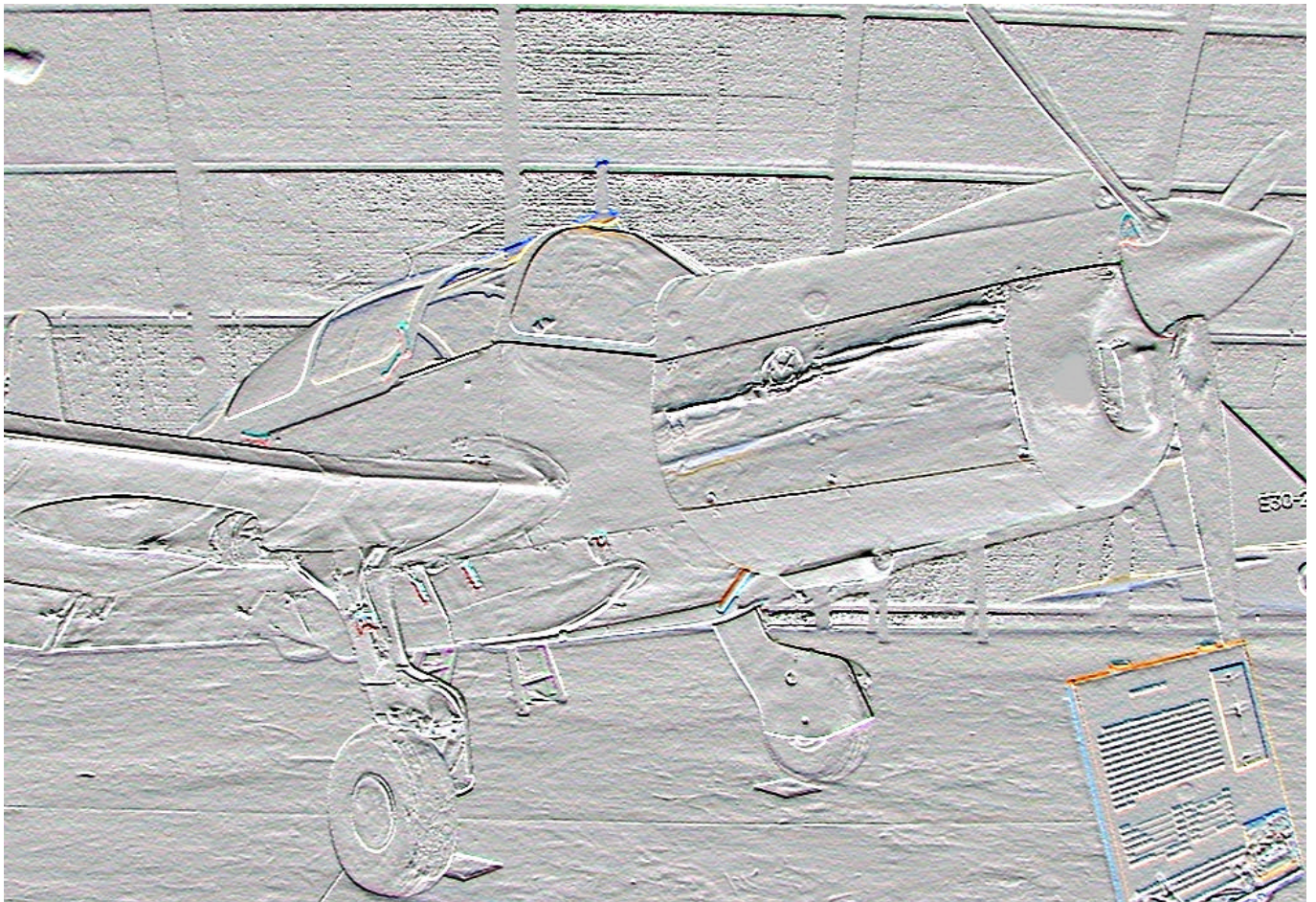




RESTAURACIÓN del AVIÓN MORANE SAULNIER MS-733 "ALCYON"



Francisco Rivas
Carlos Pulido

Ficha Técnica

- Número de Serie: 105
- Fecha de Fabricación: Mayo de 1.963

| | | | |
|-----------------------|--|-------------------------------|------------------|
| Planta Motriz: | Un motor de pistón en línea invertido de 179-kW (240-hp) Potez 6D.30 | | |
| Prestaciones: | Velocidad máxima | 260km/h (162 MPH) | |
| | Techo de servicio | 4800 m (15.750 ft) | |
| | Autonomía | 920 Km. (572 miles) | |
| | Carrera de despegue | 250 m | |
| | Carrera de despegue salvando un obstáculo de 20 m | 580 m | |
| | Distancia de aterrizaje | 220 m | |
| | Distancia de aterrizaje salvando un obstáculo de 20 m | 550 m | |
| Reservas: | Combustible | 245 l. situado en el fuselaje | (80 octanos) |
| | Aceite | 22,5 l. | (viscosidad 100) |
| Peso: | En vacío | 1260 Kg. (2,778 lb.), | |
| | Máximo al despegue | 1670 Kg. (3,682 lb.) | |
| Dimensiones: | Envergadura | 11.28 m (37 ft 0 in) | |
| | Longitud | 9.32 m (30 ft 7in) | |
| | Altura | 2.42 m (7 ft 11 in) | |
| | Superficie alar | 21.90 m2 (235.74 sq ft) | |



La Morane en el exterior antes de pasar a pintura y, posteriormente, en el Hangar

Fotos: Gral. Castañón y Rafa García

El Inicio

En Enero de 2003, el avión francés Morane Saulnier MS-733 "Alcyon" acababa de ser terminado de pintar en los talleres del Museo de Aire. Cual fué nuestra sorpresa cuando nos encontramos con que el interior del aparato y grandes zonas del fuselaje habían quedado sin pintar y, por tanto, se requería de una segunda fase de restauración.

Hay que tener en cuenta que el aparato había permanecido en el exterior del Museo durante muchos años, por lo que había sufrido las inclemencias atmosféricas, más aún teniendo en cuenta que la cúpula de la cabina tenía varios cristales rajados, entrando el agua de lluvia en el interior.



Arriba y abajo: Zonas del exterior del fuselaje e interior deterioradas

Fotos: Gral. Castañón y Paco Rivas

Comienza la restauración



Un momento durante los trabajos de restauración

Foto: Paco Rivas

Tras retirar con muchas dificultades las dos partes que componen la cúpula, nos encontramos con un interior desolador. Los cojines de los asientos, de espuma sintética, estaban podridos, habiéndose esparcido por todos lados dicha espuma en forma de polvo. En el suelo se había acumulado unos tres centímetros de barro, fruto de polvo y el agua acumulados en tantos años. El panel de instrumentos también había resultado muy dañado, en fin, había que quitar todo, sanear, pintar y restaurar. Además, el avión había sido tomado por una colonia de "animalitos" (arañas, lagartijas y un ratón de campo) que hubo que desalojar "amablemente".

Así mismo, las partes de fuselaje que había quedado exenta de la pintura, presentaban un estado lamentable, con la pintura requebrajada y saltada y los burletes de goma de las juntas de la cabina, podridos.

Pasaron varias semanas hasta que nos pudimos hacer con el suficiente material para iniciar el trabajo. En estas fechas éramos tres personas las que estábamos con la Morane, pero en poco tiempo, el que esto escribe, se quedó sólo con la ayuda puntual de otros compañeros.

Poco a poco fui comenzando el trabajo. Decidí dejar el avión en sí para el final, por lo que tras cubrir con plásticos la cabina al descubierto para evitar que entrara más polvo, inicié los trabajos de restauración de la cúpula. Decapé todos los marcos, le di una mano de pintura de imprimación y, para finalizar, dos de su color original, negro mate. Es verano y hacer un calor horrible dentro del Hangar 5. La visita al bar del Museo después del trabajo se hace más que necesaria.



Las dos partes de la cúpula recién pintadas e imprimación del fuselaje

Fotos: Paco Rivas

Puse a buen cuidado las cúpulas recién terminadas y me organicé para iniciar la restauración del resto del aparato. Gracias a la colaboración de Ángel Sánchez, pude disponer de todo el material necesario para ello.

Primeramente, comencé a decapar las partes del fuselaje en mal estado, así como las guías de cierre de las cúpulas. Aquí me encontré con un trabajo más difícil del que esperaba. En origen, al avión le habían dado tres y cuatro capas de imprimación, supongo que para evitar los daños producidos por el ambiente salino en el que este avión iba a desenvolverse. Estas capas eran muy difíciles de quitar incluso con la ayuda de decapantes.

En este punto, Septiembre, quiero hacer mención de que Carlos Pulido, que acaba de entrar en la AAMA, comienza a ayudarme totalmente en los trabajos. La llegada de Carlos supone una gran ayuda en un mal momento, éste es el que ves que el final del trabajo está cerca, pero éste no acaba por llegar. También su hermano Alfonso y otras personas, ayudan ocasionalmente por lo que el trabajo empieza a avanzar a mejor ritmo.

Voviendo al trabajo de decapado del fuselaje, logramos, tras muchos esfuerzos y mucho tiempo, dejar el metal al desnudo (encontramos inscripciones en un francés ininteligible hechas con lápiz por algún operario de la cadena de montaje). Repetimos la operación en el otro lado del fuselaje y, una vez concluidos dicha labor, aplicamos dos manos de pintura de imprimación y, una vez seca, lijamos suavemente.



Arriba y abajo: Zonas del exterior ya restauradas

Fotos: Paco Rivas

Llegados a esta situación, Octubre, sólo nos queda por abordar lo más difícil: el interior de la cabina. Armados de valor y un montón de cacharros de limpieza doméstica (cepillos, bayetas, aspirador, detergente, etc.) nos lanzamos a dejar el interior lo mejor y más cercano posible al original.

Una vez limpio el interior, con lana metálica rebajamos la pintura original y le aplicamos dos capas de negro mate, qué, una vez seco, devolvió al interior el aspecto primigénico que tuvo que tener.

De nuestros talleres nos vinieron unos impecables asientos hechos de nuevo. ¡Esto marcha, chicos!, hay mucha ilusión en el equipo.

Seguimos arreglando el interior. El panel de instrumentos es limpiado cuidadosamente y repintado. La guía superior de la cúpula, el armazón metálico de los asientos, los instrumentos de navegación, los detalles interiores y exteriores, son objeto de un trabajo minucioso pero lento. Arreglamos las palancas de mando y desbloqueamos los controles. ¡Funcionan perfectamente!. Mentalmente, nos damos una vuelta con la Morane por nuestros sueños.



Panel de instrumentos y asientos restaurados



Fotos: Paco Rivas

Mientras esperábamos a que nos llegase la pintura plata necesaria para pintar las zonas del fuselaje recién restaurada, nos dedicamos, además de ir terminando los detalles, a otros trabajos que requiere el Museo.

Por fin, en Diciembre, llega la pintura plateada. Nos han dicho que tengamos paciencia, que aplicar esta pintura con rodillo es un trabajo que nos puede desesperar un poco y fué así. La primera mano es como si no le hubieras dado nada, solo un leve tono gris transparente nos da señal de que hemos hecho algo. Se acerca la Patrona y no podremos tener terminada "la Morane" para la fecha. No importa, una mano de plata por semana y el aspecto del avión cambia radicalmente. ¡Ahora si que es igual al resto!. Aumenta nuestra ilusión, más si cabe cuando te felicitan por el trabajo realizado.

Pasan las Navidades y ya solo queda concentrarnos en los pequeños detalles que enriquecen el trabajo global.



Diversas vistas del avión terminado

Fotos: Paco Rivas

El Final

El día 14 de Febrero, sábado, con la colocación de las dos cúpulas, del cable de la antena y de los asientos, damos por concluida la restauración. La Morane est finie. Como las mujeres francesas, la Morane es extraña, compleja pero fascinante.



Los últimos toques

Foto: Paco Rivas

Agradecimientos

A la Asociación de Amigos del Museo del Aire y, en especial, a Ángel Sánchez (Padre), por haber confiado en nosotros.

A aquellas personas que, poco o mucho, han puesto su grano de arena en este trabajo: Álvaro, Félix, Alfonso Pulido, Sami, Marta, Mario Rascón y Lluís Garreta.

A Rafa García por su amor a la Morane, sus fotos y aportarme los datos técnicos del avión.

Al maestro argentino José Martos y su equipo de restauradores, por darme tantos sabios y útiles consejos y por prestarme un buen número de herramientas y materiales de trabajo.