aeroplaza este 20 de octubre un Cadillac y un Aston Martin de 1959.

Para el día de la inauguración del Convair 440 nos ofrecieron de manera gratuita varios de sus modelos, y escogimos dos de 1959, año de llegada de nuestro Convair 440 a la Costa del Sol.

Nos trajeron el CADILLAC Eldorado Biarritz de 1959. Este coche simbolizaba el "coche del sueño americano", justo en una época en que se estaba haciendo fuerte en la Costa del Sol el turista procedente de Estados Unidos.



“ Es fácil imaginarse estos automóviles de lujo esperando a pasajeros de la alta sociedad a las puertas de nuestra Terminal Histórica.”

Su diseño tiene además una relación directa con nosotros, ya que estaba, inspirado en la aeronáutica, concretamente en los cazas con motores a reacción. Con casi 6 metros de largo y más de 2.300 kilos de peso, casi triplica el peso de nuestro Bell-47.

Al Cadillac le acompañó el ASTON MARTIN DB4- Inglaterra 1959. Conocido como "el deportivo del

caballero", también destacó Le Mans en los años 1950 y 1952 y ganó la Mille Miglia en 1951.

Le agradecemos desde el boletín de la asociación que el Museo del Automóvil haya comenzado sus relaciones de buena vecindad con nosotros con esta cesión gratuita, que ayudó a darle lucimiento al día en que abrimos un museo dentro del Convair 440.



EL BEBÉ PERDIDO A BORDO

Anécdotas de vuelo



SANTIAGO FERNÁNDEZ

Síntesis de cuatro líneas del artículo Síntesis de cuatro líneas

Se trataba de un vuelo de vuelta a España, de una familia de emigrantes con la intención de pasar las fiestas de Navidad con la familia española.

El vuelo era un viaje desde una ciudad de Suiza hasta Madrid y la familia estaba compuesta por los abuelos, los padres y dos bebés de alrededor de unos seis meses de edad.

Llegada la hora de servir la comida se presentaba un conflicto con la mamá de los bebés, no podía comer y tener los dos niños en brazos y ya se sabe que los hombres no se dan buena maña en estos casos, además la abuela era muy anciana por lo que no podía echar una mano.

En éstas circunstancias la azafata, chica jovencita y de buen corazón, se ofreció a tener en sus brazos a uno de los niños mientras la mamá, con el otro en brazos, tomaba su comida.

La madre accedió y la azafata, con el niño en brazos, fue a sentarse en su trasportín desde el cual podía mantener vigilado el pasillo del avión. Este trasportín, situado en las inmediaciones de la puerta de entrada al avión era plegable, de forma que el asiento, cuando no tenía alguien sentado en él, se levantaba por la acción de un muelle y se quedaba completamente plegado sin estorbar lo mas mínimo.

Estando la azafata sentada con el niño en su trasportín sonó el timbre de llamada. Un pasajero necesitaba de sus servicios. Dejó al niño reposando sobre el asiento y se dirigió a atender la llamada.

Al regresar de nuevo, no habría pasado más de un minuto, descubrió que el bebé no estaba. No podía creerlo, el niño, de unos pocos meses, no podía haberse movido, pero no estaba allí. Comenzó a ponerse nerviosa, por si alguien lo había cogido, buscó en el lavabo del avión, no estaba; continuó buscando en todas partes de la zona de la cocina, tampoco estaba. Recordó que cuando ella era una azafata novata un comandante le hizo limpiar, subida en una escalera, por la parte de fuera las ventanas del avión, y pensó: "Esto es una broma, pesada, de alguno de la cabina de mando". Entró en la cabina con el pretexto de si deseaban alguna cosa y escudriñó, disimuladamente, por todas partes. Tampoco allí estaba el niño.

A punto de echarse a llorar le pareció ver un movimiento en la bolsa que, debajo del trasportín alojaba el chaleco salvavidas. Miró con más atención, bajó el asiento para mirar mejor, y encontró que el bebé se encontraba allí, sin síntomas de tener ni haber pasado ningún miedo, completamente tranquilo.

¿Qué había pasado? Pues que al plegarse el asiento del trasportín por la acción de un muelle, quedada un pequeño hueco por el cual se había deslizado el niño y había quedado colocado en la bolsa del chaleco salvavidas y allí, cómodamente instalado fue donde le encontró la azafata.

Completamente aliviada y temblando todavía por el susto, devolvió al niño a su madre diciendo: "Señora le devuelvo a su niño que, donde mejor se encuentra es en brazos de su madre"

AMIGOS DEL MUSEO POR EL MUNDO

El cartógrafo del cielo



JOSÉ MANUEL CASTILLO

Queremos comenzar una nueva sección para hacer referencia a los Amigos del Museo por el mundo para que nos cuenten desde sus lugares de destino cómo llevan su afición y cómo ven nuestro Museo desde fuera de la ciudad.

José Manuel Castillo es nuestro 'Cartógrafo del Cielo' y con él vamos a inaugurar esta sección. Es socio fundador de la Asociación de Amigos y autor del artículo "Aproximación a Málaga" en el número 1 de nuestro Boletín. También ha colaborado con unos paneles expuestos en la sala de Navegación Aérea del Museo y en donde se muestran unas nociones básicas sobre aviación y control aéreo.

Por motivos profesionales reside en Bruselas desde hace casi 5 años.

¿Por qué te fuiste a vivir a Bruselas?

Por motivos profesionales. Soy economista y vi en la Unión Europea un buen lugar para el desarrollo de mi carrera profesional. Después de pasar un proceso selectivo soy "Financial Officer", es decir, técnico en finanzas de proyectos de la Comisión Europea.

Cuando vienes a Málaga, nos consta que siempre intentas volver al Museo por Navidad: ¿Cómo se ve el Museo desde la distancia? ¿Qué impresión te llevas al verlo al cabo del año?

Sí, siempre que puedo visito el Museo. Suelo leer los emails que envía el "Pastor de la Aeroplaza" a todos los

Amigos e intento imaginarme en la distancia cómo van las cosas por Málaga (sobre todo cuando los correos vienen sin fotos). Posteriormente, cuando visito el Museo, la realidad supera gratamente lo imaginado.

Como sabes, también desde el Museo solemos compararnos a menudo con los Museos de Europa: ¿Has aprovechado para ver alguno de los Museos de Aviación de Bélgica o países del entorno?

Sí, Bruselas está muy bien situada para visitar los museos más conocidos, por ejemplo, a unos 300 Km. para visitar Le Bourget cerca de París y unos 240 Km. para el Aviodrome en Holanda. Se puede ir y volver en el mismo día a ambos. Londres con su Museo de la



Vista aérea del Aeromuseo de Málaga y alrededores
Foto: José Manuel Castillo

“ En mi opinión nuestro museo está a la altura en comparación con otros museos visitados”

RAF está a unas 2 horas y media en el Eurostar. Además, Bruselas cuenta con un Museo del Ejército en cuyo interior se exhibe una buena colección de aviones, desde modelos de la primera y segunda guerra mundial hasta un F16 o un Caravelle.

¿Destacarías alguno en particular?

No puedo destacar uno en particular, cada museo tiene su aquel, por ejemplo en el de Le Bourget puedes entrar en un Concorde, en el Aviodrome en un B747. En el Museo de la RAF puedes contemplar casi todos los aviones que participaron en la Segunda Guerra Mundial. En el de Bruselas puedes ver modelos de la Primera Guerra Mundial entre otros muchos.

¿Alguna buena idea que podríamos adoptar en el Aeromuseo de Málaga?

En mi opinión nuestro museo está a la altura en comparación con otros museos visitados. Por ejemplo, tiene una importante colección de piezas relacionadas con las instalaciones aeroportuarias que no he visto en otro museo y, entre muchas cosas, puedes



Aeropuerto de Bruselas nevado
Foto: José Manuel Castillo



Deshelando un avión
Foto: José Manuel Castillo

soñar que estás a los mandos de un DC-9. Normalmente las cabinas en otros museos no son accesibles y a mi me gusta sentarme en todas. Fue una pena no haber tenido la oportunidad de hacernos con la sala de aproximación u otras partes de la antigua torre de control cuando la demolieron. Me atraen los museos en los que puedes experimentar y tocar,

cuyas piezas tienen vida o puedes ver el funcionamiento real de las mismas, aunque sea a escala. Por otra parte habría que ver como integrar las nuevas tecnologías en nuestro museo, por ejemplo, para crear animaciones.

En el Aviodrome de Amsterdam pasaste una mañana entera con



Mapa del Aeropuerto de Bruselas. Imagen: José Manuel Castillo

un aficionado a simulación aérea dentro de su simulador de vuelo. ¿Qué destacarías de aquella experiencia?

Destacaría por un lado la amabilidad y simpatía de aquel aficionado holandés y por otro la sensación de estar volando pasados unos minutos de adaptación. Era un simulador amateur que estaba cerrado y tenía como parabrisas 2 pantallas. Una pantalla para cada ventana frontal de la cabina. No estaba abierto al público. Digamos que el museo había cedido una parte del mismo para su construcción y disfrute de unos aficionados. Pretendía ser un Boeing 737-800, pero tenía piezas que no se correspondía a ese modelo. Fue casualidad que coincidiera con la persona encargada que estaba

probando el simulador. Estuvimos realizando tomas y despegues bajo distintas condiciones climáticas. Yo llevaba exclusivamente los mandos y los gases; y él la navegación y piloto automático. Finalmente hicimos un vuelo corto en IVAO: Bruselas - Amsterdam. En aquella ocasión no vi nada del museo, así que tuve que ir una segunda vez para verlo entero.

Se suele decir que por Europa se le da mayores facilidades a los spotters, ¿recomiendas algún buen lugar en Bruselas desde el que hacer buenas fotos?

Pues no sé si en el resto de Europa se da mayores facilidades a los spotter que en España. No suelo fotografiar los aviones tan apasionadamente como

otros Amigos del Museo. De todas formas, yo creo que el Aeropuerto de Málaga a través de nuestra asociación da muchas facilidades al permitir cada cierto tiempo pasar al lado aire del Aeropuerto para fotografiar los aviones. Ignoro si eso se hace aquí en Bruselas. Por otra parte en el Aeropuerto de Bruselas sí que existen, al menos, 2 lugares en donde observar/fotografiar aviones a corta distancia. En uno de ellos aterrizan justo delante de ti. Aquí hay afición, sueles encontrar gente cámara en mano especialmente en verano. En el plano del aeropuerto de Bruselas señalo los dos lugares.

¿Qué destacarías de los vuelos entre Málaga y Bruselas?

Suelo volar varias veces al año

entre Málaga y Bruselas. El vuelo dura aproximadamente 2 horas y media; y siempre sigue la misma ruta. Me gusta mirar por la ventanilla, así que con el tiempo te familiarizas con el terreno como cuando realizas con frecuencia un recorrido en coche. Normalmente sueles ver, bien a la ida o bien a la vuelta: Jaén, Madrid, Soria, Vitoria, Pamplona, San Sebastián, Bourdeaux, París, Valenciennes y Bruselas. Sólo en una ocasión en verano y al atardecer pude contemplar las luces de toda la costa de Normandía desde más o menos Calais hasta Cherbourg-Octeville junto con las luces de la costa sur de Reino Unido. París es impresionante cuando se sobrevuela o se pasa cerca tanto de día como de noche, y es muy fácil distinguir la Torre Eiffel. En muchas ocasiones vuelo de noche o sobre un manto de nubes que cubre todo o parte del vuelo, esto último me fastidia mucho. Bruselas tiene un aeropuerto que en ciertas ocasiones se presta a aterrizar/despegar bajo distintas condiciones climáticas adversas como niebla cerrada, fuerte lluvia, turbulencias, vientos moderados y nieve... de momento no he tenido ninguna mala experiencia en ningún vuelo realizado hasta ahora, cruzo los dedos.

Por tu experiencia personal entre países, ¿coincidirías con la afirmación de que con la nueva terminal, Málaga tiene un aeropuerto a nivel europeo?

Sí, la nueva terminal sigue la tendencia actual en el diseño de las instalaciones aeroportuarias que he visto en grandes aeropuertos dentro y fuera de España, es decir, puertas de embarque que conectan los aviones a un gran espacio con servicios comerciales.

Fotos Aéreas de José Manuel Castillo



Bruselas



Málaga



París



San Sebastián

OTROS FLASHES DEL 2010



Una foto tomada durante un evento en Chicago.

