



La web para disfrutar viajando "a nuestro aire"

F.COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

Paris-Loira-Disney

Bretaña - Normandía

Castillos del Loira

Cité Automobile

Côte Azur-FêteCitron

Côte Azur - Toscana

Etilómetros oblig.

Evitar peajes A-63

Fête Citron 2017

Languedoc-Viaje gafe

Le Mans Classic

Manoir Autom. Lohéac

Museo del Aire Paris

Museo Aviones Caza

Museo Matra

Museo Peugeot

Museo 24 h Le Mans

Norte Francia

Palais Bonbon Nougat

Perigord

Provenza en navidad

Saboya en Navidad

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"



Musée Européen de l'Avion de Chasse

Museo Europeo de Aviones de Caza (Montélimar/Francia)



**Todavía no es hora de hablar de
aviones...**

Montélimar es una pequeña ciudad del este de Francia, entre la gran Lyon y la Nîmes provenzal. Si bien por sus atractivos urbanos la ciudad de Montélimar podría pasar por una de tantas ciudades "de provincias" sin demasiado gancho para turistas ávidos de monumentos, lo cierto es que esconde muchas y buenas sorpresas. Y para todos los gustos.

Y hablar de gusto es lo que procede cuando se es la capital del "Nougat", la versión francesa del turrón. A diferencia de nuestro turrón de Alicante, el nougat es blandito y más dulce, pero los franceses son unos artistas en el arte de venderse a sí mismos y han sabido poner a ese dulce es un lugar gastronómicamente prominente en toda Europa.

Claro que los motivos para una visita a Montélimar no terminan en su producto estrella. La ciudad esconde dos museos muy diferentes, pero también muy interesantes. Y ambos los hemos visitado en 2016.

Situados en la periferia de la ciudad y a un par de kilómetros entre sí podremos disfrutar, en grandes dosis, tanto de los dulces y su historia como de los aviones de caza europeos, si es que nos confesamos adictos a cualquiera de ellos. En Montélimar nos abren sus puertas el "Museo Europeo de Aviones de Caza" y el "Palais des Bonbons et du Nougat" (El Palacio de los Caramelos y del Nougat).

Del museo de aviones de caza tendremos un amplísimo reportaje a continuación, pero si el gusanillo de la curiosidad os ha picado respecto al museo de los caramelos y del nougat -un viaje a través de la historia de las golosinas y de la especialidad montelimaresa- sólo tenéis que pinchar en la foto y podréis conocerlo de primera mano antes de que podáis conocerlo en persona...



Pero ya es hora de ir a lo que importa y como lo que nos ha traído a esta página es el interés por los aviones de caza, pues vayamos al grano....

Tomando perspectiva...

Desde pequeño me han encantado los coches y los aviones en general y los coches de carreras y los aviones de caza en particular. Creo que mi afición infantil a los tebeos y a los cómics tuvo bastante que ver en todo ello. La principal responsable de mi afición por el "Mirage" seguramente fuera la revista "Bravo", de la editorial Bruguera, que se editó en España a finales de los años sesenta como recreación patria de la mítica "Pilote" francesa.

En sus páginas conocí las aventuras de Michel Tanguy y a Ernest Lavardure, los famosos "Caballeros del Aire" y pilotos del precioso Mirage III y de otros aviones del ejército del aire francés.



La serie tuvo un gran éxito en Francia y llegó a tener también serie propia de TV. No era de extrañar, pues sus autores eran nada más y nada menos que Jean Michel Charlier, guionista, (autor también del Teniente Blueberry, de Barbarroja o de la Patrulla de los Castores) y el mítico Albert Uderzo a cargo de la ilustración. ¡Sí, el autor de Astérix también dibujaba aviones de combate! Y lo hacía con maestría.

Precisamente el éxito apabullante de las aventuras de Astérix y Obélix le llevaron a abandonar a Tanguy y Laverdure, tras unos años de dura compatibilización entre el galo y el aviador, pero la impronta de Tanguy ha permanecido en mi desde entonces. El primer álbum publicado en castellano y el primero que tuve con tapas de cartón fue "La Escuadrilla de las Cigüeñas". Desde entonces conservo un cariño especial por el Mirage III C de los años sesenta. En cualquier caso, aprovecharemos la estrecha relación entre el cómic y la aviación para ilustrar este reportaje.



La primera vez que tuve delante a uno de ellos -algo que aún no he olvidado- fue en el [Museo del Aire y del Espacio de París](#), situado en el aeropuerto de Le Bourget, al norte de la ciudad. Desde luego todo buen aficionado a las alas y a la conquista del espacio no debería de dejar de verlo si se visita la ciudad del Sena. Vale realmente la pena dedicarle, como mínimo, una mañana.

Posteriormente he tenido ocasión de ver el Mirage III en otros museos, pero la primera vez siempre es la primera vez y eso deja huella...

Aquí, en Montélimar no solo está el III C, sino todo un buen ramillete de los Mirage posteriores. Una auténtica gozada.

El Ejército del Aire español también lo tuvo en sus hangares, pero su triunfal bautismo de fuego como avión de combate fue durante la "Guerra de los Seis Días", cuando los Mirage israelíes arrasaron a los Mig 21 soviéticos de la aviación egipcia. A pesar de su belleza, no hemos de olvidar que un avión de caza es, ante todo, un arma de combate. Esa es, lamentablemente, la cruz de la moneda...



El Mirage III C



Lástima que su aspecto esté un tanto descuidado...

Aspectos prácticos



El Museo Europeo de Aviones de Caza de Montélimar es un pequeño gran museo dedicado a la aviación de combate y si bien es cierto que algunos de los modelos podría estar mejor conservados, su interés histórico es muy elevado y hace un buen repaso a la aviación de caza -fundamentalmente francesa y europea- de la segunda mitad del siglo XX.

Siete decenas de aviones de caza, junto a un Caravalle de pasajeros -visitable- o un Douglas DC3 entre otros, harán las delicias del aficionado.

El museo abre todos los días del año, excepto en Navidad y Año Nuevo, de 9 a 12 h y de 13,30 a 17,00 durante gran parte del año. En julio y agosto el horario se alarga hasta las 18,30. La taquilla cierra media hora antes.

La entrada cuesta 7 euros para los adultos y 5 para los niños de 7 a 12 años, (2017). Se puede entrar con perros. Más info en su [web](#).

Importante: El agua de los aseos no es potable. Si hace calor fuerte el día de la visita, es buena idea ir pertrechados con algo de líquido para calmar la sed si el calor aprieta. En su defecto, junto a la taquilla de la entrada, hay máquinas de refrescos.



La entrada al museo

El museo se encuentra situado en las afueras de la ciudad de Montélimar (Francia), junto al aeródromo. Hay un aparcamiento gratuito junto a la entrada, sin sombra.

Llegar no es fácil porque la señalización no abunda. Siempre que sea posible os recomiendo que planifiquéis el GPS con antelación, usando google maps o cualquier otro sistema similar, para situar el museo y no perder tiempo intentando encontrarlo. Que el tiempo suele ser oro. Y más estando de viaje.



Un Mirage III C tiene el detalle que recordarnos que en la ciudad hay un museo dedicado a los cazas. Desde julio de 2016, el caza ocupa un lugar central en la rotonda de Villepré, en la confluencia de la N7 y la D11

El Museo Europeo de Aviones de Caza de Montélimar



El museo ocupa 25.000 metros cuadrados, de los cuales una quinta parte son hangares. En verano es conveniente ir preparado para el calor intenso, pues la zona de Montélimar es calurosa de por sí, pero es que cuando el termómetro aprieta, la estancia en el interior de los hangares pone a prueba la resistencia del visitante.

Entre el parking y el hangar de entrada podremos contemplar un caza Lockheed T-33, aunque "vestido" de la Luftwaffe alemana



El Lockheed T-33 de los años 50



En el hangar de la entrada, en el que se encuentra la taquilla, la tienda y el pequeño bar, podremos ver los dos únicos biplanos de principios de la aviación que hay en el museo.

La exposición se complementa con una amplia colección de modelos a escala, pinturas y otros objetos.

Esta parte se puede ver sin necesidad de pasar por taquilla, pero en realidad dudo que haya alguien que se abstenga de entrar...



encuentra el Blériot XI (1909), en estado original.

El maniquí representa a Louis Blériot y detrás se

Blériot fue el auténtico pionero de la aviación francesa. En 1909 atravesó, por vez primera, el Canal de la Mancha.

En 1913 un Blériot realizó las primeras acrobacias aéreas y también protagonizó la primera batalla aérea en la Primera Guerra Mundial. El piloto debía manejar el avión y disparar al mismo tiempo a puro golpe de fusil.

En primer plano, una maqueta del Mirage 2000



Tras cruzar la taquilla, llegaremos al primer hangar y nos recibirán varios Mirage



Escenas de aviones pintadas con maestría



Maquetas e insignias a tutiplén



Las maquetas también son de un tamaño respetable



Esta ilustración del Mirage F1 parece casi de foto...



*Mirage III RS de reconocimiento (Francia/Suiza)
Bajo el morro se aprecia el compartimento reservado a las cámaras*



*Aquí se aprecian mucho mejor
las cámaras de reconocimiento*



El Mirage III S del ejército suizo



El Mirage III S



Tobera de reacción del Mirage III RS

La fuerza aérea norteamericana también tiene su rincón en el museo. Aquí tenemos la carlinga de un Vought F8E Crusader. Este avión fue un cazabombardero de los años 50 y 60 preparado para operar desde portaaviones. Participó activamente en la Guerra del Vietnam.



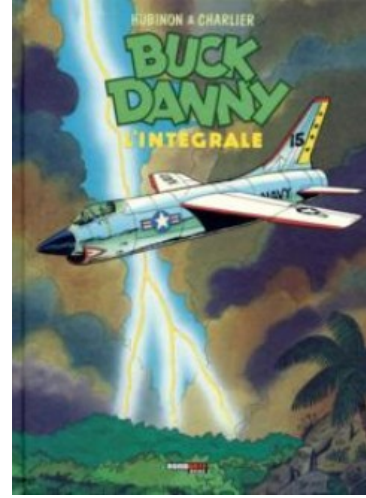
El Vought F8E Crusader



El Crusader en maqueta



Buck Danny, Tumbler y Tuckson, son los otros grandes personajes del cómic aéreo francés, aunque ellos sean estadounidenses. Su guionista fue también Jean Michel Charlier, dibujados por Victor Hubinon. En 2017 han cumplido 70 años de vida y han participado en todas las aventuras aéreas de estas últimas siete décadas



El "Crusader" también fue pilotado por Buck Danny y sus colegas.



En el exterior del museo tenemos un Crusader de cuerpo entero.



Aunque sea en maqueta, el cohete europeo Ariane también está presente



Es importante recordar a los pioneros



No solo de cazas vive el museo...



*El Dassault "Rafale" todavía no es un avión de museo, porque es del siglo XXI
Es el actual avión de combate del ejército francés
y duro competidor del europeo Eurofighter Typhoon y del F-18 Super Hornet (USA)*



*Los franceses no pasan ni una.
El Rafale cuenta actualmente con tres series de cómic en su honor:
Team Rafale, Rafale Leader y los últimos álbumes de "Missions Kimono"
Evidentemente es importante poner en valor la industria aeronáutica propia y darla a conocer.*

El exterior del museo



Después de haber recorrido el primer hangar, llega el momento de salir al exterior.

A la izquierda de la puerta de salida nos toparemos con el Mirage III C (1960) que ya hemos visto al principio. La pintura del avión no se encuentra en su mejor momento y eso lo perjudica notablemente. ¡Con lo bonito que es!



Mirage 2000

Sucesor del Mirage III, el primer vuelo lo realizó en 1978, entrando en servicio en 1984. El 2000 significó el regreso de Dassault al ala delta del Mirage III, abandonando el ala en flecha del Mirage F1. En la actualidad aún continúa en servicio en muchos países y ha participado en los conflictos de los Balcanes, Golfo o en África.

El apéndice que surge del lateral derecho de la carlinga es la toma de combustible para el repostaje en vuelo.



El Mirage 2000 desde otro ángulo



Pintura que recrea la operación de repostaje en vuelo



El Mirage 2000 B expuesto es un biplaza de entrenamiento



Los incombustibles Tanguy y Laverdure también han pilotado el Mirage 2000



Esta aventura transcurre durante la Guerra Serbo-croata. Laverdure es hecho prisionero por los serbios. Michel acudirá al rescate...



El Fouga Magister CM 170 (1956)

El Fouga fue el primer reactor pensado para el entrenamiento de los pilotos de caza. Fue un tremendo éxito comercial para la industria francesa de posguerra



Tanguy y Laverdure también pilotaron un Fouga en sus tiempos de aprendizaje en la escuela de pilotos de caza de Meknés (Marruecos)

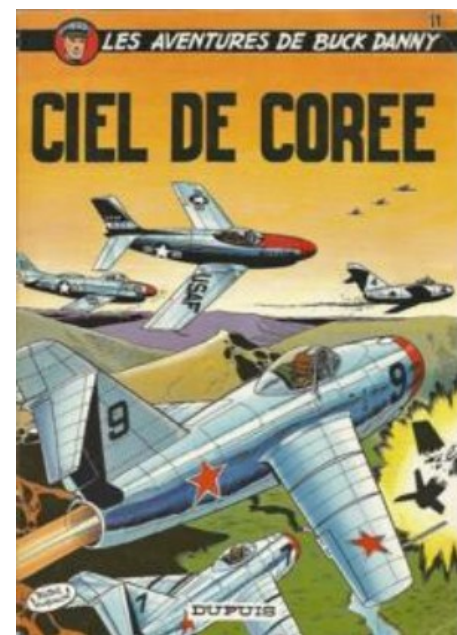


Motor a reacción del Fouga Magister



El Mig 17 soviético (1953), sucesor del mítico Mig 15 de la Guerra de Corea. Este modelo combatió con gran éxito en la Guerra de Vietnam.

Buck Danny combatió a los Mig 15 norcoreanos durante la Guerra de Corea, en los años 50 del pasado siglo.



*Republic F84 F "Thunderstreak" (USA, 1954)
Este avión equipó a numerosos países de la OTAN.
En Francia entró en combate en 1956 en el conflicto de Suez. El modelo expuesto perteneció a Bélgica.*



El Thunderstreak y el Fouga



*El Dassault Dornier "Alpha Jet" (1973)
Este avión de entrenamiento franco-alemán continúa hoy en servicio por la "Patrulla de Francia", la escuadrilla acrobática del ejército francés. Su base está en Salon-en-Provence*



La serie "Rafale Leader" rinde homenaje a la Patrulla de Francia y a los "Alpha Jet" en su álbum "Athos" (2016)



El Mirage III A prototipo (1958), alcanzaba 2,2 veces la velocidad del sonido, fue el predecesor del Mirage III C de 1960. Esta unidad se encuentra en mucho mejor estado que el III C.

El hangar de las radio-transmisiones militares



Un pequeño hangar esconde varios aeroplanos y multitud de aparatos de radio-transmisiones empleados a lo largo de la historia. También encontraremos un Jeep Willy, héroe de la Segunda Guerra Mundial.



*Encima de cada radio, la
maqueta de su avión*



*Radar del morro del
Dassault Étendard*

Regresando al exterior...



El Mig 23 soviético (1967)

*Sucesor del mítico Mig 21, este cazarreactor equipó a la mayoría de los países del Pacto de Varsovia en la década de los 70. La OTAN lo denominaba "Flogger" (Azotador)
El avión expuesto estuvo en servicio en la RDA.*

El Mig 23 también ha tenido su reflejo en el mundo de los cómics.

En la imagen vemos a un Mig 23 del ejército sirio, en una de las aventuras de "Missions Kimono".



El Dassault Mirage F1



La principal diferencia con los otros Mirage es la diferente disposición de las alas.

En el F1 pasaron a la parte alta del fuselaje y adoptaron forma de flecha, abandonando la característica ala delta del Mirage III.

Equipó a las fuerzas aéreas de numerosos países, España entre ellos.



Miguel Tanguy no ha dejado de volar en ninguno de los Mirage. Es el turno del F1.



El Mirage F1 ha atraído también a los artistas



Este F1, con una pintura mucho más lustrosa, se encuentra en otro hangar



Detalle de la carlinga de un Mirage F1



En estas maquetas puede apreciarse mejor la forma de las alas, en flecha.



El Sud Aviation SE 210 "Caravelle", el primer reactor de línea europeo



El birreactor "Caravelle" fue el primer avión de línea europeo dotado con dos motores a ambos lados del fuselaje. Fabricado en Toulouse, el primer Caravelle vio la luz en 1955, aunque hasta 1959 no entró en servicio en "Air France" cubriendo el trayecto París - Roma - Estambul.

Su confort y prestaciones le dieron gran prestigio y 280 Caravelle fueron construidos a lo largo de su historia.

En España, el Caravelle tuvo también su minuto de gloria en el mundo de la música. Iberia disponía de varias unidades y la canción "Vuelo 502" le hacía los honores en la voz de "Los 4 de la Torre" allá por los años 60. Aunque posteriormente la versión de "Los 3 Sudamericanos" tuviera también un gran éxito.

¿Quien no recuerda el estribillo de "Volando, volando, a Mallorca voy, a Mallorca voy..."? Pues bien, en la letra se menciona al Caravelle, cuando una estrofa dice...

"Atención atención, próximo a despegar
El vuelo 502 destino a Son San Juan
Atención por favor
Dirijanse a puerta 3
Allí les conducirán a bordo de un Caravelle"



Podemos apreciar cómo era un avión de pasajeros de lujo en los años sesenta.



En su interior, la exposición sobre su historia.

El hangar de la Segunda Guerra Mundial y el taller de restauración de aviones

El hangar dedicado al taller de restauración de aviones no se puede visitar, pero una pequeña parte, sí, dedicada a la Segunda Guerra Mundial, que alberga algunos asientos de avión y otros artículos, amenizado con carteles de la época.



Objetos de la contienda...



Carteles de la época

Pero dejemos al conflicto mundial atrás y veamos el resto de aviones que quedan en el patio exterior, antes de entrar en el último gran hangar...



Otro Lockheed T-33



Bonito, bonito no es...



*Fue el avión de entrenamiento en los años 50.
Tanguy y Laverdure aprendieron con él...*



*Breguet "Alizé" (1962)
Fue el primer avión transportado en el portaaviones
francés "Foch".
Es el último modelo fabricado por Breguet*



*El Jaguar
Avión de caza franco-británico (1973)
Una de sus principales características es que es capaz
de aterrizar y despegar en muy corto espacio, sobre
carreteras, caminos, etc.
Se diseñó así ante una eventual destrucción de los
aeropuertos por parte de la URSS.*



Imponente el Douglas DC3 (1935)



*El éxito comercial del DC3 no tiene parangón.
Construido en la segunda mitad de los años 30, la SGM
le dio el gran empujón para convertirse en el avión de
transporte más exitoso de todos los tiempos.
De los más de 10.000 ejemplares construidos, todavía
quedan unos 400 en servicio hoy en día.*

El hangar de los cazas más modernos del museo

El segundo gran hangar está ocupado por alguno de los cazarreactores más modernos y mejor cuidados que habitan el museo: el Super Mystère B2, el Mirage F1, el Saab Viggen, el Ouragan, el Étendard...



*Dassault MD 450 Ouragan (1952)
El primer cazarreactor francés operacional posterior a la SGM*

El Dassault Mystère IV-A (1952)

Sucesor del "Ouragan" y antecesor del Super-Mystère 2, fue el primer avión de caza europeo en romper la barrera del sonido.

De 1957 a 1963 fue el avión utilizado por la "Patrulla de Francia" para sus exhibiciones acrobáticas, antes de ser reemplazado por el "Alpha Jet" que ya hemos visto antes en este mismo museo.

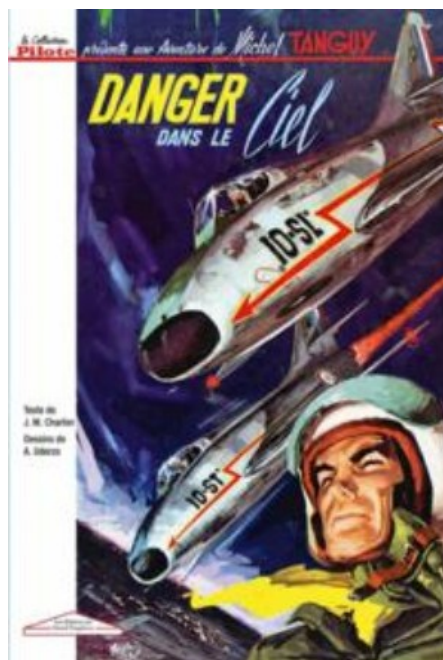
En manos israelíes participó en numerosas misiones de combate.



El Dassault Super-Mystère B2 (SMB2) (1957)
Primer avión de caza supersónico europeo en vuelo horizontal, superando a su antecesor "Mystère IV".

Duro competidor del F-100 Super-Sabre norteamericano, fue también el primer caza europeo en poder equipar misiles aire-aire.

El ejército israelí empleó al SMB2 en multitud de combates contra los países árabes de su entorno.



Michel Tanguy también pilotó el SMB2 en la aventura "Peligro en el cielo" antes de pasar al Mirage III en "La Escuadrilla de las Cigüeñas"



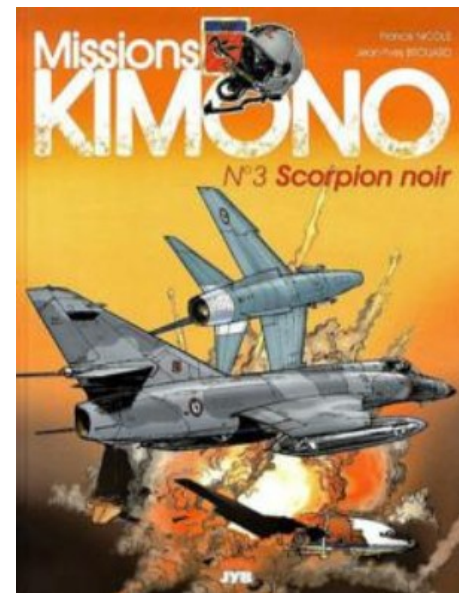
*De Havilland Vampire T Mk 11. Caza nocturno.
Biplaza de entrenamiento británico*



Dassault Étendard IV Marine (1961)

Este caza preparado para volar desde portaaviones, fue un duro competidor del Fiat G91 italiano como caza para la OTAN, pero el avión trasalpino se llevó finalmente el gato al agua.

El "Étendard" (Estandarte) también tuvo su reflejo en el mundo del cómic, en la serie "Missions Kimono", a bordo del portaaviones "Foch"



Fiat G-91 T-1, versión biplaza de entrenamiento.

Elegido por la OTAN como caza "estándar" -aparentemente por razones estrictamente políticas- para todos los países miembros, finalmente sólo Italia, Alemania y Portugal lo adquirieron.

Accidentado durante el primer vuelo, ello no contribuyó demasiado a su popularidad.



El Fiat G-91 desde otro ángulo



El sueco Saab SK37 "Viggen" (Tormenta)



El Saab SK 37 "Viggen" (1970)

Este avión de caza sueco estaba diseñado para operar sobre superficies nevadas y era capaz de aterrizar sobre carreteras y autopistas.

El modelo expuesto es realmente un "sueco delicado".

Es el único biplaza Viggen pintado en gris y su pintura no soporta las altas temperaturas del sur francés, habituado a los fríos escandinavos, y eso obliga a mantenerlo bajo techo. ¡Curioso!



El "Viggen" desde otro ángulo



*Maqueta del prototipo Mirage G-8,
de ala de geometría variable*



*Maqueta del "Super-Mirage" birreactor (1975)
Este proyecto fue abandonado antes de que el prototipo
llegase a alzar el vuelo.*



*Casco y equipamiento del piloto
de caza moderno.*



Tampoco faltan los misiles...



Hacia la salida...

Para abandonar el museo es necesario pasar de nuevo por el primer hangar.

Un buen momento para fotografiar las maquetas de los diferentes reactores "Falcon", de uso civil.

Así concluye la visita a un más que interesante museo que ningún buen aficionado a la aviación debiera perderse. Afortunadamente no es el único museo en la materia, pero sí si lo que se busca es la especialización en "cazas", aunque solamente relativos a la segunda mitad del siglo XX. No hay, por ejemplo, ejemplares de las dos guerras mundiales.

Para ello y para otras muchas cosas más, será necesario recorrer otros museos de aviación a lo largo y ancho de Europa. En el suroeste de Alemania, por ejemplo, tenemos a nuestro alcance dos maravillosos museos dedicados al automóvil y a la aviación en general. En ellos encontraremos desde un Concorde, al transbordador soviético "Buran" o a una reproducción del "Fokker" de Manfred Von Richthoffen, el mítico "Barón Rojo" o a un Boeing 747 "Jumbo" pasando por lo más granado de la aviación del siglo XX. Aquí tenéis un completísimo reportaje de cada uno de ellos. Bastará con pinchar en la foto...



Museo de la Técnica
de Sinsheim



Museo de la Técnica
de Speyer

