EL ROMPEDIZO

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

nº7
diciembre
2014

Hacia todos los rumbos. Luis Utrilla.

Super Aero 45. Un nuevo invitado a cubierto.

Convair 440 Superstar. Un avión sin techo de vuelo

Dornier 27. El avión mutilado que dejó de serlo

Una vuelta de tuerca. El encuentro. Isidro Calderón

Douglas DC-3. El inolvidable". Javier Yébenes

El reciclaje hecho arte.

El trono de Nuestra Señora de la Esperanza. José Pareja Linares.

Conectando los puntos. Álvaro Rojas Zamora

¡¡¡Mi sueño hecho realidad!!! A. Jesús Bravo

Las vacas del Aeropuerto. José Manuel Castillo.

Málaga y la Costa del Sol. Aquí quiero estar. Gösta & Mónika Frodeberg

Carvair. Santiago Fernández Ramón

¿Qué le pedimos al 2015?

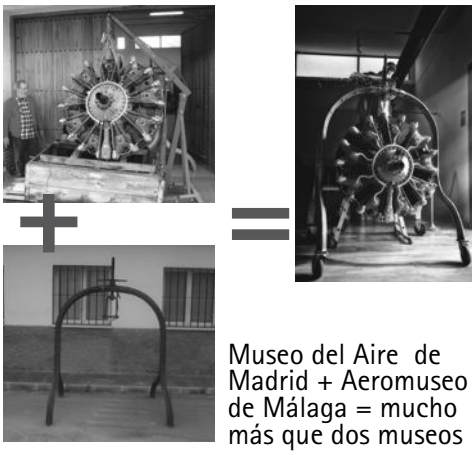
EL AÑO DE LAS LUCES

NÚMERO 7
AÑO 2014

CONTENIDO

FOTO DE PORTADA

AUTOR: VÍCTOR GUERRERO



Museo del Aire de Madrid + Aeromuseo de Málaga = mucho más que dos museos

La foto seleccionada este año retrata los retoques finales antes de exponer en sala la primera gran restauración del año 2014, un motor de 9 cilindros en estrella Pratt & Whitney modelo R-1340-AN1.

Destaca por ser la primera pieza cedida por el Museo del Aire-Ministerio de Defensa a este Museo. De ahí a que nuestro jefe de mantenimiento Jordi Palet optase por asumir personalmente el proyecto de restauración, lo que suponía una calidad asegurada en su acabado.

El soporte del motor, que parecía hecho a medida, procedía de una donación de del Aeropuerto de Mallorca, en el Museo desde 2006, lo que implica unir a la restauración el talento para encajar estas dos piezas.

Hacia todos los rumbos. Al habla el Presidente. *Luis Utrilla.*
Todos a cubierto. Un nuevo invitado en la sala.
Convair 440 Superstar. Un avión sin techo de vuelo
Dornier 27. El avión mutilado que dejó de serlo
No vuelan pero están vivos. La iluminación de nuestra flota aérea
Una vuelta de tuerca. El encuentro. *Isidro Calderón*
Douglas DC-3. El inolvidable". *Javier Yébenes*
El reciclaje hecho arte. La renovación del Aeropuerto ayuda a mejorar el Museo
La turbina transparente.
Las nuevas exposiciones de 2014
El trono de Nuestra Señora de la Esperanza. *José Parejo Linares.*
El rincón de nuestros Spotters. A la caza de aviones por el mundo
Precisión a cualquier escala. Otro gran maquetista entre los nuestros.
El centro de documentación creciente.
Conectando los puntos. *Álvaro Rojas Zamora*
¡¡¡Mi sueño hecho realidad!!! *A. Jesús Bravo*
Aerospaace Engineering Group. Otro mecenas del Museo.
Las vacas del Aeropuerto. Memorias de un escucha aeroportuario. *José Manuel Castillo.*
Málaga y la Costa del Sol. Aquí quiero estar. *Gösta & Monika Frodeberg*
Carvair. Transporte aéreo de vehículos. *Santiago Fernández Ramón*
Un Museo Vivo. Cuando el museo se llena de buena gente
Escolares sin overbooking
Alta poesía aeronáutica
Como hemos cambiado
¿Qué le pedimos al 2015?

Fundación Aena
XX Aniversario

La Fundación Aena ha hecho posible todas las mejoras reflejadas en este número de la revista, tanto por sus apoyos a las restauraciones y a las nuevas exposiciones.

Asociación de Amigos del Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo.
Avda. García Morato s/n. 29004. Málaga
952 049 176 · agpmuseo@aena.es
www.aeroplaza.org - www.faceboook.com/aeroplaza

Depósito Legal: MA-1252-2006
ISSN: 1886-8444

Maquetación: Tecnoarpa

HACIA TODOS LOS RUMBOS

Al habla el Presidente

LUIS UTRILLA

Como ocurre en la mayoría de los centros aeronáuticos relevantes, y como no podía ser de otro modo, nuestro Museo de Aeropuertos y Transporte Aéreo ha continuado con la labor de abrir su actividad a todos los rumbos posibles.

De este modo, en los últimos meses hemos vivido experiencias novedosas y gratificantes, que le han dado un nuevo marco de actividad a nuestras instalaciones.

Es de reseñar el vuelo nocturno que nos llevó hasta la Noche en Blanco de la mano del Ayuntamiento de Málaga, con un éxito sin precedentes, equiparable a cualquiera del resto de las actividades que se organizaron en el centro urbano, a pesar de contar con el hándicap de la distancia.

Otra noche reseñable fue la que trajo hasta el Museo a más de un centenar de congresistas de la gran mayoría de los países sudamericanos que participaron en el Congreso de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico que tuvo lugar en nuestra ciudad. La noche tuvo su colofón en el homenaje que el Museo le rindió a la figura del jurisconsulto malagueño Enrique Mapelli, que se hizo coincidir con la inauguración de la exposición permanente de su colección de menús de abordo.

A la luz del día recibió el Museo a los participantes en el Campus de Integración, patrocinado por la Universidad de Málaga, y que puso a prueba nuestra capacidad para atender a las personas con movilidad reducida, reto que se superó con amplia nota.

Los últimos meses nos han permitido también estrechar las relaciones con otras instituciones y organismos, así como con nuevos patrocinadores individuales que nos han cedido piezas para nuestra colección permanente.

Especial mención requiere en este aspecto la donación de los asientos del Convair 440 que nuestros mecenas finlandeses han llevado a cabo tras numerosas gestiones por todos los confines del mundo, y que finalmente dieron su fruto con la donación de este equipamiento por parte del Museo de Arlanda.

En definitiva, unos meses en los que hemos demostrado que el Museo y la Asociación de Amigos del Museo, está plenamente viva, peleando contra viento y marea, y navegando a todos los rumbos donde la imaginación nos lleve.

Gracias a todos por tan loable esfuerzo.

Luis Utrilla

PROGRAMA 'TODOS A CUBIERTO'

Un nuevo invitado en la sala

'Todavía no hay nada con lo que nos hayamos atrevido y que no nos haya salido bien'. **Así resumía Antonio Meléndez la satisfacción del gran avance que ha supuesto proteger a cubierto uno más de nuestra flota: el Super Aero 45.**

Desmontamos todo lo que nos dejó el avión para disminuir su envergadura

Pero al fin este año le tocó entrar al Aero 45 en la sala. ¿Cómo se puede meter un avión que sin planos mide 3.20 metros por un hueco de 2.25 metros? Con pura acrobacia.

Hicimos todos los cálculos y el proyecto parecía imposible, al estilo de la primera línea de Latécoère. Sobre todo imposible sin más maquinaria que una sufrida gruilla portátil y dos porta palets. Pero, una vez pasado el trance, pensamos que hasta habría sido más aburrido

El programa "Todos a cubierto", ya había vivido esa hazaña con ela entrada en la sala del l helicóptero Bell 47 y luego la Dornier 27.

Con logros como el del pasado febrero, la asociación de amigos se confirmaba fuerte, ganándole años a las tareas históricas, esas que esperaban a que el grupo se hiciera sólido. Y es que el Aero 45 llevaba en exteriores desde su llegada al Museo en 2005.

Su entrada en sala fue en vuelo acrobático

Había que encontrarle un hueco en la sala para montarlo por completo

con maquinaria industrial que nos lo hiciera todo.

El caso es que la tropa de Amigos del Museo respondió en masa a la llamada y 15 personas arrimaron el hombro de una manera u otra esa tarde para ayudar a que, una vez más, el Aero 45 acompañase al helicóptero Bell 47 y a la Dornier 27, y ya van tres hazañas.

Quedaban las tareas de menor envergadura, pero que le darían al nuevo el toque de calidad. El montaje de los timones, motores, ruedas nuevas, planos...el pintado de la librea y

Llevaba 8 años esperando sus alas

del registro original...y su cartel explicativo.

No había manera de encajarlo. Hasta hicimos una maqueta a escala de la sala y de todos sus invitados. Pero en la maqueta no cabían...

Una tarde una buena panda movilizada por Antonio Meléndez, con la maqueta a escala en la mente, arrancó el tan esperado 'Tetris': cambió de sitio el Aero 45 por la Wassmer. Se comenzaba a ver algo de luz.

Ya dentro recupera la librea original

Dos meses después, la cuadrilla capitaneada por Damián arrancó el tan esperado montaje final del Aero 45, con la intención de dejarlo de nuevo de una pieza.
Si lo consiguieron con la Dornier 27, lo conseguirían con este.

Paco Bonilla, que ya había pintado la totalidad o gran parte del Bell, DC3, Convair, Beech B-18 y Cessna, ahora tenía en sus manos el Aero para recuperar su librea original.

Les siguieron los amigos del alma Jesús y José Rojo con la instalación de los motores en los que habían dedicado tanto tiempo a restaurar. Uno de ellos hasta tiene vida y se enciende a ralentí con una simple batería.

Los motores con su avión

Con esta nueva pieza la sala queda completa, e imaginamos que Felipe Ezquerro, el primer aerófilo al que a nombre, debe estar bien contento en el cielo de los aerotrastornados de buen corazón. Otro gran homenaje a uno de los nuestros.

El Súper Aero 45 vuelve a estar de una pieza. Autor foto: Victor Guerrero

CONVAIR 440 SUPERSTAR

Un avión sin techo de vuelo

Todo es mejorable, eso debieron pensar nuestros colegas finlandeses y ahora también suecos, para nuestro Convair 440. Las mejoras de este año han sido una buena manera de celebrar el 55 aniversario de la llegada a Málaga de Kar Air.

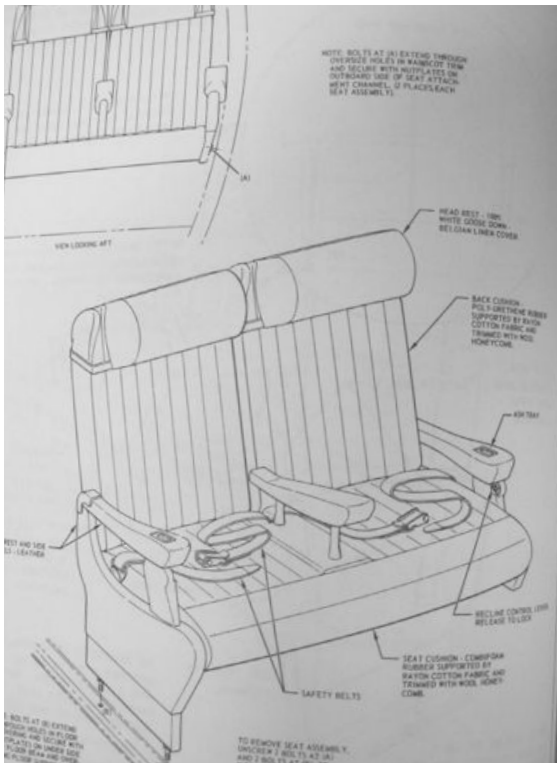
Después de 4 años de intentos, ya están aquí los ocho asientos, conseguidos de una asociación de Amigos del Aeropuerto de Arlanda-Estocolmo.

Los de la Escuadrilla del Sol escribieron en 2010 una carta que enviamos por correo electrónico a más de 100 museos de aviación del mundo. Muchos nos respondieron dándonos ánimos, pero carecían de los asientos. Las últimas pesquisas pasaron por Sudáfrica y California, donde vieron en una web vendían asientos del Convair 440 de los años 60-70. Pero no queríamos arriesgarnos a traerlos sin ver su estado.

El conseguidor tuvo un origen inesperado: Gösta y Monika Frodeberg, ingeniero de vuelo retirado de la aerolínea Sterling y azafata de Lufthansa, que llevaban años tratando de contactar con amigos profesionales de la aviación en busca del avión.

El año 2013 le seguían la pista a un Convair 440 abandonado en el aeropuerto de Bromma-Estocolmo, del que habían conseguido fotos del interior y comprobado que había asientos de pasajeros de época. Pero cuando, meses después, al fin consiguieron entrar, una mano misteriosa había vaciado todo el interior del avión. Y nadie sabía del paradero de las sillas.

Pero hace un mes, otro ingeniero de vuelo amigo de Gösta llamado Sture Holm, le telefoneó una noche diciéndole que en las tareas de arreglo del almacén de la asociación de amigos del Aeropuerto de Arlanda habían encontrado unas sillas, con un letrero que aseguraba que eran del Convair 440.



Extracto del Manual de mantenimiento del Convair 440

El representante de la asociación de amigos del Aeropuerto de Arlanda, llamado Jan Forsgren, convocó una asamblea en Estocolmo para decidir qué iban a hacer con las sillas: donación, venta o rechazo de nuestra propuesta.

> “5 años después de la inauguración del 20 de Octubre de 2009, no parece que el Convair 440 tenga un techo de restauración, porque cada año están inventándole nuevas mejoras”

Nuestro pintor de cabecera también la ha tomado este año con el avión y ha dado una nueva mano a todo el plata exterior.

Finalmente, optaron por la más ventajosa: donación gratuita al Museo.

Quedaba el traslado de Estocolmo a Málaga: los de la Escuadrilla del Sol fueron nuestros intermediarios con Jan Forsgren y aceleraron los trámites para el transporte de los asientos. Gestionaron el transporte a Málaga, pero se les adelantó Pekka Karhumaki, representante de la histórica aerolínea KAR-AIR, para sufragar el traslado de los asientos, y asignarlos como gasto al Museo que tienen en Halli. Porque, según sus argumentos, el Convair 440 de Kar Air de Málaga es tan relevante como uno de los aviones de su Museo finlandés.

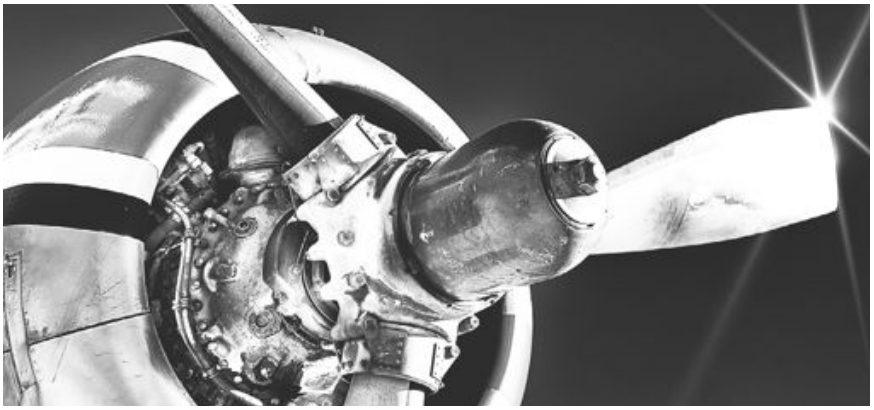
Este mantenimiento periódico le permite aguantar a la intemperie

La Escuadrilla del Sol celebra con el matrimonio Frodeberg la llegada de los asientos

Ahora queda la restauración. Jordi Palet ya tiene avanzada la estructura metálica y decidida su fijación al avión.

Al tapizado de tela invitarán los de la Escuadrilla del Sol (pilotos finlandeses retirados en la Costa del Sol) y la KAR-AIR KILTA (gremio de Kar Air) ya que cuentan en sus fondos con 3.200 Euros de lo que recolectaron en 2009 para nuestro Convair 440. Esperamos aprovechar para ponerle una nueva moqueta a su interior.

Este 55 aniversario también se ha aprovechado por Antonio España para esa deseada recuperación de la iluminación original exterior e interior del avión, que tanto lucimiento ha dado en nuestras visitas nocturnas.



Nuestro Convair 440, un avión sin techo de vuelo. Autor: Victor Guerrero

En noviembre vinieron a ver el Convair 440 tanto Gösta Frodeberg como los tres finlandeses de la Escuadrilla del Sol encargados del mantenimiento del avión: Pertti Seeve, Matti Lampela y Juhanni Heinikken. Durante el encuentro se comprometieron a futuras mejoras en el avión. Les sugerimos la renovación del enmoquetado del suelo del avión.

Cuando le preguntamos a estos tres finlandeses qué más iban a idear para mejorar el avión, uno de ellos Juhanni Heinikken se limitó a señalar al cielo sonriente y a sugerir: ¿un techado para el avión? Con nuestra alianza hispano-finlandesa todo es posible.

DORNIER 27

El avión mutilado que dejó de serlo

Muchos manitas como Antonio España, la cuadrilla de Damián, o Mariano han colaborado en que nuestra Dornier 27 dejará de parecer un avión de los que reparten los quioscos por fascículos y al que le faltaban las últimas entregas.

El toque maestro lo ha Antonio Meléndez. Parece que se ríe de la Física utilizando materiales insólitos: un macetero, escayola, espuma de poliuretano...y ya engaña hasta a especialistas con la réplica de la hélice del Aero 45.

Con la hélice ya tiene apariencia de avión completo. Y, como cada vez que completamos los exteriores, las miradas comienzan a orientarse hasta el interior.

A buen seguro que si se pusiera el motor en marcha, esta hélice sería capaz de mover el avión. Bravo por otro avión completo.

NO VUELAN PERO ESTÁN VIVOS

la iluminación de nuestra flota aérea

Destaca por su magnitud la iluminación integral del DC3 que están preparando para celebrar su 70 aniversario en agosto de 2015.

El DC3 aun conservaba su instalación eléctrica original para convertir el interior en una galería de exposiciones. El puesto de radiotelegrafista y la cabina también están siendo iluminadas. Y ya tienen preparadas en este gran equipo las reanimación de las luces originales exteriores del avión.
Ha hecho falta un gran tropa muy cohesionada para avanzar en la tarea, en que que han participado hasta 10 amigos del Museo. Todo un ejemplo para una asociación que saben cómo trabajar en equipo.

La casa de Vicente Abelaira echa chispas con tanto instrumento aeroportuario que recobra sus luces. A cierre de edición, este año ha recobrado la iluminación de 22 instrumentos, y se ha atrevido con todo panel que llevamos a retortero: DC9, DC3 y panel del Havilland Dove.

Un grupo emergente con Antonio España y José Carlos están empeñados en el Convair 440. Sólo que los cuidados continuados desde su llegada al Museo permiten que se haya puesto en marcha con toda su instalación original.

Enrique Belón ha recogido el testigo de la tarea iniciada por Damián para realizar una simulación de arranque del Bell 47. Su cuadro de mandos podrá manipularse por el visitante. Ya enciende todas las luces originales y reproduce el sonido del motor.

UNA VUELTA DE TUERCA

El encuentro

ISIDRO CALDERÓN

Este fichaje estrella reciente nos relata su larga relación con la aviación, su flechazo reciente por el Museo y su inmediata integración en la hermandad creada entre los restauradores del DC3.

Poco más de un año llevo siendo un miembro de este maravilloso museo que es el Aeroplaza de Málaga. Gracias al él y al grupo de personas que lo conforman, mi afición a la aviación se ve colmada cada vez que piso sus instalaciones. Mi primera visita al mismo la hice en soledad, así quería que fuera. Deseaba captar todo el espíritu que en forma de imágenes se presentaban ante mis ojos. La historia de nuestro aeropuerto, las piezas y aparatos, los aviones en exposición estática, los motores, todo aquello era un sueño hecho realidad para mis sentidos. En mi amada ciudad de Málaga existía un lugar donde encontrarme y poder estar "soldado", piel con metal, con una de los aspectos que más quiero en mi vida, el mundo de la aviación, el cual tan dentro llevo gracias a mi padre.

En soledad, tan solo oyendo el sonido de mis pasos, subí a la torre de control del antiguo aeropuerto siendo testigo de unas vistas maravillosas. Me empapé del cuadro de instrumentos del DC-9, de los uniformes de las diferentes aerolíneas, de los motores en exposición. Doblando una esquina mis ojos se quedaron obnubilados ante lo que observaban. Dos espectaculares aviones lucían bajo aquel sol de primavera, el Beechcraft y el Convair hicieron que mi corazón se acelerara, eran simplemente hermosos, unas joyas irrepetibles que muchos disfrutan. Pero ahí no quedaba la cosa, todavía el museo me tenía reservada muchas sorpresas, pues en una gran sala cubierta pude contemplar emocionado la inconfundible silueta de la Dornier C-27, del recién llegado Aero y del helicóptero Bell 47. Pensaba que aquello no se podía superar, pues al observar la guía del museo ésta me indicaba que había otro avión en exposición al aire libre, no podía creer lo que estaba leyendo. ¡Se trataba de un DC-3!. Una mezcla explosiva de emoción y prisa se adueñaron de mí. Salí de inmediato y me encaminé con paso ligero hacia donde se encontraba.

“En mi amada ciudad de Málaga existía un lugar donde encontrarme y poder estar “soldado”, piel con metal, con una de los aspectos que más quiero en mi vida, el mundo de la aviación, el cual tan dentro llevo gracias a mi padre”

- ¡Tengo que llegar ya para verlo, vaya que despegue! me decía a mí mismo.

Tras un recoveco, a unos treinta metros de mí, por fin lo vi. Desde que soy un niño siento predilección por un grupo de aeronaves de las que soy un gran admirador, y una de ellos es el DC-3, y estaba allí, solo, esperándome, todo para mí. Mi paso se apresuró aún más y al fin llegué. Me sentí empequeñecido ante aquella figura esbelta, clásica y a la vez robusta. Uno de mis sueños se había cumplido, estar junto a un Dakota.

Al posar mi mano en su fuselaje, me vino a la memoria aquella inolvidable escena de la película "El Impero del Sol", en la que el pequeño James Graham (Christian Bale) acariciaba un caza japonés, el avión de sus sueños, en el aeródromo contiguo al campo de trabajo donde había llegado. Pues bien, sentí lo mismo que aquel niño. Al tocar el cálido aluminio experimenté una conexión ya antaño enlazada. He llegado aquí para quedarme, querido amigo.

Gracias a los maravillosos compañeros que desinteresadamente dan lo mejor de sí mismos para mejorar el museo día a día con el objetivo que los visitantes puedan disfrutar y tener un recuerdo inolvidable de nuestro Aeroplaza, desde el primer momento no tuve ningún tipo de problemas en incorporarme al equipo de trabajo que mejoraba el DC-3. Sentía la necesidad de aportar mi granito de arena, y es que todo lo del museo me apasiona, pero el Dakota es algo especial para mí. No olvidaré aquel martes 27 de mayo de 2014 cuando ese sueño se hizo realidad.

> Tuvo fortuna desde el comienzo de su existencia, pues fue entregado a la USAAF el 20 de agosto de 1945, justo cinco días después del anuncio del emperador Hirohito de la rendición incondicional del Imperio del Japón"

> UN POCO DE HISTORIA

De nuestro DC-3, que realmente era un C-47 en su origen y del que tan orgullosos estamos los amigos del Aeroplaza, sabemos, gracias al valor de la gran investigación realizada por nuestro compañero Michel Lozares, que vio la luz del sol por primera vez cuando salió de la línea de montaje de la Douglas Aircraft Corporation en su planta ubicada en Oklahoma a mediados del año 1945. Se trataba de un C-47B-50-DK, siendo su numeral de serie el 45-1091 y su código de fabricación el 17094/34361.

Tuvo fortuna desde el comienzo de su existencia, pues fue entregado a la USAAF el 20 de agosto de 1945, justo cinco días después del anuncio del emperador Hirohito de la rendición incondicional del Imperio del Japón.

Se había librado de un capítulo que seguramente habría sido sanguinario, la invasión por tierra de las islas niponas,

Fotograma de la película The Empire of the Sun"

Fondo Ezquerro. Centro Documentación del Museo

que hubiera sido costosísimo en vidas humanas para ambos bandos; pero que no esconde en absoluto una de las acciones más abyectas que ha cometido el ser humano, el lanzamiento de las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki.

La verdad es que la vida y el servicio de nuestro avión amigo en la fuerza aérea de los Estados Unidos fue más que azarosa. Multitud de destinos, multitud de misiones. Comenzando como avión de transporte tanto de personas como de diverso material entre 1945 y 1947 en diversas unidades aéreas, destacando su participación, por anecdótica y hermosa, en la "Operación Santa Claus", una campaña realizada en las Navidades de 1946 consistente en el que cientos de amputados y heridos fueron evacuados temporalmente de los hospitales del Ejército para llevarlos a sus hogares y pasar las Navidades con sus familiares. Los siguientes cuatro años nuestro amigo fue modificado y gracias a su fiabilidad y robustez participó en misiones dedicadas a estudio del clima por parte de la USAAF en regiones tan frías como las costas de Terranova e incluso dando el salto al país del Sol Naciente donde pudo conocer de primera mano aquella exótica cultura.

Las tripulaciones mostraban gran satisfacción por el buen hacer de nuestro Dakota, y dada la experiencia obtenida y sus excelentes prestaciones, lo eligieron para realizar otra maravillosa misión que le ocuparía el intervalo de tiempo comprendido entre 1950 a 1957, ser miembro de escuadrones de rescate aéreo. Siendo mi padre miembro durante mas de quince años del 803 Escuadrón del Ejército del Aire, sentí mucha emoción al conocer que nuestro amigo había dedicado tantos años de su carrera a estas misiones y a estas unidades que tanto bueno hacen. Las gentes de California y Florida fueron testigos de sus múltiples misiones de rescate, pero no quedó ahí la cosa. Una vez más en su añorado Japón e incluso en Corea luchó por la vida de muchas personas en peligro.

Había sido un gran avión, y tras volver a Estados Unidos y dedicarse durante unos meses nuevamente a misiones de entrenamiento, sintió un escalofrío al ver que un día de la primavera de 1960 era llevado en vuelo a un lugar desértico en inmenso de Arizona, donde cientos de aviones iban muriendo poco a poco bajo el inclemente sol de aquel lugar.

C-47 almacenado en el Aircraft Storage and Disposition Group, Davis-Monthan (Arizona)

Nuestro DC-3 en Zaragoza, amenazado de desguace. Autor foto: P. Laborda

Había llegado su hora, y por primera vez en su vida se sintió solo entre tantos aviones moribundos, era joven, sus quince años de duro trabajo no le habían hecho perder el ánimo. Aún no sabía que iba a dar mucha guerra, pero una cosa era cierta, en diciembre de 1960 era dado de baja de la USAF, y aquellas Navidades se presentaban muy tristes. Pero a los pocos meses, nuestro amigo era adquirido por la compañía civil Charlotte Aircraft Engineering Corporation y pasaba a ser un aparato civil. Sintió alegría de abandonar aquel lugar lleno de soledad, metal y calor; volvía a ser útil. De todas formas y aunque ahora se dedicaba al transporte de material aeronáutico militar, echaba de menos sus buenos días en las misiones en la fuerza aérea norteamericana.

Un día de primavera de 1961 observó con cierto resquemor como unos hombres que hablaban un idioma desconocido se fijaban en el con mucho interés en el hangar. Poco después pudo saber que pertenecían al Ejército de Aire de España.... Algo estaba ocurriendo. Efectivamente, aquellos militares estaban interesados en adquirir un lote de aviones DC-3 por sus buenas prestaciones y poco después se confirmaba la compra. La emoción embargaba a nuestro amigo, ante él se mostraba otra vez un horizonte lleno de aventuras esta vez en un lejano país europeo. Un año más tarde, y tras un largo viaje a través de la costa canadiense y el océano Atlántico, sus ruedas por fin se posaban sobre el templado asfalto de la base aérea madrileña de Getafe, por cierto, fue el último de los treinta aviones del mismo tipo y lote en hacerlo. ¿Cómo lo tratarían sus nuevos dueños?, once maravillosos años de servicio le responderían a esa pregunta. Habían vuelto los viejos buenos tiempos, misiones de entrenamiento, transporte de mercancías y paracaidistas en las bases aérea de Los Llanos, Gando, Matacán colmaban sus aspiraciones. Era otra vez feliz, le gustaba aquel país y quería quedarse, además le gustaba su nuevos colores en plata y blanco con un estrecho cheatline azul y una gran cruz de San Andrés dibujada en su cola así como su nueva matrícula la T.4-50.

Pero lo bueno pasa y en mayo del año 1977 era dado de baja del Ejército del Aire y era adquirido por la compañía Aerotransporte de España S.A.. Por primera vez comprendía que su tiempo había pasado, y casi estaba en lo cierto, ya no se sentía tan joven como en Arizona. Esta vez sí parecía que iba a acabar su digno e histórico periplo por los cielos de medio mundo. Tras unos meses volando incansable para esta empresa de transporte, la quiebra llegó a la misma y su desaparición supuso la más que posible muerte para nuestro querido amigo, ahora bautizado como EC-CPO.

El 19 de agosto de 1978, era oficialmente dado de baja y abandonado en un campo anexo del Aeropuerto de Zaragoza. Ahí pasaría los peores años de

su trepidante vida, cuando el clima, la dejadez y sobre todo el olvido lo sentenciaran al terrible destino de la chatarra, el más triste final para cualquier avión.

> LA LLEGADA A NUESTRO MUSEO

Los milagros existen, o eso dicen, y lo que le ocurrió a nuestro viejo Dakota casi puede considerarse uno, salvando las distancias. No se puede contar mejor que lo hizo nuestro compañero Luis Utrilla Navarro en su cuaderno titulado "Ave Fénix, la pequeña y feliz historia de recuperación de un DC-3". Un cuarto de siglo pasó nuestro amigo abandonado a la intemperie, lluvias, nieves, sol inclemente, y las heladas caricias del Cierzo que tanto daño hacían al aluminio de su fuselaje. Hundido entre matorrales nadie le hacía caso, perdón, nadie no, los Amigos del Aeromuseo de Málaga vieron en él un avión que no se podía perder, había que dignificar su trayectoria, y tras más de dos años de arduas gestiones, problemas, sinsabores, que nunca pudieron empañar la ilusión y determinación de los compañeros, el DC-3 del que hoy y siempre nos orgullecemos se posaba por fin en nuestra bella ciudad, era finales del año 2003. Llegó despiezado y en un camión, pero realmente fue su último vuelo, su corazón volvía a latir, y esta vez para no apagarse nunca.

Tras espectaculares labores de restauración por parte de nuestros compañeros, montaje, limpiado, pintura y recuperación en general, en resumen, multitud de pequeñas hazañas, nuestro avión luce hoy hermoso como nunca. El esquema elegido fue simplemente fantástico, el plata y blanco con la histórica librea roja de la compañía Iberia potencian la elegancia y muestra con su máximo esplendor el carácter civil y romántico del Aeromuseo. ¡Felicicidades compañeros! de un recién llegado que os admira. El mismo sentimiento que cada día nos regala nuestro Dakota al darnos los buenos días, agradecido por haberle sacado de unos largos años de tinieblas y ofreciéndonos, cada vez que subimos a él, una experiencia inimitable, sentir que estamos junto a un gran avión, y eso es impagable. ¡Muchas gracias amigo!, ¡muchas gracias amigos!.

> SU 70 ANIVERSARIO EN EL 2015

Nuestro compañero se hace mayor, pero nosotros nos encargamos de mantenerlo joven. Su vida va a dar todavía una vuelta de tuerca más. En el año 2015 cumple los 70 años entregados a servir y a deleitar a los ojos de los que amamos la aviación y especialmente a este modelo de avión.

Desde comienzos de este año, un equipo de enamorados del museo nos hemos propuesto mantener encendido el fuego y espíritu de este venerable compañero. Para ello estamos trabajando en el sistema de iluminación tanto interna como externa para que el avión cobre vida. Y de verdad que lo hemos conseguido.

Cuando cae el sol, y a unos metros de distancia se observa la aeronave totalmente encendida, parece que acaba de llegar de

Autor: Victor Guerrero

un largo viaje, incluso parece escucharse el zumbido de los motores y el aire desprendido por el giro de sus hélices. Es un espectáculo simplemente maravilloso. Pero no se queda ahí todo, la remodelación incluye abrir una sala de exposición en el interior del aparato. Para ello se está remodelando en la cabina todos sus indicadores, se va a reequipar el habitáculo del puesto de radio con todos los aparatos originales, se están pintando tanto partes internas como externas de la aeronave y se va a instalar una nueva moqueta para comodidad del público.

Son muchas actividades y un tan solo un objetivo, que los malagueños y los visitantes del mundo entero puedan conocer las andanzas de nuestro amigo por todo el mundo y de esta manera queden impregnados del verdadero espíritu de la aviación.... de aquel verso de Miguel Hernández...

“Junto al carrito de equipaje anexo recién restaurado, quedará un diorama de postal.

...Sólo quien ama vuela

DOUGLAS DC-3

"El inolvidable"

JAVIER YÉBENES

Este amigo del Museo, cuya vinculación como Dirección de Sistemas de Iberia le ha permitido vivir la aviación en primera línea, nos relata la historia del nuestro veterano del Museo, cuyo 70 aniversario celebraremos en 2015

La década de los años 30 fue el escenario para el despegue de la industria de la aviación comercial a nivel mundial, siendo en aquellos años cuando Boeing construyó un avión al que llamó "B-247", que comenzó a convertir el mercado aeronáutico en algo viable, siendo su más directo competidor "el eternamente joven Douglas "DC-3" (Douglas Comercial – 3), que empezó así su amplio historial, consiguiendo ser actualmente uno de los modelos de aeronave más conocido de todos los fabricados hasta el presente, con unas 10.600 unidades entregadas.

Identificada como "DC-3", se diseñó entonces una evolución de las variantes "DC-1" y "DC-2", (para dar respuesta al Boeing "B-247"), sobre la que TWA presentó una opción de compra inicial por 60 unidades (dependiendo del éxito del prototipo de prueba), que efectuó su primer vuelo el 17 de Diciembre de 1.935, (curiosamente, fecha en la que se cumplían 32 años del primer vuelo de los hermanos Wright), como un Douglas "DC-2" mejorado, con prestaciones desconocidas hasta entonces y soluciones inéditas. El aparato, conocido a partir de entonces definitivamente como "DC-3", tenía el tren totalmente retráctil, construcción monocasco enteramente metálica a excepción de algunas superficies de control, lo que le permitía volar a la velocidad de 290 kilómetros por hora, desbancando al Boeing "B-247", su competidor más inmediato, operado entonces por United Airlines. Se proyectó para instalar 14 literas tipo "coche-cama Pullman", aunque las compañías aéreas pronto descubrieron que era más rentable una configuración de 21 plazas en siete filas de tres asientos, lanzándose al mercado aéreo de pasajeros.

Fondo Ezquerro. Centro Documentación del Museo

Se proyectó para instalar 14 literas tipo "coche-cama Pullman", aunque las compañías

aéreas pronto descubrieron que era más rentable una configuración de 21 plazas

El "DC-3" tenía, en comparación con el "DC-2", capacidad para 21 pasajeros y 50 % más de carga útil, con un incremento de sólo el 3 % en el costo de operación, estando diseñado para utilizarlo en vuelos transcontinentales a través de Estados Unidos, lo que hizo que se pensara en facilidades para dormir a bordo, dado que se trataba de vuelos extremadamente largos, debido a la distancia y a la velocidad que se desarrollaba en la época. Con este avión, la Compañía Douglas intentó comenzar una nueva etapa dentro de la aviación civil, ofreciendo niveles de comodidad que nunca antes habían sido experimentados por los pasajeros, teniendo entre sus muchas curiosidades, la de ser el único avión con tren retráctil, capaz de tomar tierra manteniéndolo alojado en su compartimiento en la parte inferior del carenaje de los motores, debido a que, sin extender, el sistema sobresalía unas 15 pulgadas del fuselaje.

Tripulado por tres personas, con una longitud de 19,4 metros, envergadura de 28,1 metros, una superficie alar de 91,7 metros cuadrados, un peso en vacío de 8.303,1 kilogramos, (máximo al despegue de 11.800 kilogramos), tenía capacidad para 21 pasajeros, estando equipado inicialmente con dos motores radiales Pratt & Whitney "R-1830- 92 Twin Wasp" o Wright "R-1820" con hélices tripala de paso variable, lo que le permitía alcanzar una velocidad de crucero de 130 nudos (173 nudos de máximo), siendo su techo de 24.000 pies. El tren de aterrizaje y los flaps eran operados mediante instalaciones hidráulicas, añadiendo un avanzado sistema de control de vuelo automático recién diseñado por Sperry ("attitude and pitch holder"), estando a la vanguardia para su época en radionavegación (con ADF y VOR), la iluminación exterior e interior necesarias para vuelos nocturnos, y llevando duplicados los mandos e indicadores en la cabina de mando.

El DC-3 consiguió en 1939 el 90% del tráfico aéreo mundial.

> "Se proyectó para instalar 14 literas tipo "coche-cama Pullman", aunque las compañías aéreas pronto descubrieron que era más rentable una configuración de 21 plazas"

El diseño del "DC-3" era tan perfecto que convirtió en obsoletos a todos los demás aviones comerciales de entonces, consiguiendo en 1938, que el 90% del transporte aéreo norteamericano se operara con el mencionado "DC-3" y que, en 1939, el mismo porcentaje del tráfico aéreo mundial fuera atendido por este modelo, siendo su economía de operación la que permitió a las compañías ganar dinero sólo con el pasaje, sin tener que depender de contratos con los servicios de Correos o de las subvenciones estatales, ya que el coste por asiento/Km era un 40 % menor que en el "DC-2", y poco se imaginaron en Douglas que ese "Pájaro Bobo" que hicieron en la década de los 30 seguiría operando a pesar de tener más de 70 años de vida.

Fondo Ezquerro. Centro Documentación del Museo

Fondo Ezquerro. Museo

> "El DC-3 consiguió en 1939 el 90% del tráfico aéreo mundial.

En 1969 todavía quedaban operativos (según datos de OACI), 871 "DC-3" en todo el mundo, la mayoría de los cuales dedicados a vuelos chárter y transporte de mercancías. Cuatro años después, en 1.973, existían más de medio millar de aparatos en usos civiles, y en 1987 había unos doscientos aparatos volando en líneas aéreas y Ejércitos del Aire de todo el mundo, de los que muchos han visto reemplazados sus viejos motores de explosión, ruidosos y con fugas, por nuevos motores turbohélice más seguros y eficientes.

En la actualidad todavía existen aviones de este modelo, cariñosamente restaurados por coleccionistas y exhibidos en contadas oportunidades, habiendo otros, muy pocos, que aún vuelan en el transporte de pescado, paquetería, turistas y paracaidistas.

EL RECICLAJE HECHO ARTE

La renovación del Aeropuerto ayuda a mejorar el Museo

Las renovación de las Terminales de pasajeros ayudan a renovar el Museo

En estos diez últimos años les debemos las nuevas exposiciones del Museo a que hemos sabido aprovechar el material de las últimas Terminales del Aeropuerto de Málaga.

En 2005 supimos aprovechar los restos de la Terminal de 1968.

En 2011 las oficinas de la Terminal de 1971.

Ahora tocaba aprovechar las zonas en desuso de la Terminal de 1992.

Quien ha volado desde la Terminal Picasso recordará una amplia zona comercial a la que se accedía por una rampa elevadora nada más pasar el control de seguridad.

Con la nueva T3, cerraron en 2010 la zona comercial de la T2. Y un atento amigo del Museo Victor Guerrero, aprovechando que ese día tocaba trasladar unas maquetas en esa zona, nos puso tras la pista de las piezas.

Tras mucha insistencia, pasillos y gestiones de Dunia Quevedo, la División Comercial del Aeropuerto de Málaga nos cedió todo el material expositivo de las tiendas que solicitamos.

Los sucesivos traslados al Museo fueron largos y laboriosos. Uno de ellos nos pilló a la tropa en el día de terral más duro que tuvo el verano, con record en los termómetros. Para la siguiente batida esperamos un clima más favorable y desde noviembre

El segundo de los traslados nos pilló en el peor día de terral del verano.

El terral no pudo con los amigos

El apoyo logístico de la sección de Ingeniería y Mantenimiento del Aeropureto fue esencial.

ya está todo el material en el Museo: maniquíes, vitrinas, proyectores de iluminación, expositores, y así un largo etcétera.

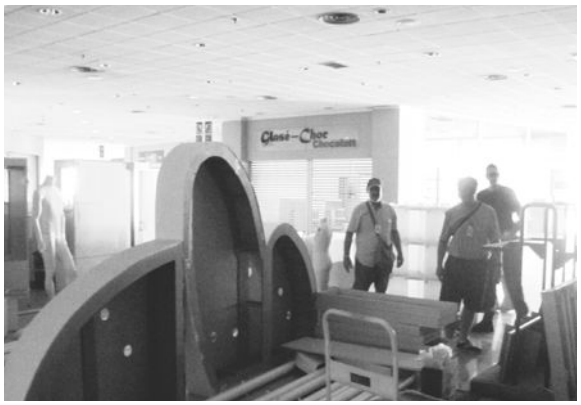
Os mostramos las dos primeras experiencias del reciclaje hecho arte, en esta nueva sección de la revista que esperamos engordar en 2015.

Vitrina reutilizada para la exposición Energía

La vitrina parecía que no iba a tener más vida activa

Ya luce en la exposición de la energía que mueve un aeropuerto

Una tienda de chocolatinas para iluminar el interior de un avión



Una tienda de chocolatinas para iluminar el interior de un avión

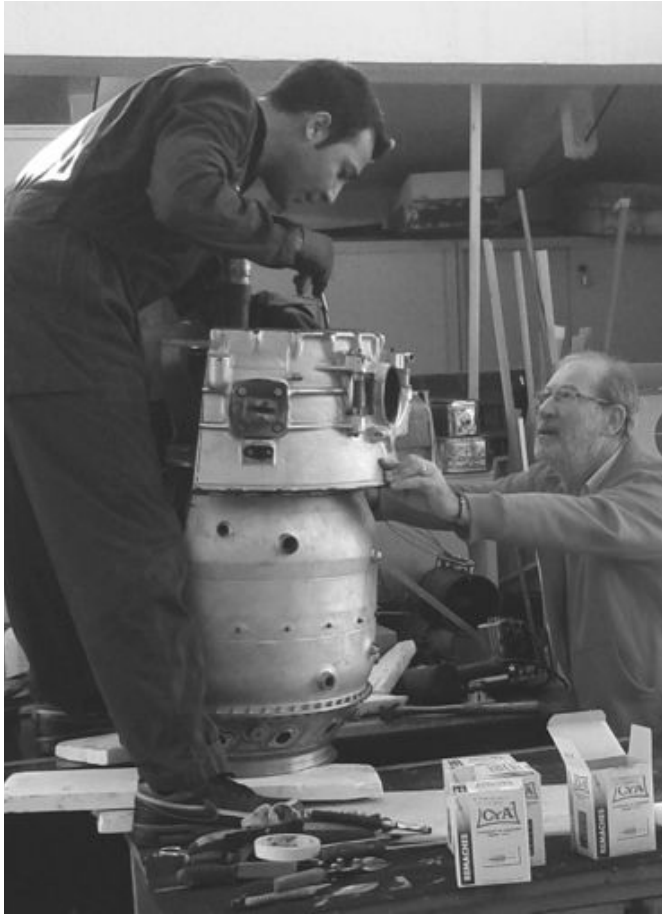
La instalación eléctrica ya luce en nuestro veterano avión dc3

Los Amigos del Museo adaptaron la luminaria con un nuevo color

LA TURBINA TRANSPARENTE.

El proyecto lo ha ido llevando GERMAN desde finales del año 2013. Con ayudas puntuales e imprescindibles como la de Javier González o Jordi, para el verano tenía a punto terminar la primera fase de abrir el canal nuestro motor del Corvette(JTD15-D Pratt & Whitney.).

“Un amigo del Museo piloto contactó con un TMA alemán experto en este modelo para saber cómo desmontar el motor. Le respondió que hacían falta unas 100 herramientas, todas especializadas. A nuestro equipo le bastó con bastantes menos.”



El instructor jefe del proyecto con el jefe de taller

Se trata de hacerlo transparente al público para que los visitantes vean su funcionamiento sin necesidad siquiera de carteles.

German puso en práctica su título de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves y sus siete años de experiencia como mecánico del AW139, Augusta West land. Lleva un año fichado por la empresa Bristow para el mantenimiento de plataformas petrolíferas y de gas repartidas por el mundo, lo que apenas le deja unos días en Málaga.

El alumno aventajado

acabado para exposición de cada una de las piezas desmontadas.

Al casting se presentó Andrés Rojas como fichaje estrella reciente, que le ha estado dando el impulso necesario al motor, lo que permitió un continuado avance tras un paréntesis de varios meses.

Así, en su próximo regreso de Tanzania en enero de 2015, GERMÁN junto a ANDRÉS sólo tendrán ya que darle los últimos retoques para que nuestro Corvette pueda exponerse de nuevo, ya con sus mecanismos al aire, lo que aumentará sus fines didácticos al alcance de todos los públicos.

Pero desde ya en el taller impresiona a los que se asoman a ver su inminente acabado.

Un amigo del Museo piloto contactó con un TMA alemán experto en este modelo para saber cómo desmontar el motor. Le respondió que hacían falta unas 100 herramientas, todas especializadas. A nuestro equipo le bastó con bastantes menos.

Desde las navidades del 2013 Germán fue aprovechando sus escasas escalas en Málaga para continuar con el laborioso proyecto. Este verano convocó a los amigos del Museo para hacer equipo al que adiestrar en las tareas no menos importantes de

Este equipo conseguirá el motor transparente

LAS NUEVAS EXPOSICIONES DE 2014

La exposición energía ya puede verse en la planta baja de la Terminal Histórica, justo debajo de la Torrecilla de Control. Una segunda fase promete hacerla interactiva.

En la nueva exposicuión Manjares a bordo aprovechamos para hacerle un homenaje a Enrique Mapelli, que nos había donado su colección de menús de compañías aéreas.

La exposición se inauguró con motivo de la visita de los profesionales de Derecho Aeronáutico en el congreso internacional de ALADA.

EL TRONO DE Nª Sª DE LA ESPERANZA

De cómo llegó a un Museo de Aviación una gran pieza cofrade

JOSÉ PAREJO LINARES

Este verano llegó al Museo la mesa y varales del trono de Nuestra Señora de la Esperanza. Durante muchos años desfiló el Jueves Santo por las calles malagueñas. Pero, ¿qué razón hay para incluirlos en un Aeromuseo? El diplomático que le ha conseguido un final feliz a esta pieza nos relata su trayectoria desde que era un avión hasta que logró incorporarse a nuestra colección.

La mesa y varales habían sido fabricados con el duraluminio fundido de los restos de un avión accidentado

Pero... ¿A que avión pertenecían estos restos?. Hay hasta tres versiones distintas que asignan los restos a un DC-1, DC-2 o Ju-52. Veamos lo que opinan los autores de las distintas versiones, empezando por algunos de los defensores del DC-1.

En el documentadísimo libro publicado en 1995 "Aviones españoles desde 1910", al referirse al DC-1, el único ejemplar que ha existido en el mundo, dice: "Matriculado como EC-AAE vuela en la compañía Tráfico Aéreo Español (TAE). Poco tiempo presta en ella servicio, pues un día de Diciembre de 1940 (1) sufre una parada de motor despegando de Málaga. Su piloto, Rodolfo Bay; consigue evitar daños graves tomando tierra por derecho con el tren plegado, pero el único ejemplar del DC-1, pionero del transporte aéreo moderno, queda averiado sin posible reparación. Sin embargo, no todo en él se ha acabado. Parte de los fuertes y ligeros largueros del avión, son empleados para construir las andas del paso de Nuestra Señora de la Esperanza, que hoy todavía sacan en procesión sus cofrades durante la Semana Santa malagueña".[1]

el trono de Nuestra Señora de la Esperanza.

En un numero de IBERAVION publicado en 1985 por el Centro de Documentación de la Dirección de Operaciones, dice: "El DC-1 una vez desguazado, parte de su fuselaje se encuentra en la base móvil de un paso procesional en Málaga".

El DC-2 también tiene bastantes defensores, entre ellos el Director Gerente de Iberia,

1 El accidente del DC-1 ocurrió en Málaga el día 4 de octubre de 1940.

que publica en 1964 su famosa "Diagonal Histórica del Trafico Aéreo Español" en cuya página 83 incluye una foto de Semana Santa con el pie siguiente: "Trono de Nuestra Señora de la Esperanza construido con materiales de un DC-2 de TAE retirado de servicio".

En 1969 se publicó "La Aviación en la Guerra de España" en cuya página 45, al referirse a los DC-2 de LAPE dice: "El trono de la venerada imagen sevillana de Nuestra Señora de la Esperanza fue construido con materiales de uno de estos aparatos retirados de servicio".

La revista mejicana "Aviación Internacional" publica en 1985 un documentadísimo artículo titulado "Un DC-2 se pasea por Málaga", después de un detallado y, creemos, exacto relato, termina diciendo: "Es así como un DC-2 construido en Santa Mónica, suburbio de Los Ángeles en California cuántas evocaciones españolas en estos nombres), año con año sale a las calles de Málaga la noche del Jueves Santo. No habría podido encontrarse un mejor destino para ese avión que servir de base para llevar procesionalmente a la Santísima Virgen, Madre del Redentor, bajo la más hermosa de sus advocaciones: de la Esperanza".

Por último la tercera versión, la narrada por Luís Utrilla Navarro en su "Historia del Aeropuerto de Málaga" y Carlos Pérez San Emeterio en la "Revista de Aeronáutica", defienden y documentan la procedencia de este material de los restos de un Junkers Ju-52 accidentado cuando realizaba la línea Tetuán-Melilla.

Para confirmar definitivamente la última versión, en 1997, visitamos en Málaga, la Casa-Hermandad de la "Real Archicofradía del Dulce Nombre de Jesús Nazareno del Paso y María Santísima de la Esperanza", este es su nombre completo, pero es conocida popularmente como la Esperanza. Allí nos ha proporcionado toda la documentación su Archivero y hemos mantenido una larga conversación con el Capataz del Trono de la Virgen, José Luís Martos Alba, que nos ha mostrado el trono de la Virgen y hemos podido ver en uno de los varales, una inscripción en la que se hace constar que los materiales empleados para su construcción han sido donados por la Compañía Iberia y proceden de los restos de un Ju-52 .

Silueta de un Junkers JU-52

> "El 27 de agosto de 1944 el Ju-52 EC-AAG 'Tajo' se dirigía de Tetuán a Melilla"

El 27 de agosto de 1944 el Ju-52 EC-AAG "Tajo" se dirigía de Tetuán a Melilla con una tripulación formada por el Piloto Ricardo Garrido, Mecánico Juan Aregay y Radio César Ibeas. Cuando se disponía a aterrizar en Melilla, donde las condiciones meteorológicas eran pésimas,

fuerte viento racheado y visibilidad muy reducida, rozaron con el tren de aterrizaje en un montículo, aterrizando poco después en un pequeño valle.

Una vez en tierra, tripulación y pasajeros comprueban atónitos que en una de las lomas cercanas, se han dejado el tren de aterrizaje.

El avión, inutilizado para el vuelo, se deja almacenado en el cercano campamento militar de Taurit, sin que de momento ningún organismo tenga interés en recuperar la chatarra, una vez caníbalizadas las piezas e instrumentos recuperables.

El avión se encuentra detenido en los montes del cabo de Tres Forcas habiéndose salvado todos los ocupantes.

En 1946, la junta directiva de "la Esperanza", trataba de resolver el problema causado por las frecuentes roturas de los varales y las patas que soportaban el peso, más de 8000 kilos, del trono de "la Esperanza", el extraordinario peso de esta monumental obra barroca constituye un serio problema y es necesario encontrar cuanto antes una solución que rebaje este peso.

Sin duda la mejor alternativa consiste en la sustitución de la mesa de madera y los varales de madera y flejes de hierro por un material mucho más liviano, como el duraluminio, con el que además de solucionar el problema del peso se aumentaría la resistencia y se evitaría las continuas roturas de patas cada vez que salían de procesión, hasta el punto de tener que llevar patas y varales de repuesto para hacer sustituciones sobre la marcha.

Traslado de los varales de la Casa Hermandad al Museo.

La junta directiva decide la construcción de una nueva mesa y varales de aluminio pero era imposible conseguirlo en el mercado nacional y menos aún importarlo dado su valor estratégico. El hermano mayor, Matías Abela, encarga del tema a Vicente Caffárena Aceña, teniente hermano mayor de la Archicofradía, quien además era ingeniero de caminos y director del puerto de Málaga, éste tenía noticias de la existencia de los

> “El extraordinario peso de esta monumental obra barroca constituye un serio problema y es necesario encontrar cuanto antes una solución que rebaje este peso”

restos del Junkers accidentado en Melilla y se pone en contacto con el Director Gerente de Iberia, César Gómez Lucía, que además era su tío y le solicita los restos del Ju-52 que le son concedidos.

El 27 de Febrero de 1947 se inicia el traslado del Junkers al puerto de Melilla, para lo cual se desmontan las alas, encontrando a pesar de todo muchas dificultades para su embarque, en el buque correo “Antonio Lázaro”, dada la longitud de estas.

Al día siguiente el avión está en Málaga, el problema que se presenta es dónde y quién va a fundir los restos para conseguir el aluminio deseado.

En la Semana Santa de 1.948 visita Málaga para presenciar sus desfiles el empresario vasco Eduardo K. Earle, a quien Caffárena le expone el proyecto de construcción de una nueva mesa de duraluminio para el trono de “la Esperanza” y los problemas que tienen para encontrar una empresa que pueda realizar el trabajo. Earle le ofrece inmediatamente su fábrica de Lejona para la realización de la obra, y pide que se le entregue un proyecto antes de su partida.

El Domingo de Resurrección se entregó el proyecto a Earle, lo presentó a su empresa que aceptó el compromiso pocos días después.

El 2 de Octubre se enviaron a Bilbao, en el vapor “Cabo Huertas”, los restos del Ju-52 que fueron fundidos y convertidos en perfiles en la fundición de Lejona. Estos perfiles son enviados a la “Hispano Aviación de Sevilla” que también ha aceptado colaborar con la cofradía, pero debido a las restricciones eléctricas que sufre la industria no pueden terminar la mesa hasta finales de 1949.

Los Amigos del Museo celebraron la llegada de esta pieza histórica

El Jueves Santo de 1950, es procesionado el trono de la Esperanza, por primera vez sobre su nueva mesa, construida con los restos del Junkers EC-AAG. Su peso ha sido rebajado en 3.000 kilos, los 5.000 kilos actuales son transportados por 253 hombres distribuidos entre 8 varales de 14 metros de largo. Sobre el varal derecho se ha fijado una placa que dice: "Este trono de la Virgen de la Esperanza descansa sobre una estructura de duraluminio, procedente del avión Junkers Ju-52, matrícula EC-AAG "Tajo" donado a la Real Archicofradía del Dulce Nombre de Jesús Nazareno del Paso y María Santísima de la Esperanza por IBERIA, Líneas Aéreas de España. En el XL Aniversario, con nuestro agradecimiento".

El 26 de Mayo de 1.955 la casa Douglas se dirige a la Cofradía, con el ofrecimiento de construir a sus expensas un nuevo trono para la Esperanza y otro para el Cristo, a cambio de poder llevarse el existente, a su museo aeronáutico pensando que procede del DC-1, la cofradía denegó la petición. Incluso recientemente un directivo de Boeing visitó el Museo con idéntica finalidad.

En Mayo de 2011 los medios de comunicación malagueños lanzan la noticia de que ha sido sustituido el Trono de la Esperanza por uno nuevo de acero especial que reduce el peso total a 4.100 Kgs y permite llevar 16 hombres más, diseñado por los profesores y alumnos de la Escuela Superior de Ingeniería de la UMA.

Nos pusimos inmediatamente en contacto con la Cofradía, concretamente con el Albacea General D. Javier Salmerón y con D. Rafael Esteve proponiéndoles la cesión de la mesa y varales históricos al Museo, lo que les pareció muy buena la idea y tras la firma de los documentos de cesión el 10 de abril de 2014 fueron trasladados al Museo donde se encuentran expuestos para seguir haciendo historia.

> "El Jueves Santo de 1950 es procesionado el trono de la Esperanza, por primera vez sobre su nueva mesa, construida con los restos del Junkers"

BIBLIOGRAFÍA:

AA. VV. Revista "Empuje"

ÁLVAREZ GARCÍA, C.I. : "El Paso y la Esperanza 1939-1986". Ed. Archicofradía. Málaga, 1988.

GÓMEZ LUCÍA, C. : "Diagonal Histórica del Trafico Aéreo Español". Madrid, 1964.

MRR, "Un DC-2 se pasea por Málaga". Revista de Aviación Internacional. Méjico 1985.

PÉREZ SAN EMETERIO, C. : "Un Junker para la Esperanza". Revista Aeronáutica, Marzo 1991.

POTREROS, L. : Revista "Iberavión". Madrid, 1985.

RELLO, S. : "La Aviación en la Guerra de España". Madrid, 1969.

UTRILLA NAVARRO, L. "Historia del Aeropuerto de Málaga". Málaga, 1994.

VELARDE SILIÓ, J. : "Aviones españoles desde 1910". Madrid, 1995.

VINIEGRA VELASCO, J. : "Aquella Iberia que hemos vivido". Madrid, 1996.

EL RINCÓN DE NUESTROS SPOTTERS

Javier Martínez - Málaga

José Ramón Valero - Spotting Day (Málaga)

Victor Guerrero - Aeromuseo Málaga

Justo Prieto - Málaga

David Ramos -Torrejón (Madrid)

Carlos D. Glez -Málaga

Rodrigo Colombres -Armilla (Granada)

Salvador de la Rubia - Málaga

ALACAZADEAVIONESPORELMUNDO

Pablo Romero - Pantano Viñuela

Salva Reyes - Malaga

Fernando Díez - Cuatro Vientos (Madrid)

Isamel Jimenez - Malaga

Adolfo Ortega - Malaga

Jesús Benitez - Malaga

Gianfranco Mazzero - Miami (USA)

Manuel Llama - Zurich (Suiza)

PRECISIÓN A CUALQUIER ESCALA

Nos tiene acostumbrados José Rojo a triunfar a escala 1:1 en las tareas que se ha propuesto para el Museo: motor Aero 45 y la iluminación del DC3.
Su afición le ha llevado a las exposiciones de maquetas de Fuengirola y Elche, desde donde se ha traído cinco premios en los últimos tres años.

Maquetas presentadas a concursos

Según nos asegura José Rojo, en esas exposiciones se encuentra en su salsa, rodeado de entregados a la Historia.

En una mesa despliega maquetas con meses de tarea continuada para las que no mide el tiempo. Su obra habla por él a menudo, y se produce ese único encuentro entre dos especialistas a los que no le importa pasar toda una tarde hablando de aviones.

Nos añade como anécdota que en ocasiones e encuentra con militares uniformados de Teniente Coronel, que probablemente nunca han visto de cerca un cuartel o aficionados de paisano que esconden sus galardones bajo su modestia. Pero que, después de muchos años, ya es posible en un evento de esta categoría captar y separar a distancia la realidad del disfraz.

Uno de esos encuentros se produjo con un señor renqueante, y todo parecía indicar el enorme esfuerzo que habría tenido que realizar para llegar por su propio pie a la exposición. Y que, después de admirar su obra, le fue comentando su sueño de ver un Junker JU-52 entre sus obras. Nuestro amigo del Museo le mostró uno aun en su caja de embalaje, y su pretensión de darle vida algún día.

Enseguida el señor se creció y pareció recuperar su vigor de juventud, mientras inició espontáneamente una clase práctica de vuelo: "siempre llevaba aguja e hilo de coser en mi uniforme, por si había que remendar el Junker sobre la marcha, porque esta parte de entelado siempre solía rasgarse…y esta librea tenía este tono con el tiempo… y aquí solíamos llevar la carga…"

La charla inicial dió lugar a en charlas telefónicas semanales. Y mientras el maquetista iba haciendo realidad los comentarios del piloto, no le iba saliendo un Jünker JU-52, sino el Jünker JU-52 que había llevado ese piloto en vida.

Pero estas maquetas no se hacen en un rato, los que saben

Maqueta de Junker JU-52

del tema entienden que estos procesos llevan su ritmo. Y en la última llamada telefónica le respondió el hijo... nuestro piloto no llegó a tiempo de recibir el regalo que le había ido preparando.

Desde hace unos días, el Museo puede presumir de piloto exponiendo esta maqueta, por lo pronto en nuestra sala de personajes ilustres, en la primera planta de la Terminal Histórica. La maqueta nos llegó la víspera de cerrar la edición de la revista, pero con la promesa de incluir en sus credenciales con los datos de este piloto de Jünker, que muy pronto dejará de anónimo porque el cartel que comentará su obra tendrá sus apellidos.

Maqueta de SS2, Salvamento Marítimo japonés. Expuesta en el Museo

> **“La charla inicial se convirtió en charlas telefónicas semanales. Y mientras el maquetista iba haciendo realidad los comentarios del piloto, no le iba saliendo un Jünker JU-52, sino el Jünker JU-52 que había llevado ese piloto en vida.”**

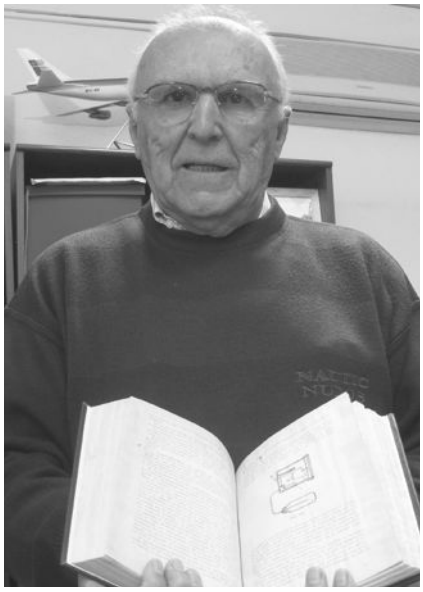
El encuentro entre especialistas, el homenaje a los que siguen estando vivos en sus memorias, el placer de dedicarte a lo que realmente te gusta sin medir las horas...es lo que convierte unos edificios abandonados en un Museo Vivo.

Con el agradecimiento a los que saben qué hacer con su memoria para convertirla en vivencia en la que todos disfrutamos.

EL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN CRECE

Gracias a los donantes reincidentes

Recién donado



Recién encuadernado

Tras una generosa donación de libros de Arturo Abós, con colecciones enteras de revistas de renombre como Aeroplano, Aviation Magazine de los años 70, y manuales del 747 entre otros valiosos ejemplares, Pepe Parejo se ha lanzado a la restauración de alguno de ellos para preservarlos en nuestra biblioteca. Nuestro agradecimiento al donante reincidente, que se toma la molestia además de acercarnos todas sus donaciones desde Madrid en su coche propio, y al encuadernador.

Las donaciones de Enrique Escribano se cuentan por palets completos. Este año nos ha enviado 40 cajas de publicaciones históricas de turismo organizadas por países. Una colección que suple las carencias de una ciudad turística como Málaga hasta que se abra ese deseado Museo de la Costa del Sol.

Este año se ha completado las digitalizaciones de los legados de Enrique Mapelli, Vicente Cudós, y el archivo fotográfico de Felipe Ezquerro. Una selección de estos legados ya luce en las exposiciones y en el 70 aniversario, el DC3 lucirá otra selección del legado de Felipe Ezquerro.

las donaciones de Enrique Escribano se cuentan por palets.

El legado Ezquerro nos trae los originales de Douglas

CONECTANDO LOS PUNTOS

De Aerotrastornado a profesional aeronáutico

ÁLVARO ROJAS ZAMORA

Hace unos meses consiguió una beca para realizar en Inglaterra un Master en Aeronáutica. Este Amigo del Museo ingeniero aeronáutico nos relata el largo camino hasta conseguir reunir su vocación y profesión.

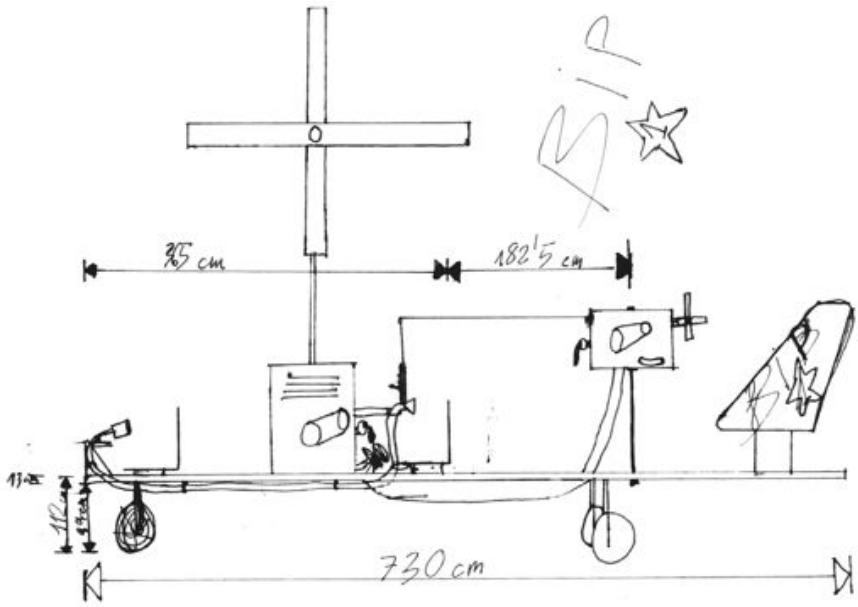
"No puedes conectar los puntos mirando hacia delante.
Sólo puedes conectarlos mirando hacia detrás"

Steve Jobs

Esta frase -que algunos ya conoceréis- la dijo el fundador de Apple, mientras describía experiencias de su vida a los recién graduados de la Universidad de Stanford en 2005. Hablaba sobre cómo la vida nos ofrece decisiones a tomar, desafíos, contratiempos... y que es sólo en retrospectiva, cuando podemos conectar esos eventos y darles el valor y la importancia que han tenido en nuestra vida, llevándonos a cómo somos y dónde estamos.

Desde que mi padre me llevaba a la cabecera de pista en el Aeropuerto de Málaga cuando era pequeño, he querido trabajar en algo relacionado con la Aeronáutica. Como tantos otros niños, en Primaria mi primer impulso fue ser piloto, sin embargo ya a los 11 años decidí que quería ser ingeniero: estar constantemente lejos de mi familia como piloto no era algo que me atrajera, sin embargo me gustaba cacharrear con las cosas, desmontarlas para ver como funcionaban, nunca mirar los manuales de instrucciones, e inventar, sobretodo inventar e ingeniar cosas (de ahí, ingeniero).

Aún recuerdo cómo en el colegio diseñé un modelo de barco teledirigido hecho de chapón. Había visto gente con barcos teledirigidos en el lago del Parque del Oeste de Málaga, y me fascinaron. Quería uno, pero eran caros, y empezaba a despertar en mí un instinto crítico con el diseño, que ha ido creciendo y creciendo desde entonces; estos barcos podrían estar mejor. Estaban hechos de



BIP 1

plástico barato, casi de juguete, sin ninguna pasión por el diseño, y con la única funcionalidad de mantenerse a flote. Todavía me acuerdo como en clase y en casa, cogía mi primer portaminas y empezaba a esbozar un detallado diseño, con curvas suaves y detalles minúsculos.

Nunca llegué a construir ese barco. Mi mayor obstáculo era mi abrupta concienciación de lo poco que conocía de la ciencia tras el control remoto... ¡control remoto! ¡lo más que había hecho por mi cuenta eran circuitos de pilas y bombillas LED! Eso sí, el barco tenía muchos LED. Que no faltasen LED.

Lo curioso es que ese barco no era mi primer diseño, sino el segundo. El primero lo encontré hace poco rebuscando por mis estanterías: un avión, que mostré ante el tribunal de mi proyecto final de carrera. Lo llamé en su momento el BIP 1. BIP porque supongo que me gustaba el sonido. Y asumo que en un golpe de creatividad aplastante le añadí 1, por eso de ser el primero.

El BIP 1 tenía una complejidad asombrosa como veis. Se trataba de una plancha de madera, en la que el piloto se sentaría al frente, piernas colgando, con un enorme motor detrás sin protección alguna. Justo detrás de ese motor iría el copiloto, entre dos motores al descubierto, y comunicándose con el piloto mediante un tubo acústico.

Ahora mismo los más veteranos en seguridad aérea estaréis maravillados con mi descarado ingenio, lo sé.

El tiempo pasó, y llegó la hora de ir a la universidad. Con esfuerzo alcancé la nota de corte para hacer Ingeniería Superior Aeronáutica en Sevilla: ya quedaba menos. Por fin estaba estudiando lo que realmente me gustaba, tomando cada asignatura con entusiasmo. Pero tuve que regresar a Málaga. Fue un duro golpe, ya que mi sueño se truncó: había apuntado lejos, y sin embargo tropecé.

Sabía que quería ser ingeniero. Estaba claro: memorizar nunca se me dio bien, resolver problemas sí. Gracias a que toda mi familia siempre estuvo apoyándome, convalidé mis estudios a Ingeniería Mecánica en Málaga, pero no desistí: retomaría el camino hacia la Aeronáutica cuando fuera posible. Mientras tanto continuaba enriqueciendo mi conocimiento cursando Ingeniería Mecánica, y todo lo que aprendía lo dirigía al campo de la aeronáutica.

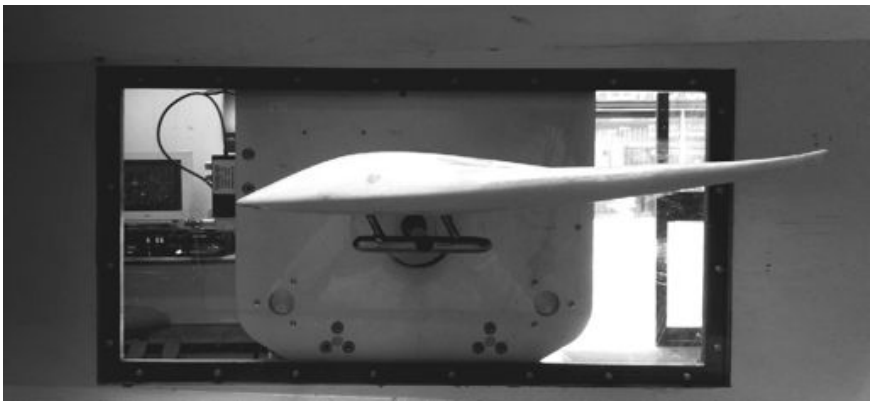
En éste periodo, mi madre -la más fundamental pieza de éste puzle- encontró un curso de verano. Era un curso que se hacía en dos veranos, en una universidad en el País de Gales, en el Reino Unido. Conocería otros métodos de aprendizaje, ¡y era de Ingeniería Aeronáutica!. Sería el primer paso para reconducir mi camino.

"¿Por qué nos caemos Bruce? Para aprender a levantarnos"

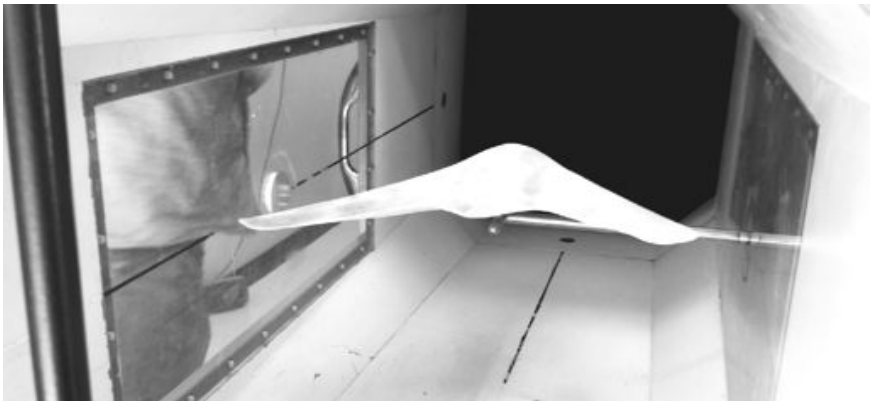
- Thomas Wayne. Batman Begins

Glyndwr University está situada en el norte de Gales, cerca de Liverpool, y más cerca aún de Broughton, lugar donde el gigante aeronáutico Airbus fabrica las alas para los Airbus 380, 350, 330, y la familia 320. La universidad mantiene fuertes lazos con la compañía, que envía allí a sus trabajadores para formarse. El curso que hice me permitió pilotar aviones en su multimillonario simulador de vuelo, hacer remaches, montar un circuito hidráulico y diseñar un avión para después probarlo en un túnel de viento a 90Km/h. Cosas como éstas nunca había tenido la oportunidad de hacerlas en una universidad española, donde todo se centra en dar el máximo nivel de teoría y poca práctica.

En la foto veis mi avión en las pruebas de túnel de viento, sus curvadas líneas muestran mi pasión por el diseño aplicado a la aeronáutica. Claramente, es un salto cualitativo desde el BIP 1. Se trata de un "ala voladora", es decir, un avión cuya superficie total genera sustentación, mientras que en un avión convencional sólo las alas lo



BIP 2



hacen y el fuselaje sólo se dedica a oponer resistencia a volar. Está creado todo a mano: muchísimas horas de trabajo -papel de lija en mano- me permitieron un acabado aerodinámico excelente. Tanto fue así, que el profesor quedó impresionado y manifestó su deseo de quedárselo (a lo que entre risas decliné), porque nadie esperaría un diseño a mano tan preciso realizado por un alumno.

Tras esos dos veranos, obtuve el Certificado Superior Nacional en Tecnología Aeronáutica (HNC anglosajón) entregando mi proyecto de investigación sobre accidentes aéreos. Poco a poco iba reconduciendo mi camino hacia la aeronáutica, y -como cualquier cosa por la que se tiene pasión- no fue ningún inconveniente quedarse hasta altas horas de la madrugada filtrando informes de accidentes aéreos de la última década. Por ese proyecto obtuve la calificación de First Class, la más alta del sistema de educación británico.

No hubo vacaciones esos veranos; estudiaba en Julio, y en Agosto trabajaba de monitor de idiomas en Inglaterra, con lo que mejoré mis habilidades sociales, de liderazgo y consiguiendo experiencia laboral. Además esta universidad me ofrecía convalidar mis estudios de Aeronáutica y Mecánica de Sevilla y Málaga, y en un sólo curso académico obtener la doble titulación de Ingeniero con Honores en Aeronáutica y Mecánica. Para ello, hice un año de Erasmus en París, donde obtuve los créditos que necesitaba, y más experiencia internacional.

En ese año, visité los museos aeronáuticos de Le Bourget y Orly, que exhiben una joya de la aeronáutica que he venerado desde que con 8 años lo vi despegar desde la cabecera de pista de Málaga con mi padre: El Concorde. Ya no podré cumplir mi deseo de volar en él, pero en esta visita, gracias a mis conocimientos de diseño aeronáutico, pude apreciar sus increíbles detalles. El mejor museo, sin duda, fue el de Orly. Basado en donaciones, era el más pequeño y el que menos interés parecía suscitar: lo formaban tres aviones y una caseta en un descampado. Y ahí descubrí la maravilla que es un museo así, al igual que el de Málaga.

Un veterano de la aviación me estuvo contando sus experiencias personales, sus esfuerzos de restauración de ese Concorde, me enseñó sus compartimentos ocultos, sus historias secretas... hasta que cayó la noche. Y otro detalle inesperado: ahí conocí un avión que ahora me fascina: el Caravelle, el padre del Concorde (cuyo primer nombre fue Super-Caravelle).

Los museos de Orly y Málaga tienen mucho en común. Sus filosofías, cercanía, y la libertad

> “Los museos de Orly y Málaga tienen mucho en común. Sus filosofías, cercanía, y la libertad para explorar el material expuesto brindan oportunidades de aprendizaje que jamás imaginé antes de mi visita.

para explorar el material expuesto brindan oportunidades de aprendizaje que jamás imaginé antes de mi visita.

Con los créditos necesarios, me embarqué en lo que sería mi último año de estudios. Un ingeniero aeronáutico es capaz de resolver e ingeniar cualquier aspecto de un avión, aeropuerto o navegación aérea. Puede crear los planos para las “carreteras” por las que vuelan los aviones, puede diseñar un motor, variar la forma de un avión para que sea más efectivo...

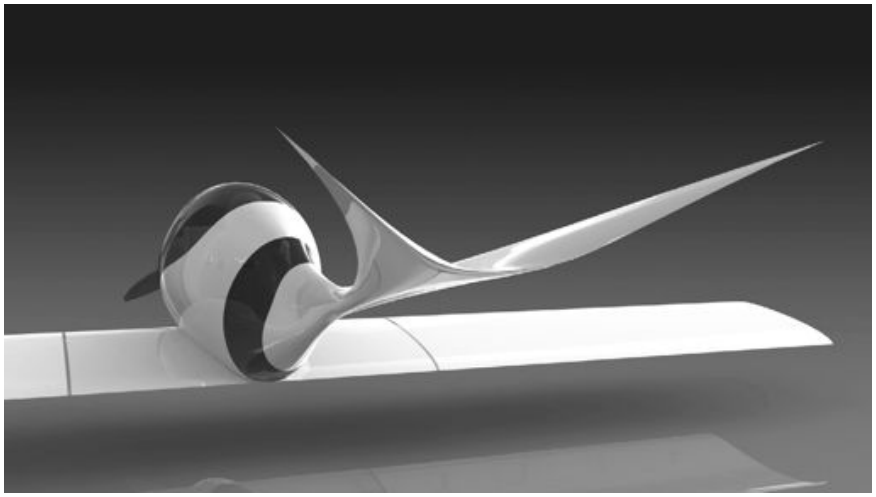
Para eso tiene que estudiar en los primeros cursos la física detrás de las fuerzas que hacen volar el avión, la química que hace que el combustible mueva el motor, las matemáticas detrás de todo... para finalmente poder estudiar en los últimos cursos la meteorología, saber crear y simular por ordenador cómo el aire se mueve alrededor del avión, comprender las fuerzas que actúan en su estructura interna, etc....

Mi pasión desde que diseñé aquel barco era el diseño: crear algo nuevo, innovador, impactante, y sobretodo, precioso: que en cada detalle se notase que quien lo había hecho había pensado en todo, con entusiasmo, creatividad e ilusión. Y así debería ser para todo, desde una cuchara, un bolígrafo, una mesa, un móvil, y hasta un coche o un avión. Así que apliqué todo eso a mi proyecto final de carrera en Glyndwr: diseñé de cero un avión ultra-ligero con alas plegables. A mi gusto.

Recuerdo aquellas clases en el colegio en que me preguntaba “por qué” tenía que estudiar algo que no me interesaba. Ahora sí. Ahora por fin estaba haciendo lo que me gustaba. No lo que era más fácil, sino lo que quería. Las noches en vela fueron muchas, pero no me importó porque trabajar con pasión no cansa. Esas noches en las que diseñaba mi avión sumaron felicidad al momento en el que por fin pulsé “Renderizar” en mi ordenador y la imagen final de mi diseño apareció. Ese instante culminaba la evolución de mis diseños anteriores, desde el BIP 1 hasta el que ahora llamo BIP 3. Ahí comprendí el titánico trabajo que tienen que hacer equipos enteros de ingenieros durante años para crear un avión.

Y ahora ya había llegado al final del camino que tanto esfuerzo costó no sólo a mí, sino también a mi familia. Ya estaba en la meta, y ese niño de 11 años no se lo creía: ya era Ingeniero Aeronáutico y Mecánico.

Pero la historia continúa. El Gobierno Británico, junto con



BIP 3

> “Ahora por fin estaba haciendo lo que me gustaba. No lo que era más fácil, sino lo que quería. Las noches en vela fueron muchas, pero no me importó porque trabajar con pasión no cansa

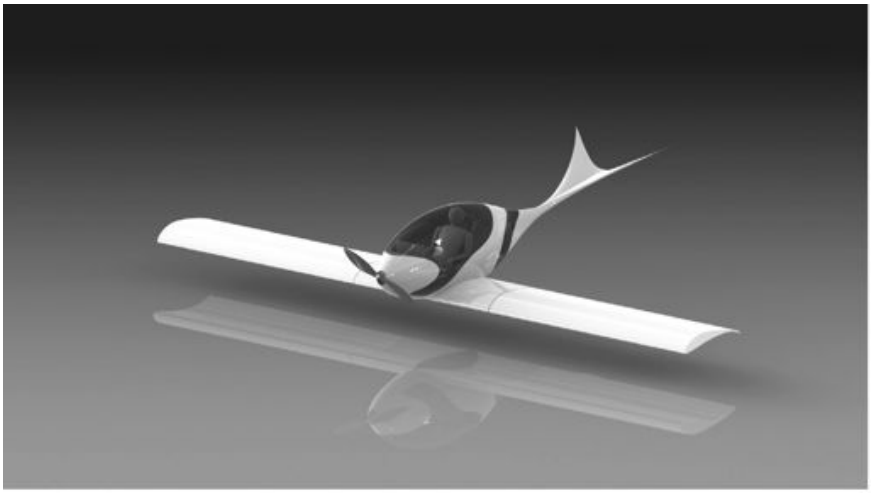
la Real Sociedad Aeronáutica, la Real Academia de Ingeniería, y las principales empresas aeronáuticas, ofrecen becas -sólo 500 en un periodo de 3 años- para cursar estudios de Master en Aeronáutica. El fin es patrocinar y financiar los estudios a graduados, con futuro en el sector, que ayuden a mantener al Reino Unido como segunda potencia mundial en aeronáutica.

Presenté mi solicitud, aunque sabía que se presentarían muchos candidatos, la mayoría respaldados por empresas, y que tendrían más posibilidades que yo. Sin embargo, una semana después de la entrevista en Londres, me informaron de que yo era uno de los elegidos, y que pronto me pondrían en contacto con empresas como Airbus, Bombardier, Rolls-Royce, General Electric, Lockheed-Martin, GKN, etc.

Lo que antes parecía un túnel sin salida, ahora era difícil de creer. No sólo era un ingeniero versátil en Aeronáutica y en Mecánica, estudiando un Master respaldado por una prestigiosa beca, sino que este año -respaldado por mi universidad- comienzo mi tesis de Master en un centro de investigación internacional. Y esto es sólo el principio.

Sin mi familia, no habría nacido la pasión por los aviones, ni las fuerzas para seguir adelante. Pero si no hubiera tropezado, no habría adquirido conocimientos de Mecánica. Si no hubiera buscado maneras de reconducirme a la Aeronáutica, no habría encontrado el curso de verano. Si no hubiera conocido Glyndwr University, no tendría una doble titulación y la posibilidad de crear el BIP 3. Sin mi visión crítica del diseño y mis habilidades sociales adquiridas durante 5 años de monitor, no habría impresionado a los entrevistadores de la Real Sociedad Aeronáutica. Si no hubiera obtenido esta beca, no habría tenido acceso a los contactos internos de las grandes compañías aeronáuticas. Si no hubiera destacado ante mi profesor aquel verano, éste no me habría ofrecido un proyecto semejante... Sin todo esto y más, no estaría donde estoy hoy.

Sólo hay que esperar y conectar los puntos.



BIP 3

¡¡¡MI SUEÑO HECHO REALIDAD !!!

Otro que pasó a zona aire aeroportuaria

A. JESÚS BRAVO

Un regalo de cumpleaños fue su bautizo de vuelo. Pero ya no podía parar y ya está a las puertas de hacerse con su título de piloto de ultraligero. Todo un ejemplo un Amigo del Museo que no tenía más pasaporte que su empeño por conseguirlo. Y anima con su salto a todos los que sueñan cada día con estar 'al otro lado' de la valla aeroportuaria.

Tuve la gran suerte de conocer el Museo del Aire de Málaga, donde comencé a hacer realidad mi sueño de estar rodeado de aviones y de un grupo de gente apasionada por mi misma afición y que tiene un objetivo maravilloso: dar vida a los aviones del pasado.

> **"Lo mejor de todo es que el precio de la licencia y el alquiler son asequibles, puedes tener tu licencia, coger tu avión y darte una vuelta."**

¡Bueno, ya tenía un libro, un chaleco y muchas ganas de aprender!

Esta actividad es muy enriquecedora pero me faltaba algo, sabía que yo quería algo más, lo intuía, lo necesitaba. Necesitaba VOLAR, quería aprender, quería ser piloto, quería disfrutar de esa libertad que intuía y que ansiaba.

Un día mi mujer me hizo un regalo un poco peculiar, inesperado y que cambiaría mi vida para siempre, ¡un bautismo de vuelo! Por fin iba a volar.

Lo mejor de todo es que el precio de la licencia y el alquiler son asequibles, puedes tener tu licencia, coger tu avión y darte una vuelta.

Un P92-ECHO SUPER, matrícula EC-IOF, es un monomotor biplaza de ala alta.

El vuelo se desarrollaría en el Aeropuerto de Córdoba donde tuve la suerte de conocer a Gabriel Lancho, hoy día mi instructor de vuelo, donde él me comentó que para ser piloto no era necesario tener que ser piloto privado, podía ser piloto de ultraligero. Tengo que comentar que hoy día la aviación de ultraligeros a cambiado por completo, son aviones de cuarta generación y están provisto de todos los adelantos, ya no son de tela como los primeros, tienen mayor autonomía, y son más seguros, y lo mejor de todo es que el precio de la licencia y el alquiler son asequibles, puedes tener tu licencia, coger tu avión y darte una vuelta.

Una vez que Gabriel me explicó en qué consistía el curso, realicé mi matrícula y empecé el curso en mayo de 2014 en el Club Aéreo de Córdoba.

¡Bueno, ya tenía un libro, un chaleco y muchas ganas de aprender!

La licencia consta de una parte teórica y otra parte práctica. La teórica implicaba sumergirse en el apasionante mundo del estudio del movimiento del aire y de las acciones que él mismo ejerce sobre los cuerpos que se mueven en él. La práctica consta de un mínimo de 10 horas; de las cuales tienes que realizar 3 horas volando solo, no menos de veinte despegues y aterrizajes, y un vuelo de al menos 30 minutos de travesía con un aterrizaje en otro aeródromo.

La parte teórica del curso la realicé por videoconferencia, pues al vivir en Málaga no me podía desplazar tan a menudo a Córdoba, me conectaba a las clases en directo a través de Skype y si tenía alguna duda la aclarábamos en el momento, la verdad es que muy bien.

Una vez pasado el teórico, ya he comenzado con las clases prácticas que las realizo en el aeropuerto de Córdoba donde está la escuela.

En la escuela tenía acceso a dos ultraligeros de cuarta generación: un P92-ECHO SUPER, matrícula EC-IOF, es un monomotor biplaza de ala alta.

El otro modelo es un EUROSTAR SL matrícula EC-EZ3, es un monomotor biplaza de ala baja.

Mi primer vuelo lo realicé el 21 de septiembre de 2014 con el otro instructor de la Escuela, Juan Tejero. Quedé con él a las nueve de la mañana en el aeropuerto de Córdoba. Una vez identificados en el aeropuerto realizamos el plan de vuelo, comprobamos la información meteorológica en el Metar y nos dirigimos al hangar donde estaba pasando la noche la P92. La sacamos a la plataforma y nos pusimos con la inspección pre-vuelo exterior, una vez comprobado todo, llegó la hora de sentarme por primera vez en el asiento del comandante, cogí la lista de procedimientos y me puse a leerla en voz alta << puerta, cinturón, frenos, luces, etc. >> y ¡el esperado momento motor! no puedo describir lo que sentí porque llevaba esperando este día mucho tiempo.

Me sentí piloto, fue una experiencia realmente inolvidable

Arrancó y tuvimos que esperar unos minutos para que el motor alcanzara la temperatura de servicio y nos pusimos a rodar por la plataforma para familiarizarme con los mandos del avión. Llegó la hora de irme a la cabecera de pista. Por fin alineada, le di gas a tope y cuando quise darme cuenta estaba con una mano en la palanca de gases y con la otra en los mandos, los pies en los pedales y el ultraligero en el aire, ¡estaba volando!

Me sentí piloto, fue una experiencia realmente inolvidable.

Con esto quiero decir que toda persona puede hacer su sueño realidad, solo poner mucho empeño y adelante.

Quiero agradecer a todos mis compañeros del Aeromuseo de Málaga el apoyo encontrado en ellos y en especial al Club Aéreo de Córdoba por hacer mi sueño realidad, gracias!!!!!

AEROSPACE ENGINEERING GROUP. OTRO MECENAS DEL MUSEO

El convenio ha permitido abaratar restauraciones tan esenciales como la del exterior del Beech B-18.
El transporte de las mercancías de Sevilla a Málaga no ha supuesto coste para el Museo ya que han sido traídas pacientemente en sucesivos traslados por ANTONIO ESPAÑA en su vehículo particular.

La empresa que ha firmado un convenio de cesión con nuestro Museo está localizada en " AEROPOLIS el Área Tecnológica y de negocio ", cerca del Aeropuerto de Sevilla. Se dedican a la revisión y reparación de componentes aeronáuticos para aviones y helicópteros, civiles o militares. Somos especializados en Sistemas Hidráulicos (bombas de motor, válvulas,...), Avionica (Instrumentos, Comunicación y Sistemas De la navegación), Equipos de aterrizaje y Sistemas De combustible (válvulas, bombas, medidas,...).

Aviones a los que prestan servicio:
Airbus: A-300, A-310, A-318, A-319, A-320, A-321, A-330, A-340
Boeing: B-707, B-727, B-737 (Classic & NG), B-747, B-757, B-767, B-777
Douglas: DC-8, DC-9, DC-10, MD-11, MD-80, MD-90
Military: A330-MRTT, B-1B, F-15/16/18, C-212, C-235, C-295, P-3, C-130, KC-135, F-27, A400M
Helicopters: Eurocopter, SuperPuma, Bell, S-76, Cougar
Regional: CRJ, ATR-42/72, EMB-120/135/145, BAE-146/RJ, F-50/100, DASHQ-400

LAS VACAS DEL AEROPUERTO

Memorias de un escucha aeroportuario autodidacta

JOSÉ MANUEL CASTILLO

Los pilotos y controladores deben saber que hay muchos oídos entre los amigos del Museo atentos a sus diálogos. Nuestro colaborador nos relata su proceso autodidacta para fabricar un artefacto y el aprendizaje que le siguió para descifrar sus mensajes, alguno de ellos algo insólito

Desde la ventanilla, fila 7 del F-27

Es difícil imaginar unas tranquilas vacas en un entorno de asfalto con aviones rodando de aquí para allá en medio de mucho ruido y en un ambiente con cierto olor a keroseno o a goma quemada como puede ser el de un aeropuerto internacional. Pero sí, en el recinto aeroportuario de Málaga convivían vacas y aviones, eso sí, separados por muchos cientos de metros. Ignoro si después de lo que pasó aquel día siguen pastando en donde hace tiempo lo hacían, pero en aquel tiempo esos pacíficos bovinos fueron protagonistas de un suceso en el propio aeropuerto. Un episodio del que fui testigo accidental, a pesar de estar a varios kilómetros de distancia del aeródromo y de no verlo con mis propios ojos. Pero, comencemos por el principio.

Hace muchos años disfrutaba parte del periodo estival en Melilla, cuando los míticos Fokker27 surcaban los cielos de esta parte del Mediterráneo. El vuelo de vuelta a Málaga anunciaba que el final del verano de ese año poco a poco iba ya acercándose a su fin. Y todos los años, la misma desgana del retorno a la rutina de siempre, al colegio y a los días cada vez más cortos. El vuelo de regreso era uno de los pocos alicientes que tenía esa vuelta a la normalidad. La última oportunidad de volver a disfrutar de la experiencia de volar ese año porque, una vez de vuelta en Málaga, tendrían que transcurrir un interminable curso escolar, tres meses otoño, un largo invierno, las Navidades, los reyes, la primavera, una celebración de santo, una semana santa, un cumpleaños y un final de curso, antes de poder volver a escudriñar de nuevo el cielo y la tierra a través de una de las ventanillas del venerable F27. Una eternidad. A ciertas edades un año es casi como

media vida, así que siempre sacaba el máximo provecho esos vuelos, entre otras cosas, porque duraban muy poco. Solía fotografiar con una Kodak Ektra 200 todo lo que observaba desde mi asiento, y, a veces, registraba en cintas de casete el sonido de los Rolls Royce Dart. No me cansaba de ver esas fotos ni de oír las grabaciones una y otra vez el resto del año.

En una época en donde Internet no existía, compartir un buen rato de charla con ellos a ocho mil pies de altura contemplando al frente un mar en calma, sereno y profundo, era una forma impagable de conocer las peculiaridades de esos vuelos y saber más sobre aeronáutica. Con ellos aprendía lo que no está en los libros de aviación.

En la cabina del Fokker el sonido de los motores se percibía con más intensidad que en el resto del avión, y en uno de esos vuelos de regreso a Málaga, los pilotos, al no llevar los auriculares puestos, tenían la radio a tal volumen que sus conversaciones con la torre de control eran perfectamente audibles en toda la cabina. Cambiar a la frecuencia de aproximación de Málaga desde la de Melilla era pasar de un casi absoluto silencio de radio a justo todo lo contrario.

Los dos últimos veranos que pasé en Melilla ya me colaba en la cabina con los pilotos.

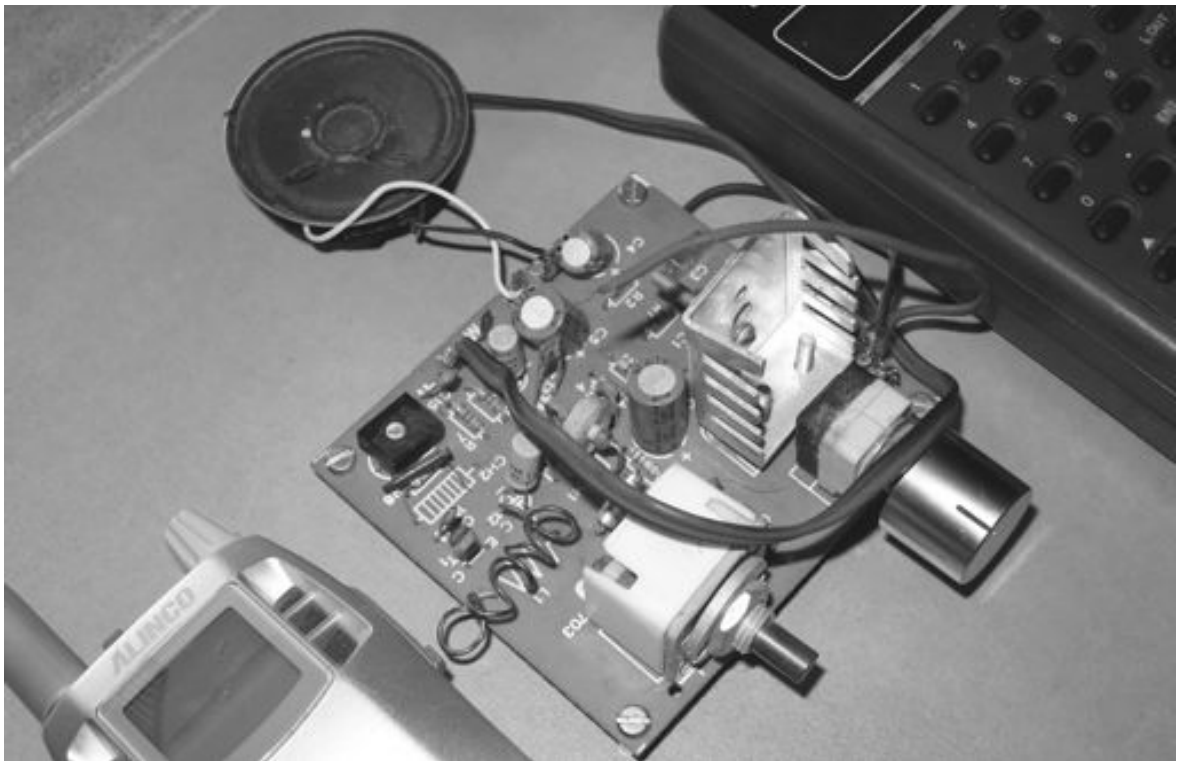
Las distancias la decían en millas, las alturas en pies, se referían repetidamente a Martin, y más tarde al nombrar a un tal Romeo a los pilotos de mi vuelo les dio una gran alegría. No entendía nada. El comandante me explicó que en los vuelos que procedían de Melilla, si en Málaga se aterrizaba por la cabecera orientada hacia el mar, ellos preferían hacerlo desde el mar, siempre que la dirección e intensidad del viento lo permitiesen, pues así evitaban tener que sobrevolar por encima de la ciudad y perderse en la distancia para posteriormente invertir el rumbo y aterrizar. Un tiempo precioso que la compañía podía ahorrarse, y, sobre todo, aquello suponía una menor carga de trabajo para la tripulación. Esa tarde era difícil saber si podrían usar la pista 32 en vez de la 14 para aterrizar como en otras ocasiones. Cada piloto tenía una opinión distinta al respecto en función de las instrucciones que el controlador daba a las otras aeronaves en la misma frecuencia. Así que, cuando mi vuelo fue autorizado finalmente a descender hacia el radiofaro que se encuentra cerca

> “Era la primera vez que oía a unos controladores aéreos y parecía que todo lo que hablaban estuviera en clave”

del actual Plaza Mayor y el uso de la pista 32 fue confirmado, el júbilo llenó el reducido habitáculo de la cabina. Me pareció apasionante comprobar cómo únicamente con la ayuda de una radio eran capaces de estimar la posición de cada avión que se encontraba en esos momentos volando en el área de Málaga. Desde aquel momento quería tener una radio como esa.

> “Algo que caracteriza a los aficionados de cualquier cosa es que hablan de ello a la menor oportunidad que tienen con todo el mundo, y los “aerotrastornados” no somos una excepción a esta regla”

Conté mi experiencia infinidad de veces. Un día, un familiar, que tiene relación con las cuestiones de la informática y la electrónica, me comentó que la banda aérea comienza en donde acaba la FM comercial, y me sugirió que montara un kit de componentes electrónicos cuyas piezas servían para montar un receptor V.H.F. experimental. Ese receptor barría las frecuencias comprendidas entre los 60 y los 150Mhz, suficiente para captar la frecuencia de aproximación del aeropuerto. Semejante reto sonaba complicado para un niño pero dada la imposibilidad de tener una emisora en la banda aérea, valía la pena intentarlo aunque no entendiera de electrónica y no hubiera hecho una soldadura en mi vida. A mi favor tenía que apenas costaba 2.000 pesetas de la época.



Receptor experimental de VHF fabricado para escuchar las conversaciones entre controladores y pilotos.

Con la gran ilusión con la que me dispuse a montar ese extraño puzzle de piezas de formas y colores diversos, superé todos los contratiempos derivados de las primeras malas soldaduras y las quemaduras con el soldador o el estaño. Funcionó a la primera. Marchaba bien porque recibía las emisoras de la FM, pero a partir de ahí me encontraba siempre con un denso, persistente e insoportable ruido blanco al avanzar por el dial. Eso era lo único que pude oír durante semanas hasta que un día, al fin, encontré la frecuencia de aproximación que tanto buscaba. Luego necesité muchos meses hasta entender la mayor parte de lo que por ahí se decía.

Aquello cambió mi forma de acercarme al mundo de la aviación, pues, por primera vez tenía algo relacionado con la aeronáutica que sucedía a tiempo real. Podía seguir las entradas y salidas de todas las aeronaves en el espacio aéreo de Málaga, y, con el tiempo, hasta localizarlas en el cielo.

Con los años cambié ese receptor analógico experimental, que iba desnudo y sin carcasa, por un escáner digital de radio. Algo impensable en mis primeros años de radioescucha, es que hoy día esta experiencia puede ser completada con la información de la situación de las aeronaves en un mapa, también a tiempo real, que proporcionan ciertas webs. Es lo más parecido a estar delante de una pantalla radar en una sala de aproximación.

En mis muchos años de radio oyente de la banda aérea, alguna vez se ha mezclado la rutina de las conversaciones aéreas con lo imprevisto. Así, una vez escuché como un problema con una aeronave obligó a que ésta aterrizara de emergencia. En otras ocasiones, he sido testigo de discrepancias entre pilotos y controladores por alguna maniobra o instrucción. Y también, el mal tiempo ha servido de excusa para alterar el rutinario vuelo de las aeronaves por el espacio aéreo de Málaga. Pero sin duda lo más inesperado que nunca reprodujo mi antiguo receptor, y que atrapó por sorpresa a pilotos, controladores y, por supuesto, a mí, ocurrió a mediados de los años ochenta. Hacía seguimiento, como en otras ocasiones, de una aeronave que hablaba en castellano con la aproximación de Málaga. Todo sucedía según la costumbre de la época de proceder inicialmente, cuando la pista 32 estaba activa, desde la zona de Campillos hacia el radiofaro situado al final de las luces de aproximación de la pista 32. En un momento dado, ese descenso quedó interrumpido cuando el controlador de aproximación informó a este vuelo que la torre de control del aeropuerto le había comunicado que la pista había sido invadida por varias vacas y no estaba operativa para el aterrizaje. Aquello tan serio sonaba a broma. La primera reacción de los pilotos fue de disgusto, pidieron que se llamara al Ministerio de Agricultura para solucionar el problema; aunque posteriormente, a medida que el incidente se iba alargando, preguntaron con guasa al controlador si habían encontrado algún torero para quitarlas de en medio. Las vacas, según les contó el controlador, pertenecían a la base aérea que se encuentra enfrente de los terminales del aeropuerto de Málaga, y por alguna razón parecía que se hubieran escapado. Este suceso duró un tiempo que no puedo precisar, pues cuando la tripulación cambió con la torre de control perdí las comunicaciones y no hubo otro vuelo en aproximación hasta tiempo después. Para entonces, el avión ya había completado unas órbitas sobre el mar.

Algunos años después tuve acceso a la torre de control. Cuando subía preguntaba por este episodio a los controladores que estaban en aquel momento de servicio y siempre obtuve la misma respuesta: nada. Nadie tenía noticias de aquello. A día de hoy es un misterio para mi cómo pudieron escaparse esas vacas, cómo fueron a parar sobre las pistas y cómo se resolvió el incidente. Parece como si se hubiera convertido en un gran secreto que la antigua torre de control de Málaga se hubiera querido llevar a su tumba.

MÁLAGA Y LA COSTA DEL SOL

Aquí quiero estar

GÖSTA & MONIKA
FRODEBERG

Esta pareja de profesionales aeronáuticos lleva casi 10 años visitando el Museo. Hace ya muchos años que han pasado de visitantes a colaboradores. En estas líneas nos hablan de su pasión por Málaga y su vínculo afectivo con nuestro Museo. Su última conquista para el Museo han sido 8 sillas originales para el avión Convair 440 de Estocolmo.

Quiero contarles cómo me enamore de este lugar. Todo comenzó con mi primera visita el 23 de enero de 1970.

Yo era ingeniero de vuelo en la compañía de vuelos charter Falconair y volaba en un Lockheed Electra, SE-FGC.

Volábamos desde Malmö en Suecia y cambiábamos la tripulación en Málaga.

> **“Yo me quedé encantado con la zona por su estupendo clima, la buena comida y la simpatía de las personas.”**

Estuvimos alojados en Carihuela Palace Hotel en Torremolinos, un buen sitio para nuestra estancia de tres días durante nuestra parada en Málaga.

Yo era ingeniero de vuelo en la compañía de vuelos charter Falconair y volaba en un Lockheed Electra, SE-FGC.

Me pregunto si este hotel todavía existe con el mismo nombre.

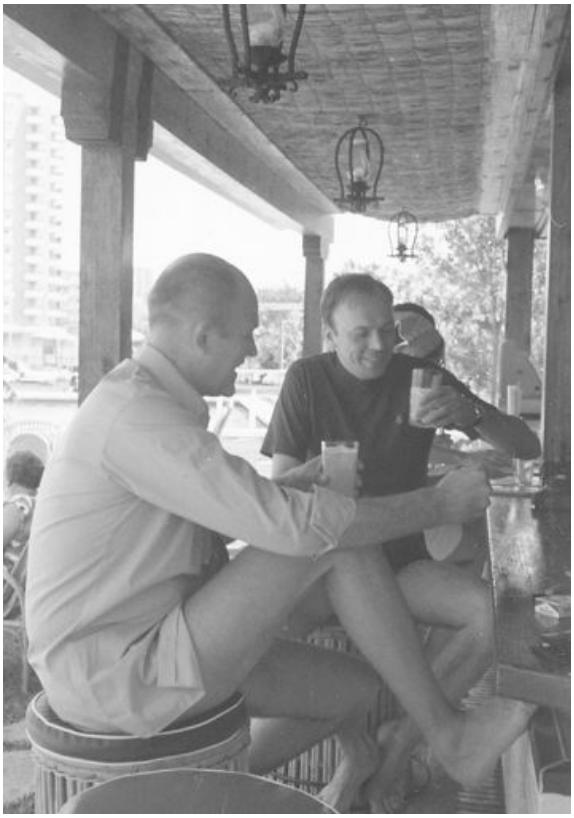
Aquí disfrutábamos de esos días toda la tripulación, tres de la cabina y cuatro azafatas.

Yo me quedé encantado con la zona por su estupendo clima, la buena comida y la simpatía de las personas.

De vuelta en servicio volábamos Málaga-Las Palmas-Malmö.

Enseguida, el 27 de febrero de 1970, volví otra vez y las buenas impresiones se

confirmaron. Las visitas se repitieron con la misma buena sensación. Mi última visita con Falconair fue el 28 de agosto de 1970, porque unos meses después la compañía se declaró en bancarrota. Fueron malas noticias, los buenos tiempos en España se habían acabado. Pero, casi como un milagro, la compañía danesa de charter Sterling me contrató cuando compraron uno de los Electra de Falconair, justo el SE-FGC. Sterling puso en marcha un departamento sueco y por eso mantuvo el mismo registro para Electra. Así, el 26 de febrero de 1972, aterricé otra vez en Málaga. Pero entonces no hubo ninguna parada allí, sino que esta vez volvimos directamente de Estocolmo-Arlanda. La última visita a Málaga con el Electra fue el 3 de enero de 1973 y justo después se vendió el avión a Estados Unidos. Yo fui también destinado a Seattle (EE.UU.) para formarme en Boeing 727/200, ya que Sterling había comprado tres aeronaves de este modelo. De esta forma, el 19 de octubre de 1974 aterricé por primera vez con un Boeing 727/200 en Málaga. Fueron muchos viajes pero los buenos tiempos con parada habían definitivamente pasado, lo que me parecía una verdadera pena. Sterling compró tres Douglas DC-8/63 y después de formarme de nuevo aterricé en Málaga por primera vez con el DC-8 el 26 de abril de 1985.



Estuvimos alojados en Carihuela Palace Hotel en Torremolinos

Echaba de menos los buenos tiempos con parada en Málaga, pero en 1994 mi esposa y yo tuvimos la oportunidad de tomar prestado un apartamento en Fuengirola durante un tiempo, ahora que yo estaba jubilado. Desde entonces visitamos Málaga dos veces al año.

Cada vez que visitamos el Museo vemos algo nuevo

Había visto el cartel del Museo muchas veces pero no lo había visitado hasta que un día con gran curiosidad mí esposa y yo conocimos a Joaquín, quien amablemente nos enseñó el Museo. Creo que fue alrededor del año 2005. Esta visita ha desembocado en una gran amistad con Joaquín y que nosotros visitemos el Museo cada vez que viajamos a Fuengirola

En estas visitas hemos llevado cosas de Suecia de interés para el Museo. Uniformes y muchas otras cosas relacionadas con Sterling.

Con alegría recibimos el reconocimiento de miembros de honor del Museo en reconocimiento a nuestra contribución, e incluso una foto nuestra en el Museo. ¡Muchas gracias!

Nuestras visitas continúan y estamos impresionados de cómo el museo crece y aumenta su contenido, un buen ejemplo de ello es el gran trabajo que estos entusiastas están realizando con Kar Air Convair. Y no hay que olvidar el cuidado dedicado a la conservación del veterano DC-3. Cada vez que visitamos el Museo vemos algo nuevo y nos alegramos de poder visitarlo otra vez y de poder pasar un rato agradable charlando con Joaquín.

CARVAIR

Transporte aéreo de vehículos

SANTIAGO FDEZ RAMÓN

Nuestro Ingeniero de Vuelo pone a prueba su memoria para relatarnos aquella época en la que los aviones fueron una rápida alternativa para transportar a los pasajeros con sus vehículos.

En el año 1948 una compañía inglesa, la Silver City Airways, inaugura vuelos desde El Reino Unido a Europa trasladando pasajeros juntamente con sus automóviles en aviones especialmente adaptados, los Bristol Type 170 Freighter.

El éxito de este tipo de vuelos llevó a que esta compañía transportara en el año 1961 la cantidad de 87.500 vehículos.

Pronto se demostró que era necesario un avión mayor, con capacidad de 20 – 30 pasajeros con cinco o seis vehículos y de medio radio de acción, de forma que, aprovechando que los aviones con motores de émbolo estaban siendo retirados de las compañías aéreas debido a la entrada en servicio de los aviones reactores, la compañía Aviation Traders Ltd. Comenzó, a finales de la década de 1950 a convertir los Douglas DC-4 en un avión que cubriera las necesidades de las compañías dedicadas al transporte mixto de vehículos y personas.

El nuevo avión el ATL-98 CARVAIR, (Car-Via-Air) sustituía la parte delantera del fuselaje desde el borde de ataque de las alas por otra 2,63 metros más larga formada por dos plantas, una inferior donde se ubicaban los vehículos y una superior que albergaba la cabina de vuelo. El piso de la parte inferior se reforzó para la carga y el empenaje vertical se aumentó de tamaño.

Una gran puerta de carga, similar a la del Bristol, situada en el morro del avión permitía el embarque de los vehículos.

El primer vuelo de este avión se efectuó en 1961 y se transformaron un total de 21.

Curiosamente, a pesar de su imponente morro, y utilizando las mismas alas y los mismos motores, su velocidad de crucero era prácticamente la misma que la del avión original mejorando, en cambio, sus características en cuanto a los pesos de despegue y aterrizaje.

En el año 1964 la compañía Iberia decide transformar dos de sus DC-4 en Carvair con el fin de cubrir las rutas

entre Barcelona y Valencia con Palma de Mallorca. Los dos aviones enviados a la Aviation Traders Ltd fueron el EC-AEO y el EC-AEP y el pago se realizó entregando cinco aviones Bristol más cien mil libras esterlinas. El EC-AEP fue el número 16 de los transformados y recibió como nueva matrícula la de EC-AXI en el mes de mayo de ese año. El EC-AEO fue transformado al año siguiente, 1965, y rematriculado como EC-AZA en el mes de marzo.

Estos aviones fueron entregados a Aviaco para que explotara este servicio y, con el fin de que Aviaco pudiera comenzar sus vuelos en la primavera de 1964, la Aviation Traders Ltd alquiló a Aviaco un Carvair que fue matriculado en España como EC-AVD.

Los Carvair permanecieron en servicio en Aviaco hasta 1968.

En total, fueron reconstruidos 21 DC-4, 18 de ellos siendo entregado a British United Air Ferries y tres más comprados por Ansett de Australia.

Carvair operaciones comenzaron, curiosamente, no en Gran Bretaña, sino en África, donde los aviones fueron arrendados por la ONU para la entrega de cargas a Congo. Los aviones comenzaron a utilizarse en Europa desde 1962 en adelante y dos años después, uno de ellos incluso jugó un papel inusual, que participan en el largometraje de James Bond "Goldfinger".

Ocho máquinas se perdieron de las 21 construidas, y las restantes 13 máquinas funcionaron en Europa hasta principios de los años ochenta, aunque para entonces su propósito inicial de la entrega rápida de pasajeros con sus vehículos no era tan importante, como lo había sido en los primeros años de servicio.

Por los mediados de los años 1970 British United Air Ferries empezaron a retirarse el ATL-98 y había revendido a un número de máquinas a los Estados Unidos, Canadá, Francia, Irlanda y España. Poco a poco, las armaduras de avión comenzaron a perder su integridad, y algunos de ellos fueron enviados a ser desechadas. Sin embargo unas pocas máquinas fueron revendidas una vez más, a Sudáfrica, donde continuaron sus vidas hasta el comienzo del nuevo siglo. En la actualidad, dos aviones de este tipo sobreviven, uno en propiedad privada en los Estados Unidos y el otro, en Sudáfrica.

"Ocho máquinas se perdieron de las 21 construidas, y las restantes [...]funcionaron en Europa hasta principios de los años ochenta, aunque para entonces su propósito inicial de la entrega rápida de pasajeros con sus vehículos no era tan importante, como lo había sido en los primeros años de servicio"

UN MUSEO VIVO

Cuando el Museo se llena de buena gente

El regreso de los Reyes Magos

Por segundo año consecutivo celebramos en el Museo la recepción de sus Majestades los Reyes Magos para los familiares de los empleados del aeropuerto. Este 2014 batimos nuevo record, cuando llegamos a los 430 niños, con sus respectivos acompañantes. Los amigos del Museo junto al equipo del Museo nos demostramos que somos capaces de divertir a casi 900 personas en una mañana.

Vayan preparando sus cartas, porque el lunes 5 de enero regresarán a nuestra terraza para atender en la recepción de la Terminal Histórica a los que tengan buenos deseos para el año 2015.

II Málaga Spotting Day

Un día de puertas abiertas para los fotógrafos que se arriman a los aviones

Los spotters foráneos celebraron la animada mañana de aviones

Ya convertido en un clásico en su segunda edición, de nuevo hemos convocado a spotters de toda España.

La asociación AIRE no sólo ha contribuido a la organización, sino que ha conseguido un patrocinador como NEWREST para el avituallamiento. Todos celebraron la logística de MANOLO LLAMA para la preparación desde Málaga, incidiendo especialmente en el acierto de la elección de los puntos de observación. CLECE fue la empresa contratada, que nos premió a los que aguantamos la lluvia de la tarde con una ruta de regreso, a velocidad de safari, en la que

no faltó detalle. Hasta tal punto que algún amigo del Museo recordó las rutas guiadas que se hacen en autobús por la zona aire de algunos museos extranjeros. ¿Serán posible hacerlas aquí algún día?

Newrest nos invitó al almuerzo

Numerosos pilotos devolvieron el saludo.

Congreso Alada

Derecho Aeronáutico Internacional en el Museo

El Museo entra en el mapa internacional de Derecho Aeronáutico.

La última semana de septiembre ya pasamos una reválida, para la que hubo de ponerse el museo a punto: fuimos sede del congreso internacional de ALADA –95 profesores especialistas en Derecho Aeronáutico, procedentes de más de 15 países, se dieron cita en el Museo-.

Aprovechamos para inaugurar la exposición homenaje a Enrique Mapelli, cuya única colección de menús de aerolíneas ya está expuesta en nuestra Terminal Histórica.

Noches en el Museo

Un experimento que se ha convertido en un imán de visitantes

Hemos terminado 2014 con seis visitas nocturnas, todas ellas con más público del esperado.

Sumadas las de este año, superan las 600 visitas en solo seis días. Y en todas ellas hemos pasado de la 1 de la madrugada

Como cada vez que en el Museo se plantea algo nuevo, solo nos atrevemos si los Amigos del Museo prestan su apoyo. En estas seis visitas hemos sumado 30 asistencias de Amigos del museo.

Las sucesivas sesiones de 'Alterna en la Movida' del Área de Juventud, cada vez más exitosas, nos quitaron la venda: el Aeromuseo de noche tiene un encanto especial, que atrae público de todas las edades, hasta juvenil. Como nos decía una de las participantes: a las 9 de la mañana se abren las suscripciones, y a las 9.02 AM ya están todas las plazas cubiertas.

Otro avance de estas visitas es que también consiguen nuevos fichajes para el Museo. Andrés compagina sus estudios en Telecomunicaciones con la creación de un puesto de instalaciones eléctricas en el taller. Con sólo un mes de antigüedad, ya ha recuperado el mapa de navegación aérea, y continua con la instalación de interactivos en la sala de balizas.

Una de las estrellas invitadas al tour nocturno fue Miguel Hidalgo veterano controlador aéreo, instructor de controladores, y piloto aventurero (en su haber el vuelo Málaga-Manila en una Cessna Citation), que supo conquistar durante más de una hora a los convocados.

El primer fichaje de las visitas nocturnas

> “Como cada vez que en el Museo se plantea algo nuevo, solo nos atrevemos si los Amigos del Museo prestan su apoyo. En estas seis visitas hemos sumado 30 asistencias de Amigos”

Varios grupos tuvieron el lujo de tener de guía un controlador aéreo y piloto

Noche en Blanco

Cada año la Noche en Blanco convoca a los principales Museos y monumentos de la ciudad para que se muestren al público de forma gratuita en horario de 8 de la tarde a las 2 de la mañana. Es una manera de celebrar en fin de semana el día internacional de los Museos del 18 de mayo.

Batimos nuestro propio record: en la noche en blanco cumplimos un promedio de 100 visitas por hora, que ha sido el cómputo máximo del Museo en sus 15 años de apertura al público.

La Noche en Blanco lleva celebrándose en Málaga desde 2008, con miles de visitantes, pero hasta ahora habíamos pensado que el centro de la ciudad era el que se llevaría el público al estar el Aeromuseo a 8 km, y encima lejos de las paradas de transporte público.

> “Batimos nuestro propio record: en la noche en blanco cumplimos un promedio de 100 visitas/hora, que ha sido el cómputo máximo del Museo en sus 15 años de apertura”

La gran cuadrilla con la que contamos esa noche

Nuestro bautizo de fuego en la Noche en Blanco, cuando con la entrega de 411 entradas numeradas rompimos las estadísticas del evento hasta tal punto que el director del aeropuerto recibió la felicitación personal de la alcaldía de Málaga. Al parecer habíamos superado en visitantes incluso a ofertas culturales en el centro de la ciudad. La expresión: ¡Es que no sabía que había un Museo! fue la más habitual entre los visitantes nocturnos.

Nuevas Noches en el Museo 2015

Según nos propuso Jordi Palet, el año próximo podríamos hacer una noche temática de ‘Sin miedo a volar’ en el Día de todos los Santos’ (o Halloween en su versión inglesa). Bastarían varios disfraces y algún maquillaje para animar a la sociedad malagueña a sumarse a este día que ya va siendo cada vez más amigo de disfraces. Ahora que estamos animados por el éxito de distintas convocatorias nocturnas con éxito, ¿quién se suma a ‘asustar’ a los visitantes para el próximo año?

ESCOLARES SIN OVERBOOKING

El pasado octubre conseguimos una nueva plusmarca: en sólo 10 días se llenó toda nuestra oferta de visitas escolares. 73 colegios ya han reservado su plaza para visitar el Museo de noviembre de 2014 a mayo del 2015. Y ya se está comenzando la lista de espera.

Calculamos que más de 2.000 escolares se asomarán al Museo en los próximos meses, sin contar las visitas fuera de calendario, con lo que podemos llegar a los 2.500 visitantes más.

Destaca las atenciones en cinco visitas guiadas a los escolares de la base aérea, que han superado las 200 visitas.

Una visita que ya ha llegado a las 3 horas de duración, y a la que muchos escolares se les hace corta.

Un museo con 'overbooking', un calendario con listas de espera a 8 meses vista. El sueño de todo anfitrión, aunque un buen anfitrión tampoco quiere dejar fuera a ningún invitado.

Soñamos con poder ampliar la oferta y que así los próximos 10.000 escolares lleguen antes del 2020.

> "En esta excursión te dan ganas de trabajar en un aeropuerto"

Alumna de 5º de primaria del CEIP Tierno Galván. 9-12-2014

Sólo de la base aérea este verano han venido 250 visitantes.

> "En mayo de 2010 ya celebramos la llegada del escolar número 10.000, así que el próximo año estaremos rondando los 20.000 escolares."

ALTA POESÍA AERONÁUTICA

María Victoria Atencia de pie y Mirentxu de Haya de piloto con José Carlos Hernández de instructor

Nuestro diplomático de cabecera Pepe Parejo invitó al Museo a dos de las primeras aviadoras de Málaga.

Quería que probaran las últimas novedades de nuestro simulador de vuelo 737.

A finales de noviembre, una de ellas recibió de la Reina Sofía el XXXIII Premio de Poesía Iberoamericana. Entre su galardonada obra no podían faltar los aviones.

Entregó a la biblioteca del Museo 'El vuelo', el número monográfico que la revista Litoral ha dedicado a su obra.

> "...si hay cinco orientaciones cardinales y elijo con pasión la del vuelo"
>
> María Victoria Atencia

COMO HEMOS CAMBIADO

Hace ya casi 10 años. El 25 de enero de 2005 el Ministerio de Interior registraba en Málaga una asociación para el fomento de la cultura

No había taller ni sede de reuniones, y sólo nos presentamos 8 personas a la primera reunión, pero la esencia ya estaba allí.

La asociación sigue siendo abierta a todos los públicos, sin examen de bienvenida.

El taller actual de restauración es capaz de hacerse cargo de todas las restauraciones del Museo y nuevas exposiciones.

¿QUÉ LE PEDIMOS AL 2015?

Una Pista de Aterrizaje en el Museo

El equipo de atención de nuestra flota aeronáutica nos propone reubicar las piezas expuestas en exteriores delante del dc3 y utilizar la plataforma diáfana para reproducir a escala una pista de vuelo.

Esta exposición en el suelo sería compatible y completaría el escenario con algún nuevo avión que se desplazase a esta zona, ya sea de los existentes en exteriores o una nueva donación.

Más Mejoras en un Taller que se ha hecho Grande

El equipo estable del taller nos propone hacernos con un remolque. Se entiende como un primer paso de hacernos con un medio estable de autogestionar los traslados de piezas, en una alternativa algo más económica que una furgoneta. Por ejemplo, este año 2014 nos habría ahorrado las cuatro ocasiones que hemos tenido que alquilar estos servicios.

Otros modos de hacer Spotting

El grupo de spotters nos propone hacer una petición anual para acceder a la terraza de la terminal 3, un gran observatorio para fotografiar aviones al que ya tuvieron acceso hace unos años por iniciativa de Spotting Andalucía.

Esperamos que nuestro aeropuerto siga a la vanguardia de Europa y pueda implantar aquí otros ejemplos de éxito en aeropuertos europeos, que ya disponen de un observatorio de aviones dentro de la Terminal para el que los spotters no dudan en pagar entrada. Y que aquí también tendría su público e incluso sería foco de atracción de turistas.

Terraza observatorio Aeropuerto de Zurich

Spotting point Manchester

ALTERNA EN LA MOVIDA

En 2014 hemos podido ofrecerte más de 230 actividades de ocio alternativo nocturno gracias al programa Alterna en la Movida, para que disfrutes de veladas diferentes con talleres y otros eventos.
Han sido más de 180 talleres los que han podido disfrutar los jóvenes malagueños entre marzo y junio y octubre, y octubre y diciembre, y más de 50 actividades culturales en diferentes museos y recorridos históricos de la ciudad.
Más de 6.300 plazas se han ofertado en 2014 para disfrutar de estas veladas alternativas.
Si quieres seguir disfrutando de este programa, ¡permanece atento a Alterna en la Movida 2015 y disfruta de sus actividades!

INSCRIPCIONES:

www.juventud.malaga.eu | 951 92 60 67 / 900 100 118

Organiza:

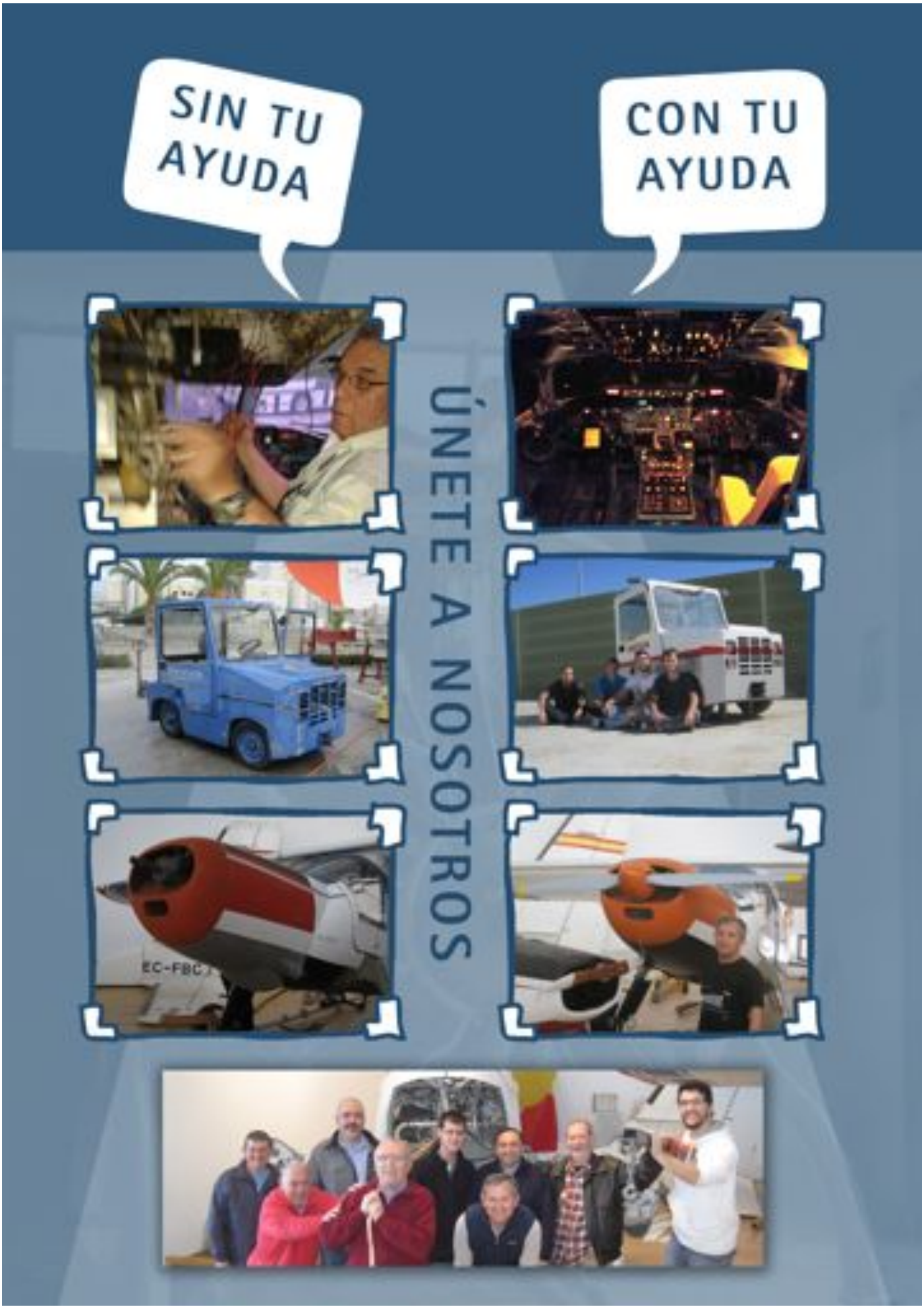
Ayuntamiento de Málaga
Área de Juventud

la caja blanca

Más información:

Área Juventud

@MalagaJuventud


SIN TU AYUDA
CON TU AYUDA
ÚNETE A NOSOTROS
EC-FBC