

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



*Notas sobre la
FIO*





FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



La Fundación Infante de Orleans fue creada oficialmente en diciembre de 1989, aunque su origen se remonta al año 1984, cuando en el seno del Club Acrobático Aresti se empieza a formar una embrionaria colección de aviones históricos en vuelo. Los primeros aviones de esta colección fueron dos North American T-6 Texan que habían sido dados de baja en el Ejército del Aire dos años antes, en 1982, además de varias Bücker 131 Jungmann adquiridas en subasta.

El fin para el cual fue creada quedó claramente plasmado en el acta fundacional: la recuperación, restauración y mantenimiento en vuelo del patrimonio histórico aeronáutico español y su divulgación, que se concreta en las demostraciones de vuelo mensuales que se llevan a cabo invariablemente cada primer domingo de mes, salvo enero y agosto, en el aeródromo de Cuatro Vientos desde la primavera de 1990. Este histórico aeródromo, el primero de España, celebró su centenario en 2011.

Ostenta el nombre de un pionero de la aviación española, D. Alfonso de Orleans Borbón, quien además de contribuir de manera relevante a la creación y desarrollo de la aviación en España, con el tiempo se convirtió en el piloto en activo más veterano del mundo, ya que se mantuvo como aviador desde 1910 hasta un año antes de su fallecimiento en 1975.



La FIO es una fundación privada que cumple fines culturales de interés general, declarada oficialmente de carácter benéfico. Desde el primer momento hubo que afrontar el reto de conseguir los recursos económicos necesarios para sufragar la costosa tarea de mantener aviones antiguos operativos.

Con el tiempo se ha ido consiguiendo la implicación de un número de instituciones y empresas que aportan donativos a la Fundación, como, entre otros, Fundación Aena, Comunidad de Madrid, Repsol, EADS-CASA (Airbus Military), Iberia y, desde el año 2005, el ayuntamiento de Getafe. A ello se suman las cuotas de los 3.000 socios protectores, con una contribución de 5 euros mensuales y la recaudación de las exhibiciones, cuyos ingresos conjuntos suponen en la actualidad cerca del 40 por ciento del presupuesto operativo de la Fundación, una cifra insólita para este tipo de organizaciones.

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



En estos 26 años de historia, la FIO se ha convertido en el referente español en la conservación en vuelo de aviones históricos, sirviendo de modelo a otras organizaciones de este tipo más modestas y alcanzando hoy la cifra de 43 aviones en la colección, la mayor parte de ellos en estado de vuelo. Su importancia traspasa nuestras fronteras y la FIO goza de un amplio reconocimiento a escala europea, a lo que ayuda el hecho de contar generalmente con condiciones meteorológicas favorables, lo que permite celebrar diez demostraciones de vuelo anuales. El número de días de vuelo es muy alto comparado con otros museos volantes en el resto del mundo y la media de cancelaciones por causas meteorológicas muy baja, apenas una al año.

Las demostraciones de vuelo mensuales siguen una rutina que no ha sufrido variación desde 1990: la primera parte, estática, arranca exactamente a las 11,00 en una zona del Real Aeroclub de España cedida al efecto en el aeródromo de Cuatro Vientos. A partir de ese momento, las 2.000 personas que como media acuden a la exhibición pueden contemplar de cerca los aviones históricos en tierra, casi tocarlos.

Por megafonía se van explicando uno por uno las características y la importancia histórica de los ejemplares expuestos. A las 12,30 se realiza el sorteo de una plaza de vuelo y otros medios entre los socios protectores asistentes y da comienzo el arranque de los motores de los aviones.

Este proceso dura media hora, hasta las 13,00, justo cuando entra en vigor el NOTAM (NOTice To Air Man) que establece el cierre de Cuatro Vientos durante una hora para la exhibición aérea. A las dos de la tarde el último avión toma tierra, con frecuencia un moderno Sukhoi de alta acrobacia pilotado por el campeón del mundo de 2007 Ramón Alonso u otro miembro del equipo acrobático español tras haber realizado una espectacular tabla de vuelo artístico y el público comienza a abandonar el recinto.

Lógicamente, la seguridad de las aeronaves es, en una colección de este tipo, un asunto de primordial importancia. El objetivo de la FIO es mostrar a los aviones históricos en su elemento, el aire, preservándolos para que las siguientes generaciones puedan seguir admirándolos. Se han cumplido 26 años desde el inicio de las demostraciones de vuelo, periodo en el cual se ha acumulado un extraordinario acervo en la operación de aeronaves históricas.





El taller de mantenimiento

Desde el primer momento se hizo patente que las características de una flota de aviones tan heterogénea requería un equipo de mantenimiento muy especializado, formado en la organización y a plena dedicación. La FIO necesitaba un taller propio reconocido por la D.G.A.C. que realizara tanto las tareas de mantenimiento ordinario como las reparaciones y grandes restauraciones. Así nació el CRM, Centro de Restauración y Mantenimiento, formado por una plantilla de especialistas altamente cualificada dedicada al mantenimiento ordinario y grupos de mecánicos voluntarios encargados de los largos procesos de restauración, dirigidos todos ellos por un equipo técnico formado por un ingeniero superior, un ingeniero técnico y un piloto, miembros todos ellos del Patronato de la Fundación. Hay una labor permanente de búsqueda de soluciones a problemas técnicos de otra época que exige mantener vivas técnicas caídas en desuso y que, de otro modo habrían desaparecido hace tiempo. El CRM es el verdadero corazón de la institución, del cual depende la conservación en estado "vivo" de la colección.





La colección



De los doce aviones con que contaba la Fundación cuando nació se ha pasado a los cuarenta y tres de hoy. La mayor parte son propiedad de la FIO (aviones tipo "A"), pero también existen otras modalidades de vinculación:

"B" En posesión y usufructo de la Fundación.

"C" Cesión temporal a la Fundación.

"D" Compromiso de participación en las demostraciones mensuales.

La colección abarca aviones desde la época de la madera y la tela como la De Havilland Moth de 1925, hasta la era del reactor, representado por el Super Saeta de 1970. Entre medias, modelos de la época de los biplanos, de los años treinta, de los grandes "raids", la Guerra Civil Española, la Segunda Guerra Mundial y la posguerra. El conjunto lo forman aviones deportivos, de entrenamiento, de combate, de transporte, un velero, un planeador etc.

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



La De Havilland Moth fue adquirida en 2006 con el patrocinio del Ayuntamiento de Getafe. Fabricada en 1928, es el superviviente más antiguo de su modelo en el mundo. En su época llegó a haber en España 45 avionetas de su tipo, de las cuales 22 sobrevivieron a la Guerra Civil.



El Comper C.L.A. 7 Swift de la FIO es uno de los dos que quedan en vuelo en el mundo. En uno idéntico, el malagueño Fernando Rein Loring protagonizó el raid Madrid-Manila de 1933, recorriendo 15.000 kilómetros en 13 etapas, a una velocidad media de 193 km/h.

El Polikarpov 1-16 Mosca / Rata de la FIO fue construido en 1937 y recuperado en 1992 tras permanecer 50 años abandonado en Karelia. Este modelo representa un hito en los aviones de caza ya que cuando apareció en 1933 fue el primero de su clase en tener configuración de monoplano y contar con tren de aterrizaje retráctil. Está pintado con los colores del avión de José María Bravo, famoso piloto republicano de la Guerra Civil.



FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



El Polikarpov U-2 es un biplano polivalente de 1928 que fue el entrenador elemental de la aviación soviética durante la Segunda Guerra Mundial y además fue utilizado como bombardero ligero nocturno. Todos los pilotos republicanos españoles que fueron enviados a la Unión Soviética durante la guerra civil para ser pilotos de combate realizaron el curso en este modelo.

El British Aircraft Eagle fue el modelo utilizado por el piloto Juan Ignacio Pombo para su raid a México en 1935. Con una Eagle bautizada como "Santander", cruzó el Atlántico Sur entre Gambia y Brasil en un vuelo de 3.160 kilómetros a una velocidad media de 188 km/h. Es el último superviviente de su estirpe junto a otro ejemplar en Australia.



El Miles Falcon Six de la FIO es el único avión en estado de vuelo que participó en misiones de guerra durante nuestra guerra civil. Fabricado en 1935, es el único ejemplar de su tipo en el mundo, de los 36 Falcon fabricados en Gran Bretaña en los años treinta.

El De Havilland DH89 Dragón Rapide es un avión para pasajeros con ocho asientos más el piloto que se hizo famoso en España al ser el modelo utilizado para trasladar al general Franco de Canarias a Tetuán en julio de 1936, a comienzos de la Guerra Civil. Fabricado en 1937, es el más antiguo de los que se conservan en vuelo en el mundo. El ejemplar de la FIO luce los colores de un avión utilizado por Iberia en 1943 en la entonces Guinea Española.





El futuro de la FIO

El proyecto de la FIO fue concebido en tres etapas:

- Creación
- Consolidación
- Proyección de futuro y relevo generacional



Hoy se han cumplido plenamente las dos primeras fases, como demuestran los más de 20 años de exitosa ejecutoria siguiendo fielmente los planes concebidos al inicio, y desde hace algo más de ocho años la FIO viene trabajando intensamente en culminar la tercera fase en Getafe. La FIO se gestó hace más de treinta años en Cuatro Vientos, con el Club Aresti. Cuatro Vientos está cargado de historia y es un aeródromo especializado en servicios indispensables para Madrid. La Colección no solo tiene un espacio en Cuatro Vientos, sino que su presencia en él potencia la faceta histórica del aeropuerto, generando valor, no exclusivamente material. Pero, inexplicablemente, el futuro del aeródromo llegó a estar en entredicho.



En 2005 la FIO firmó con el Ayuntamiento de Getafe un acuerdo para trasladar la colección al municipio en un museo diseñado por el arquitecto Norman Foster. La crisis sobrevenida años después se llevó por delante este gran proyecto. Ahora hay un compromiso firme por parte de EADS-CASA/Airbus Military para instalar la colección en el recinto de su factoría, contando siempre con el Ayuntamiento y la aprobación imprescindible del Ejército del Aire para la operación de vuelo. Si todo saliera bien, en dos o tres años el museo FIO en Getafe podría ser una realidad. Entre tanto, la FIO se ha marcado como objetivo prioritario la mejora de sus instalaciones en Cuatro Vientos a fin de posibilitar el incremento de ingresos propios en aras de alcanzar la autofinanciación.

