



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

Etiómetros 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"



Museo del Aire y del Espacio

París / Le Bourget



Este interesantísimo museo parisino dedicado a la aviación y a la conquista del espacio es una de las atracciones que los aficionados a los artilugios volantes no debieran perderse en su visita a la capital francesa.

25 años, nada menos, separaron mis dos visitas al "Musée de l'Air et l'Espace" de París, situado en el aeropuerto de Le Bourget, a las afueras de la ciudad y junto a la autopista A-1 a Lille.

Desde aquel lejano 1993, el retorno había sido una cuenta pendiente que fue, por fin, saldada en 2018, de regreso del [Festival de la Velocidad de Goodwood](#) (Reino Unido).

Este museo es uno de los más importantes de Europa en su especialidad y ofrece al visitante un apasionante recorrido por la historia de la aviación -civil y militar- desde sus inicios con "aquellos locos cacharros" hasta la conquista espacial.

Entre sus "highlights" encontraremos un Boeing Jumbo 747 -que puede visitarse por dentro- o el primer "Concorde", entre muchos otros.

También podremos contemplar una amplísima representación de la aviación francesa, con sus "Mirage" y "Rafale" a la cabeza. "Dassault Aviation" es una de las más importantes fábricas mundiales de aviones de combate y, lógicamente, tiene una nutrida presencia en el museo.

En cualquier caso es una visita imprescindible para todos los amantes de la aviación.



Aspectos prácticos

El museo abre todos los días del año, salvo los lunes, el día de Navidad y el de Año Nuevo. El horario de octubre a marzo es de 10 a 17 horas y en la temporada de primavera-verano, hasta las seis de la tarde.

La entrada al museo, curiosamente, es gratuita, pero si se desea "subir" al Jumbo, a los dos Concorde, al "Dakota" de la USAF que fue decisivo para el lanzamiento de paracaidistas sobre Normandía a lo largo del Día D o en un helicóptero de salvamento, la entrada asciende, en 2019, a 9 euros para los adultos y la tarifa reducida de 7 € se aplica a menores de 26 años.

Para otros casos es mejor consultar la web del museo: www.museeairespace.fr

El acceso al planetario y a los simuladores también es de pago, pero el resto del museo -que es lo realmente importante- es totalmente gratuito.

¿Vale la pena pagar los 9 euros por visitar por dentro esos aviones? En general la respuesta será afirmativa, pues no es habitual poder subir a un Jumbo (se le ven "las tripas" de la bodega, por ejemplo) o a un Concorde. Es un buen complemento a la visita y deja buen sabor de boca. La pega para las personas con movilidad reducida es que el acceso es por estrechas escalerillas lo que les puede limitar grandemente la visita. De hecho la organización ya advierte que no es posible la visita con silla de ruedas.

Aunque los tiempos de visita siempre son relativos, hay que contar, al menos, con dos o tres horas dependiendo de lo que uno esté dispuesto a entretenerse ante cada avión. Eso sin contar con el tiempo que podamos pasar en la completa tienda que encontraremos al salir...

Durante nuestra visita el pabellón dedicado a los primeros aviones, a los de la Gran Guerra y a los aerostatos estaba en obras. Es conveniente informarse si tal situación continúa.

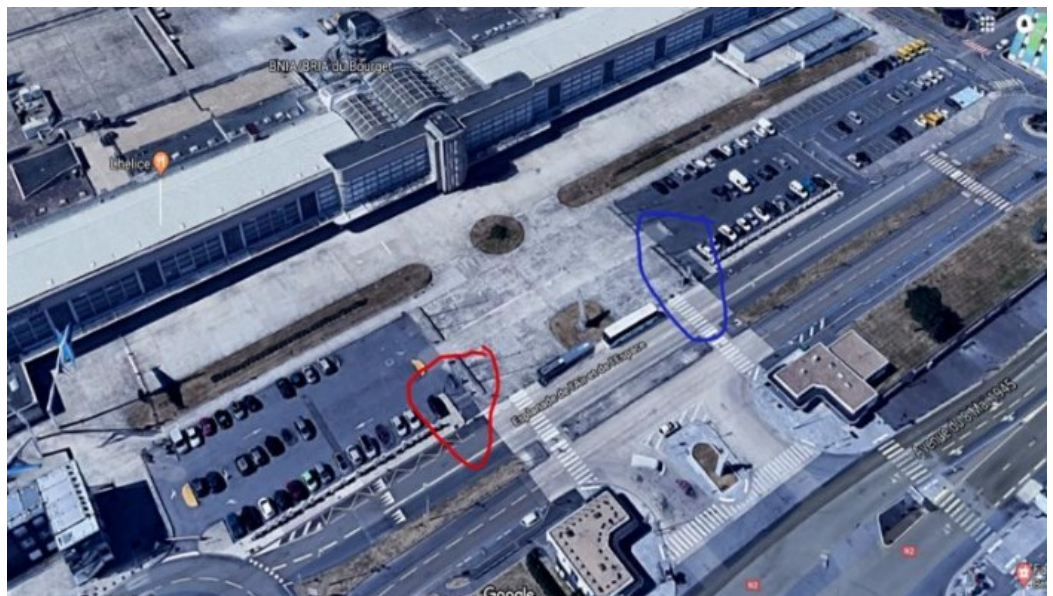
Llegar al museo en transporte público no es lo más cómodo del mundo. Ni el metro ni el RER tienen estación cercana al aeropuerto de Le Bourget. El museo está junto al aeropuerto. Para acercarse al museo desde el centro de París lo mejor es tomar el RER (metro suburbano) y después un autobús o, en su defecto, hacer un trayecto a pie que no nos llevará menos de 20 minutos hasta el museo.



Si optamos por el RER (Línea B) desde la parada de Notre Dame-St. Michel, por ejemplo, deberemos bajar en la parada de "Le Bourget" y, después, tomar el bus nº 152 hasta la parada "Musée de l'Air et l'Espace". La frecuencia del autobús es de 10-15 aproximadamente.

Si el ánimo acompaña y apetece el paseo a pie hasta el museo, entonces deberemos contar con un trayecto de 20-30 minutos. Esta opción no parece demasiado apetecible teniendo en cuenta que nos encontraremos en zona suburbial e industrial, menos agradable al paseo, pero eso ya queda sujeto al gusto de cada cual.

Para aquellos que dispongan de coche o que viajen, como nosotros con caravana, el museo dispone de aparcamiento (de pago). Si viajamos con la caravana será necesario desengancharla y aparcarla en batería, como si de un turismo se tratara. Digamos también que el aparcamiento no es lo más cómodo del mundo para moverse con un remolque detrás, aunque no imposible al ser al aire libre. Aparte de las dificultades lógicas de movernos en espacios reducidos, el parking está formado por zonas separadas entre sí por accesos bastante angostos delimitados por una "chicane" o estrechamiento, algo que para caravanas de gran tamaño puede ser un problema importante si no se opta por "saltar" (con cuidado, eso sí) el bordillo puñetero.



El "círculo azul" muestra la barrera de acceso al aparcamiento. La roja, la salida. ¿Cuál es el "problema"? Pues que para ir desde la entrada a la salida es necesario cruzar dos "chicanes" o estrechamientos situados a ambos extremos de la zona central que se ve en tono gris claro. El museo está situado a la izquierda de la foto. El cajero automático del parking se encuentra enfrente de la entrada al museo, aunque algo escondido.



Barrera de entrada al aparcamiento. Como se puede apreciar, el acceso no es para tirar cohetes. Fijaos en la "chicane" que hay unos metros más adelante.



*"A quien madruga, Dios le ayuda"
¿Aparcar con la caravana? Nada mejor que llegar temprano. Llegamos a las nueve y cuarto de la mañana y no tuvimos ningún problema para aparcar en batería.*



*La "chicane"
No se entiende muy bien la instalación de estos estrechamientos para poder llegar hasta la salida, pero es lo que hay. Y encima hay otro más al otro lado...*



La barrera de salida. Con su eterna "chicane"...

Y si tanta "chicane" os acabara desanimando, todavía no estaría todo perdido. ¡Siempre se podría dejar la caravana unas horas en el camping más cercano! (siempre y cuando no optaríamos por pasar unos días en París, claro). Ese camping no es otro que el "Parc de Paris", situado en Villevaudé, a unos 26 kilómetros del museo.

También a unos pocos kilómetros menos, 23, se encuentra el "Camping de Paris - Bois de Boulogne", pero nos obligará a rodear la capital francesa con los problemas de tráfico esperables.

¡Será por alternativas! Más info en www.campingleparc.fr o en www.campingparis.fr

El museo del Aire y el Espacio

Una vez dejada atrás la taquilla, al acceder al exterior nos dará la bienvenida el pabellón circular dedicado a la historia de la prestigiosa "Escuadrilla Normandie-Niemen" que se inició en combate durante la Segunda Guerra Mundial prestando servicio en el frente soviético entre 1943 y 1945.

El General Charles De Gaulle, líder de la Francia Libre durante el conflicto mundial, la creó con pilotos franceses que ya venían combatiendo enrolados en los ejércitos aliados. Bautizada inicialmente como "Normandie", al final de la guerra recibió de Stalin el sobrenombre de "Niemen" en agradecimiento por su decisiva contribución a la victoria en la llamada "Batalla del río Niemen" (1944).



El pabellón "Normandie-Niemen"



En la actualidad la escuadrilla "Normandie-Niemen" del Ejército del Aire francés continúa en servicio y tiene su base en Mont de Marsan, en el suroeste de Francia.

A lo largo de la campaña rusa, la escuadrilla derribó 273 aviones nazis, pero pagó también un alto precio porque solo regresó a casa la mitad de sus pilotos.

¡Atención! El pabellón de la Normandie-Niemen tiene horarios diferentes a los del museo. Es conveniente tenerlo en cuenta para no quedarse con las ganas.



Yakovlev Yak-3. Este caza soviético fue el avión de combate de la "Normandie Niemen"



Los Yak "franceses" se distinguían por la bandera tricolor pintada en el cono de la hélice



Una amplia galería de fotos y objetos de la época ilustran la epopeya de la Normandie Niemen en el frente ruso.

El exterior del museo



En el exterior del museo encontraremos multitud de aviones entre los cuales destacan especialmente el Boeing 747 "Jumbo" y el cohete europeo "Ariane 5" (1999).

El "Ariane" no es visitable, el "Jumbo" sí, siempre y cuando hayamos adquirido el bono que permite la visita a su interior. De lo contrario deberemos conformarnos con observarlo desde fuera.



El "Jumbo" por dentro



La "cocina" del "Jumbo"



El exterior del museo no está precisamente vacío...



Breguet 1150 "Atlantic", avión anti-submarino (1961)



El primer prototipo del "Rafale" (1986), el actual avión de caza del ejército francés, sustituto del "Mirage"



El "Canadair" CL-135 (1967) avión anti-incendios



*El "Super-Mirage 4000" birreactor (1979)
El estadounidense F-15 le ganó la partida y el avión
no tuvo el éxito esperado, sin poder alcanzar la
relevancia de los Mirage III, IV o 2000.*



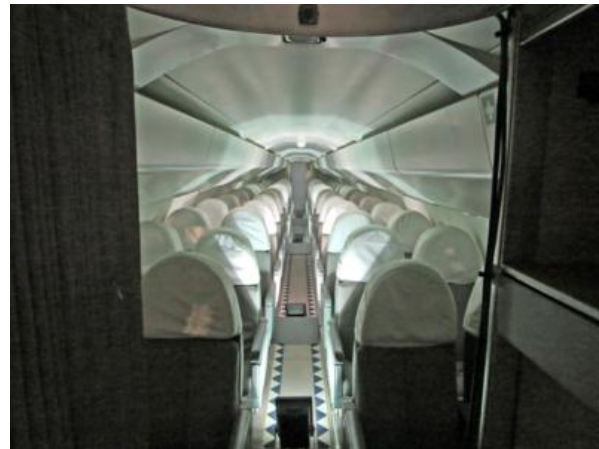
*El Dassault Super-Étendard Modernisé (1974)
Fue el principal avión de combate de la Marina
Francesa, embarcado en los portaaviones.
Actualmente hasta ser sustituido por el Rafale Marine.*

El pabellón "Concorde"

El pabellón "Concorde" expone dos ejemplares del avión supersónico más rápido de la historia de la aviación comercial. Aquí encontramos al primer Concorde, el 001 (1969) y uno de los últimos, el "Concorde Sierra Delta", detentor de varios de los récords de velocidad que aún siguen vigentes en la actualidad.

Situados en posición "capicúa", se sube por uno de ellos y se baja por el otro.

El proyecto del supersónico "Concorde" nació de un acuerdo de cooperación entre los gobiernos británico y francés en 1962. Se construyeron 14 ejemplares que fueron explotados por "British Airways" y "Air France" entre los años 1977 y 2003. A lo largo de su historia solamente uno de ellos tuvo un accidente fatal, al despegar de París en el año 2000.



El "Concorde" volaba a 2.000 km/h de media y unía París y Nueva York en tres horas y media. Es decir, algo menos de la mitad de tiempo que los aviones a reacción "convencionales" actuales. Sin embargo, los elevadísimos costes de explotación -cabían pocos pasajeros y su consumo era también estratosférico- acabaron por aparcir el proyecto y la aventura del "Concorde" acabó pasando a la historia.

El museo parisino no es el único en exponerlo. También pueden visitarse en el Gran Bretaña, en el ["Brooklands Museum"](#) y en Alemania, en el ["Museo de la Técnica de Sinsheim"](#) en el que lo encontraréis junto a su gran rival soviético el "Tupolev TU-144". Pinchando en los enlaces accederéis a los reportajes de nuestra visita a ambos museos.



El "Concorde" 001

El hangar de los Concorde se complementa con otro "monstruo", el exitoso "Mirage IV" caza-bombardero de imponente figura con sus 23,5 metros de longitud.

Se creó como bombardero nuclear y fue uno de los pilares de la política de disuasión atómica del gobierno francés durante la "Guerra Fría". Entró en servicio en 1964 y alcanzaba los 2.200 km/h.

Su ubicación en el hangar de los Concorde dista mucho de ser casual. De hecho su arquitectura de ala delta y su capacidad para volar al doble de la velocidad del sonido lo convirtieron en el mejor aparato de pruebas para el desarrollo del proyecto "Concorde".



El caza-bombardero birreactor Mirage IV

El pabellón de la Segunda Guerra Mundial



*El Douglas C-47 "Dakota" o "Skytrain".
Jugó un papel fundamental en la Segunda Guerra Mundial. Fue un desarrollo militar del Douglas DC-3*

De haber estado abierto el pabellón de los primeros aviones de la historia, que incluye también a los actores de la I Guerra Mundial (el primer conflicto armado en el que la aviación jugó un papel protagonista), la visita al resto de pabellones hubiera empezado por ahí, pero como estaba en obras de renovación, pues hicimos un pequeño salto en el tiempo y nos zambullimos en el hangar dedicado a la "Segunda Guerra Mundial", que exhibe a algunos de sus más señalados protagonistas: el "Mustang" norteamericano, el "Spitfire" británico, el "Focke Wulf" alemán o el avión de transporte "Dakota", el cual tuvo su mayor momento de gloria en el inicio del Desembarco de Normandía al permitir a los paracaidistas aliados tomar puntos clave para el éxito del desembarco en la madrugada del 6 de junio de 1944. El "Dakota" es otro de los aviones en los que hay que pagar entrada para visitarlo por dentro.

Veamos una pequeña muestra de lo que podremos encontrar...



Uno podía imaginarse sentado en el Dakota junto a decenas de compañeros a punto de saltar sobre la Francia ocupada en la madrugada del Día D. En las pantallas se proyectan imágenes de aquellos momentos. No les envidio nada, la verdad.



El "Supermarine Spitfire" británico. Uno de los mejores cazas de la SGM. Resultó decisivo en la victoria de la Batalla de Inglaterra, que cambió el curso de la historia al impedir la invasión nazi de Gran Bretaña.



Otro avión clave en el desarrollo de la Guerra del Pacífico, el North American P51 "Mustang"



La representación de la "Alemania nazi" estaba en la bomba volante V-1 y en el caza "Focke Wulf"



*El "Focke Wulf" 190
Entró en servicio en 1941, precisamente en Le Bourget*

El pabellón de los helicópteros



El abigarrado pabellón dedicado a los aparatos "autorrotatorios" permite observarlos de cerca, gracias a la existencia de varias plantas.



El autogiro del español Juan de la Cierva, precursor de los modernos helicópteros

El pabellón de los aviones a reacción



Al fondo, dos "Mystère", el primer caza a reacción francés, ya la derecha, en blanco, el Mirage 2000

Francia es una auténtica potencia mundial en el ámbito de la aviación militar gracias a la fábrica "Dassault", creadora de aviones de caza a reacción tan reputados como los "Mystère", los "Mirage" en sus múltiples versiones o, actualmente los "Rafale". Esos modelos no solo han equipado al ejército del aire francés, sino a otros muchos entre los que se encuentra España.

Los "Mirage III C", por ejemplo, jugaron un papel decisivo para la victoria israelí en la Guerra de los Seis Días (1967). Por su parte los "Rafale" son actores principales de la OTAN en Afganistán, Irak o Libia.



El Mirage III - V (1965) en primer plano.

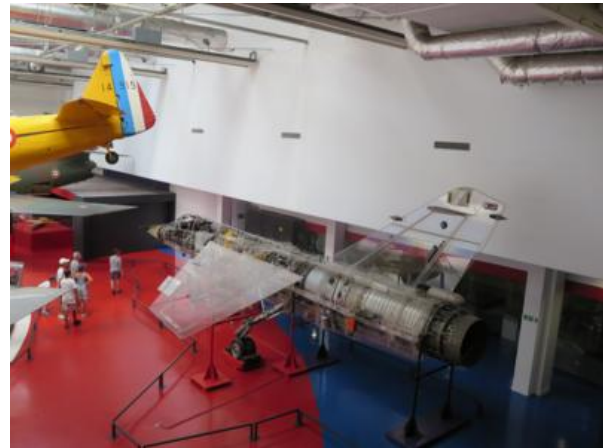
Basado en el Mirage III C, fue un prototipo de despegue vertical y el primero en alcanzar Mach-2. Su complejidad técnica y el exceso de peso aconsejaron la cancelación del proyecto.



Los uniformes y trajes de vuelo también tienen su espacio



El primero de la familia "Mirage" el III A (1956)



Un Mirage F1 "desnudo"

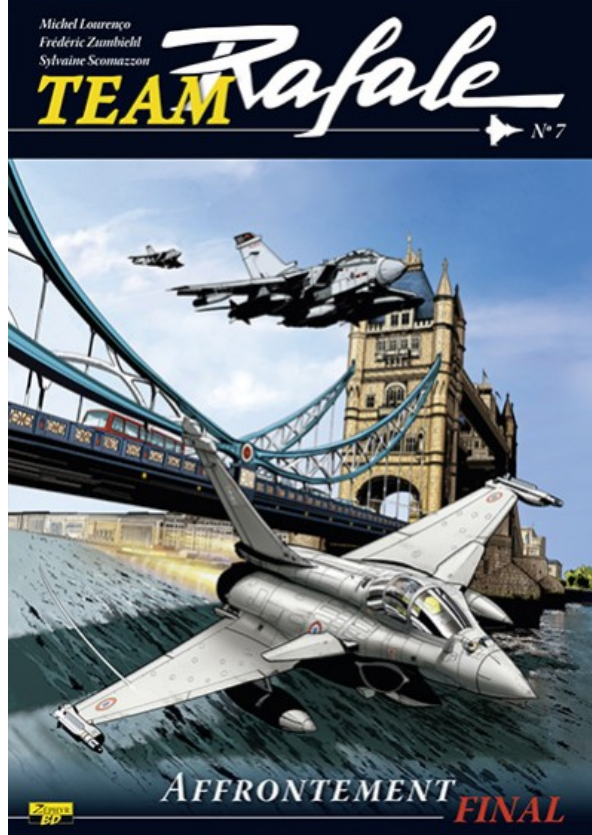
Francia es también una potencia en el mundo del cómic y desde los años sesenta, su industria aérea militar ha tenido su protagonismo en el mundillo...



Michel Tanguy y Ernest Lavardure -Los Caballeros del Cielo- son dos personajes célebres creados por Jean Michel Charlier y Albert Uderzo, coautor de Astérix. Son los pilotos del "Mirage" por antonomasia.



El "Mirage III E", protagonista principal de "Cañón Azul no responde" y "Rumbo Cero" de Tanguy y Lavardure. La versión E se distinguía de la C por su mayor equipamiento electrónico y por el abultamiento debajo del morro.



*"Team Rafale", "Rafale Leader" o "Missions Kimono"
son series francesas en las que el caza Dassault Rafale es el protagonista absoluto.*

El pabellón de "Entreguerras"



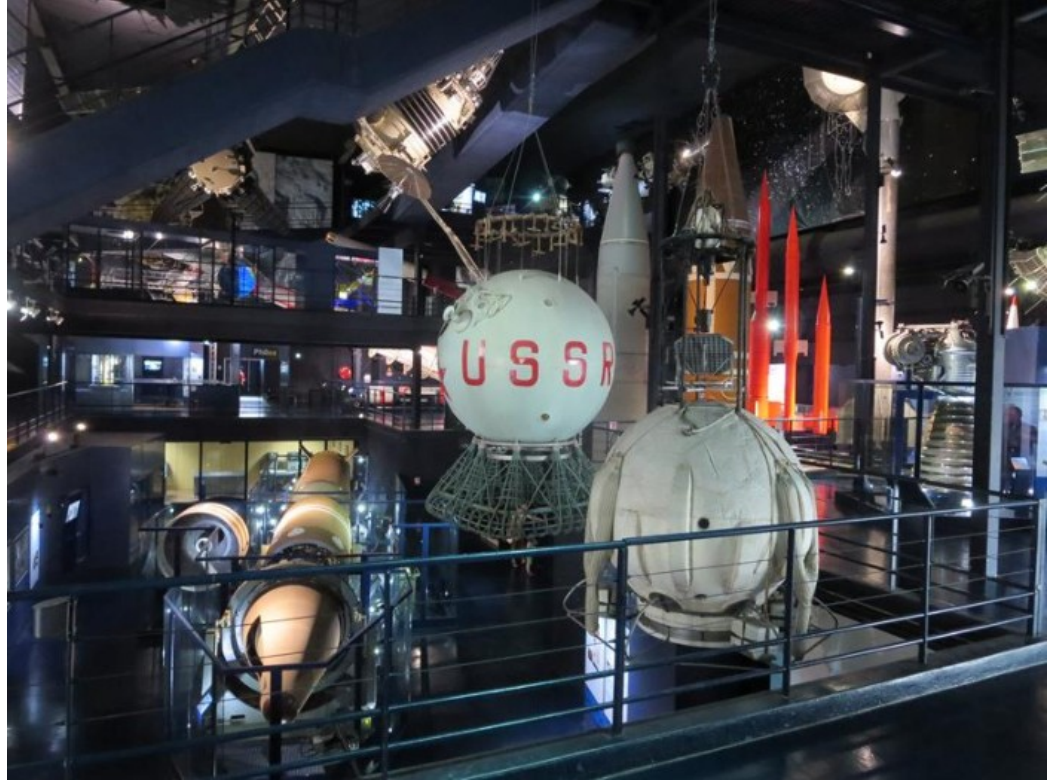
*Una numerosa exposición de aviones que marcaron la aviación en los años 20 y 30 del siglo pasado.
El biplano rojo es un Breguet que llegó a atravesar el Atlántico.*



El De Havilland "Dragon Rapide". Uno de ellos jugó un importante papel en la historia de España...

La Conquista del Espacio

Francia es la tercera potencia espacial del mundo detrás de los EEUU y Rusia y consecuentemente "exhibe músculo" en el museo. También se exponen maquetas de satélites de comunicaciones, naves espaciales de la época soviética como la Soyuz o la reproducción a escala del módulo lunar norteamericano. En cualquier caso, un agradable paseo por la "Conquista del espacio"...



Con este cohete, Francia puso en órbita su primer satélite espacial, bautizado "Astérix".



Desde luego el ramillete de satélites de telecomunicaciones, meteorológicos, etc. era más que amplia



La conquista de la Luna explicada...



El módulo lunar



Y con el paseo espacial daremos por terminada la descubierta del "Museo del Aire y el Espacio" de París. Y si os habéis quedado con ganas de más puede ser una buena idea echar un vistazo a los otros museos del Aire que hay por nuestra vieja Europa...



Julio 2018

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com

top