

«Nothing Compares to you»

JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA

Como reza la conocida canción “Nothing compares to you” de la irlandesa Sinéad O’Connor, no existe absolutamente nada comparado al Royal International Air Tattoo. Otra edición histórica, memorable, probablemente dentro de la aviación de combate, la mayor y más significativa exhibición de los últimos años, incluso, décadas.

La ya pasada edición del Royal International Air Tattoo se celebró, como viene siendo habitual, en la base británica de RAF Fairford, Gloucestershire, en pleno corazón de Inglaterra. A lo largo de sus tres jornadas, del 8 al 10 de julio, más de 153.000 personas pasaron por este increíble airshow. Realmente impresionante, como su perfecta y profesional organización.

Y es que una de las cualidades que distingue al RIAT de otros eventos, no sólo es el número y calidad de las aeronaves expuestas y sus tripulaciones; el equipo organizador es extraordinariamente profesional. Esto se traduce en una continuidad que rara vez puede encontrarse en otros certámenes.

Tras recoger el testigo del mítico campo de aviación de North Weald, lugar donde se celebró el primer Air Tattoo el 31 de mayo de 1971, y de RAF Greenham Common, que sirvió de sede hasta 1985, RAF Fairford y su increíble pista de dos millas de longitud, junto al enorme espacio destinado al estacionamiento de aeronaves, se ha convertido en el lugar idóneo para celebrar un evento de esta magnitud.

Con 535 aeronaves, el RIAT 2003 es todavía el evento más grande de la aviación jamás celebrado en todo el mundo, entrando incluso en el Libro

Guinness de los Récords. Tales cifras son ahora completamente ilusorias. Aun así, la participación de más de 230 aeronaves pertenecientes

a un total de 37 armas, está en consonancia con lo visto en los últimos años, situando un año más al Air Tattoo como el festival aéreo más grande del mundo.

Aún con todos estos apabullantes datos y cifras, el RIAT

2016 no pasará a los anales de la historia de la aviación por la “cantidad” de aeronaves exhibidas, si no por la “calidad”, novedad o primicia de algunos de los ejemplares allí expuestos. Una simple pregunta serviría al lector para responder lo que ha significado la presente edición para el mundo de la aviación de combate. A excepción de la familia Sukhoi-27, ¿se ha echado en falta algún avión de combate de tercera, cuarta, incluso quinta generación?

Más de 230 aviones de 24 nacionalidades distintas participaron en el RIAT 2016, en un ambiente primaveral, alternando momentos soleados con otros tormentosos. Muchísimos “highlights”: desde el display del F-22 ‘Raptor’, al Polaco MiG-29, pasando por las múltiples exhibiciones del Eurofighter Typhoon (incluido un ejemplar del Ala 14), a otras como la

del Rafale del Armeé del Air francés o el equipo acrobático turco, el Turkish Air Force F-16 ‘Solo Turk’.

Otro de los momentos más agradables y que más se cuidan en el RIAT, son las pasadas en formación,

como la protagonizada por los archifamosos Red Arrows junto a un F-35B y dos Typhoons, en un claro manifiesto de lo que será la capacidad aérea futura del Reino Unido para las próximas décadas. Otras presencias notables, unas por ser “su primera vez”, como es el caso del equipo acrobático Croata “Alas de Tormenta”, y otros por ser “su última vez”, como fue el caso del magnífico dúo francés, ‘Ramex Delta’ y sus Mirage 2000D.

Quizás, para algunos de nuestros entusiastas a la aviación histórica, la presente edición haya sido más pobre





“Eurofighter: Suma y sigue”. Las demostraciones protagonizadas por los tres ejemplares de Italia, Reino Unido y España estuvieron a un gran nivel, mostrando la maniobrabilidad de la aeronave, así como el tremendo empuje de sus motores. La demostración del UK Typhoon Display Team ha mejorado radicalmente en los últimos cuatro años. Mención aparte merece la demostración del IPA 6 (Instrumented Production Aircraft) de BAE Systems.

de lo que viene siendo habitual contemplar en Fairford. Tan solo con las primicias y novedades confirmadas en el RIAT 2016, las más de 8 horas diarias ininterrumpidas de vuelos y exhibiciones enlazadas una tras otra, sin apenas un respiro, se han quedado cortas para dar cabida a las aeronaves presentes en el Air Tattoo 2016. Todo un lujo de cartel y un auténtico festín de adrenalina y velocidad.

rácter más social e institucional, el airshow fue agasajado con la presencia de los Duques de Cambridge, quienes a su vez acompañaron al Príncipe George en lo que ha sido su primer compromiso público.

Sus Altezas Reales, el Príncipe Michael de Kent y el Príncipe Feisal de Jordania, fueron otras de las personalidades reales que tuvieron la oportunidad de presenciar el que probablemente haya sido el me-

de la US Air Force, general David Goldfein, destacados directivos de empresas aeronáuticas, como Sir Roger Carr Director de BAE Systems, Marillyn Hew-

El avión destinado a la temporada 2016 procede de la Décima Ala Táctica con base en Kleine Brogel. Decorado con un espectacular esquema conocido como “Blizzard” (“Ventisca”), la demostración corrió a cargo del Comandante Tom ‘Gizmo’ De Moortel, en esta su segunda temporada.

La jornada del viernes estuvo protagonizada por dos eventos de muy diferente índole; por un lado, lo que ha sido el primer display internacional del Lockheed Martin’s F-35B Lightning II, probablemente el caza más avanzado del mundo. Por otro lado, con un ca-

jor Air Tattoo de los últimos tiempos. Junto a los miembros de la realeza, la presencia de 36 jefes militares en representación de sus correspondientes ejércitos, incluido el nuevo Jefe

Espectacular despegue el protagonizado por el Fulcrum de la Fuerza Aérea de Polonia. Los MiG-29 polacos han estado muy activos en las misiones de vigilancia aérea del Báltico y participando regularmente en ejercicios multinacionales. Polonia está actualmente actualizando su flota de MiG-29, contemplando su retirada no antes del año 2028.

son, CEO de Lockheed Martin o Mr Allan McArtor, CEO de Airbus, el Ministro Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas británicas, Penny Mordaunt, o el propio Ministro secretario de Estado de Adquisiciones de Defensa, Philip Dunne, fueron algunos de los allí presentes, dando una idea de la magnitud e importancia del Royal International Air Tattoo.

Como colofón a la exitosa edición del RIAT 2016, en la noche del domingo se celebró el ya clásico festival de entrega de menciones y premios. La ceremonia comenzó con la entrega por parte de Príncipe Feisal de Jordania del King Hussein Memorial Sword, en memoria del Rey Hussein, patrono del International Air Tattoo desde 1983 hasta 1989. Tal distinción cayó en manos de la Patrulla Acrobática de la Fuerza Aérea Croata, la Krila Oluje (Alas de Tormenta), volando seis Pilatus PC-9M turboprop en reconocimiento a la mejor demostración en vuelo. El premio fue fruto de la precisión acrobática en condiciones atmosféricas cambiantes, así como a maniobras muy trabajadas y técnicas, muy típicas de la vieja escuela, en contraste con el “state of art” tecnológico exhibido a lo largo de todo el fin de semana en la Base de RAF Fairford.

Una vez más, el Air Tattoo ha sido un efectivo instrumento diplomático, y lo que es más importante, ha mostrado lo que el mundo de la aviación

en general, y el poder aéreo en particular, es y será los próximos años y décadas.

EXHIBICIÓN AÉREA: CAZA MAYOR

Unos parajes inigualables, un tiempo espléndido y probablemente la mayor exhibición de aviones de combate jamás mostrada, contribuyeron a que el display aéreo estuviera a la altura de las mejores ediciones.

Sin duda, dos aviones fueron los grandes protagonistas del RIAT 2016. El archipoderoso F-22 ‘Raptor’ y el tecnológico Martin F-35B Lightning II.

F-22A RAPTOR: ES OTRA COSA

Construido por Lockheed Martin, el F-22A Raptor es descrito no solo como un caza de superioridad aérea, si no como un caza de dominio aéreo. Su baja observabilidad, su tecnología y diseño “stealth”, sus características de vuelo, sus sensores avanzados, aseguran que cualquier amenaza aérea sea detectada y aniquilada antes de que el Raptor sea descubierto por radares hostiles.

No solo eso. La agilidad y maniobrabilidad del avión, favorecida por los motores con tobera vectorial bidireccional Pratt & Whitney F119-PW-100 le convierten en un oponente en el combate aire-aire sin igual. El F-22 tiene capacidad “supercru-cero”, es decir, es capaz de mantener velocidad supersónica a nivel de vuelo sin necesidad de usar post-combustión. Es a su vez una impresionante plataforma de ataque aire-suelo, demostrado en su bautismo de fuego en la campaña de Siria en Septiembre del 2014.

F-35: EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

La familia F-35 hizo su debut internacional, incluyendo tanto el modelo convencional F-35A “conventional take-off and landing (CTOL)”, como el modelo F-35B, “short take off/verti-



“Vipper: en continua evolución”. En cuanto a la competición dentro de la familia Vipper, el nivel de las exhibiciones mostradas este año ha mejorado enormemente con respecto a lo visto el año pasado. Las demostraciones griegas y turcas han escalado muchas po-



na del Sur, como de la VMX1, con sede en la Base Aérea de Edwards, California.

EUROFIGHTERS Y FALCONS: COMPETICIÓN ENTRE ALIADOS

Hasta un total de cuatro Eurofighter Typhoon y cuatro F-16 Fighting Falcon

cal landing” (STOVL), versión de aterrizaje y despegue vertical.

En el caso de la versión “A” se trata de un ejemplar de la 56 Ala de Caza, basada en la Base Aérea de Luke, California. Las unidades del F-35A irán destinadas a cubrir no sólo las necesidades de la United States Air Force (USAF), sino también los de muchos de sus aliados.

El F-35A es la versión más pequeña y ligera de la familia, y el único equipado con cañón interno de 25mm. Al contrario que sus hermanos “B” y “C”, ha sido diseñado para operar desde bases aéreas convencionales.

En el caso de la versión “B”, sus unidades podrán operar tanto desde pequeños portaaviones como desde bases aéreas o terrenos poco preparados.

La llegada del USMC F-35B ha sido sin duda el momento más esperado tanto por el público británico, como por sus Delegaciones, teniendo en cuenta la inminente puesta en servicio de la versión “B”, tanto en la Royal Air Force como en la Royal Navy.

Las primeras unidades en recibir sus F-35B serán el Escuadrón No. 617 de la RAF y el 809 NAS del Arma Aérea de la Flota de la Royal Navy, reemplazando los Tornado GR4 y los Harrier GR9 (estos fueron dados de baja ya en el año 2010) respectivamente.

La capacidad STOVL la proporciona el novedoso concepto de empuje de 90 grados desarrollado por Rolls-Royce.

Los aviones expuestos en RIAT 2016 proceden tanto de la VMFAT 501, sita en MCAS Beaufort, Caroli-

ting Falcon pudieron presenciarse en la exhibición dinámica del Air Tattoo 2016. Con sus particularidades y limitaciones (principalmente meteorológicas) todos ellos mostraron el buen hacer de estas máquinas y alto nivel de sus pilotos.

El desarrollo del Eurofighter Typhoon para convertirlo en un verdadero avión multi-rol ha llevado mucho tiempo y muchísimos esfuerzos. El avión desplegado por BAE Systems con el piloto de ensayos Nat Makepeace a los mandos, han mostrado que esta capacidad esta finalmente muy cerca. El avión voló sobre las llanuras de Gloucestershire portando seis MBDA Brimstone LCPSW (low collateral precision strike weapon) en dos pilones triples bajo las alas, dos bombas guiadas por láser Raytheon Paveway IV, cuatro misiles MBDA Meteor BVRAAM (Beyond Visual Range Air to Air missile) en las esta-



siones. La velocidad y las pasadas de un lado a otro de la pista han dado lugar a maniobras logradas, técnicas e incluyendo los incómodas g's negativas.

ciones de fuselaje y dos misiles aire-aire de corto alcance MBDA ASRA-AM en los pilones exteriores.

No es la primera vez que un Typhoon vuela un airshow con una completa panoplia de armas. Lo que si demuestra es el grado de madurez del Sistema de Armas logrando la integración de estas nuevas capacidades.

Las bombas Paveways ya son operativas en los Typhoons de la Royal Air Force, habiendo sido integradas en la configuración actual conocida como 'Phase 1 Enhancement' (P1E). Los misiles Meteor forman parte de la siguiente configuración, próxima a integrar, tanto en aviones en servicio como en las nuevas entregas dentro de lo que se conoce como segunda fase (P2E), la cual también incluye el misil de crucero MBDA Storm Shadow. Por último, las Brimstones estarán en un

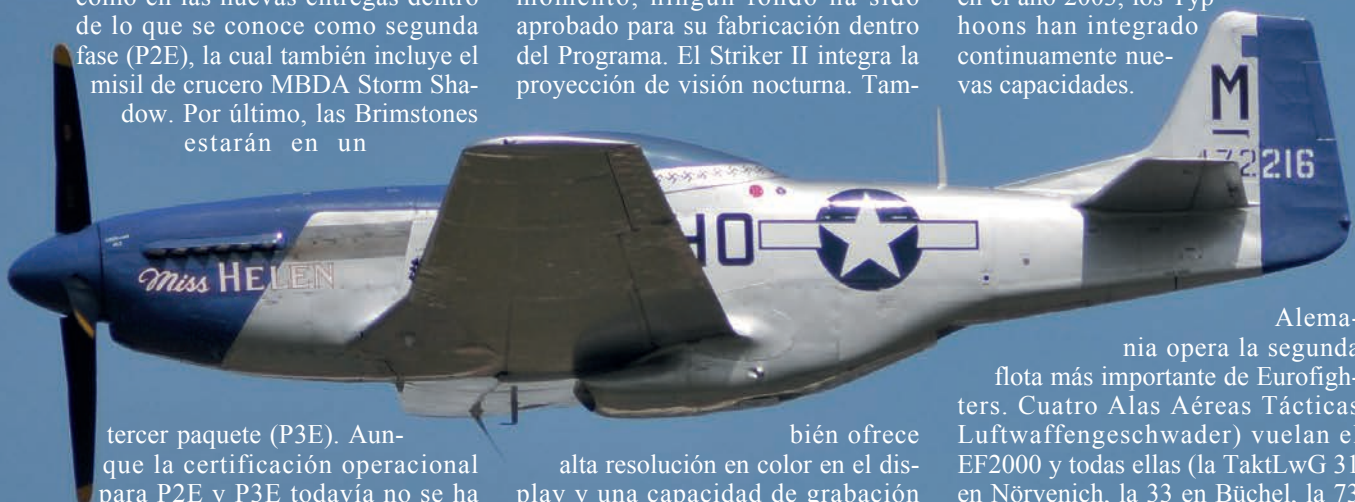
aparatos para el citado role más allá del año 2019.

Un cuarto paquete (P4E) está desarrollándose en este momento. Lo ambicioso de dicho paquete dependerá de los fondos aportados por los países socios. Dicho paquete podría incluir la integración de nuevo armamento, mejoras en el sistema Defensive Aids Sub System (DASS), geolocalización pasiva, extensión de banda baja y mejoras aerodinámicas.

En cuanto al nuevo casco del piloto, el Striker II, éste fue expuesto y utilizado durante la exhibición. Aunque presenta numerosas mejoras respecto al modelo anterior, al menos de momento, ningún fondo ha sido aprobado para su fabricación dentro del Programa. El Striker II integra la proyección de visión nocturna. Tam-

Omán (con 12 pedidos) y Kuwait (28 pedidos) serán los próximos usuarios del avión. En el 2018 Kuwait recibirá su primer ejemplar equipado con el nuevo radar de barrido electrónico Active Electronically Scanned Array (AESA), cuyo contrato de desarrollo fue firmado por las cuatro naciones del Programa en el año 2014.

El teniente de Navío Mark Long del Escuadrón N° 29, el Typhoon Operational Conversion Unit, de RAF Coningsby, Lincolnshire, fue el responsable de mostrar la potencia y agilidad del Eurofighter Typhoon FGR4. Desde su entrada en servicio en el año 2003, los Typhoons han integrado continuamente nuevas capacidades.



tercer paquete (P3E). Aunque la certificación operacional para P2E y P3E todavía no se ha logrado, se espera que ambas estén disponibles a lo largo del año 2018.

En cuanto al pesado Storm Shadow, éste presenta una integración más particular. Aun habiéndose realizado el primer lanzamiento del misil, su envolvente de vuelo presenta ciertas limitaciones que requieren todavía de algunos cambios en las leyes de control del avión.

Uno de los motivos que están empujando la integración de armamento aire-tierra en el Typhoon, es la inminente retirada de los Tornado en servicio en la RAF, previsto para el año 2019. Para entonces, tan solo se dispondrá de un escuadrón de F-35 y estos no podrán llevar ni Brimstone, Meteor ni Storm Shadows. La situación en el caso de los otros socios del programa, tanto Alemania como Italia con sus Tornados, así como España con sus F-18, es muy distinta: estos si tienen previsto mantener sus

bién ofrece alta resolución en color en el display y una capacidad de grabación diurna.

Según manifiesta BAE Systems, su casco completamente digital, es mucho más avanzado que el que lleva integrado el F-35.

El Programa Eurofighter lleva hasta la fecha entregados 478 de los 599 contratados. 21 escuadrones en seis países diferentes han acumulado más de 340.000 horas. De acuerdo al responsable del Programa en Airbus Defence & Space, el español Alberto Gutierrez, el avión ha logrado una disponibilidad del 99% en "operaciones reales" (entendiendo presumiblemente que se refería a las operaciones sobre Iraq y Siria llevadas a cabo por la RAF, y sobre las misiones de Arabia Saudí sobre Yemen).

Alemania opera la segunda flota más importante de Eurofighters. Cuatro Alas Aéreas Tácticas (Luftwaffengeschwader) vuelan el EF2000 y todas ellas (la TaktLwG 31 en Nörvenich, la 33 en Büchel, la 73 en Laage (su unidad de conversión operativa) y la 74 en Neuburg) contribuyeron al RIAT 2016.

Italia opera el F-2000, como se le



denomina nacionalmente al EF2000 (o TF-2000A en el caso del biplaza) en cinco Escuadrones, englobados a su vez en tres Alas Tácticas. Un ejemplar operado por el RSV de Pratica di Mare tomó parte en el display del RIAT 2016, con un segundo ejemplar en la línea estática.



“El Typhoon está de moda”. La plataforma contó con numerosos ejemplares del Typhoon, procedentes de unidades de primera línea de los escuadrones británicos, alemanes, italianos y españoles.

España por su parte, tras unos años difíciles en los que la crisis y los drásticos recortes en los presupuestos de Defensa mermaron y prácticamente cancelaron toda demostración en vuelo, participó en la presente edición con sendos ejemplares del Eurofighter EF2000, uno en la muestra estática y otra en la exhibición dinámica.

Aunque en esta ocasión fuese a los puntos, en opinión del autor la demostración del F-16 Demo Team belga fue la exhibición más sobresaliente

de la familia F-16. Fue sin duda, una de las exhibiciones más completas, técnicas y limpias de las presenciadas en el Air Tattoo 2016. Hoy en día, la flota de combate que opera la Fuerza Aérea belga es un componente más pequeño pero mucho más operativo que lo que fue hace unos años. Después de realizar un programa de modernización de media vida MLU (Mid-Life Upgrade) allá por los años 90, lo que en principio era una flota básicamente de caza, se ha convertido en una auténtico avión multi-rol. Bélgica ordenó originalmente 116 unidades de F-16 dentro de un gran pedido junto a Holanda, Dinamarca y Noruega, llegando incluso a las 160 unidades.

De aquellos, 54 aviones son los que hoy prestan servicio en dos Alas. Sus F-16 han participado activamente en operaciones aéreas sobre los Balcanes, Afganistán, Iraq y Libia, así como en tareas de Policía Aérea del Báltico.

Grecia, a pesar de su compleja situación política/económica, es otra de las naciones que se muestran muy activas en los últimos años. Sus contribuciones a los Air Tattoo son numerosas e importantes. El potente y vistoso F-16 Block 52 “Zeus” esta vez no pudo realizar la exhibición aérea por motivos técnicos.



dentro de la familia F-16. Fue sin duda, una de las exhibiciones más completas, técnicas y limpias de las presenciadas en el Air Tattoo 2016.

Hoy en día, la flota de combate que

Elegante formación la que protagonizaron el P-51 Mustang y el F-35 Lightning II. En el mundo de la aviación, hay aeronaves que logran ser una leyenda a través de sus gestas, heroicidades e incluso, por llegar a ser decisivos a la hora de escribir páginas en la historia de la humanidad, como es el caso del P-51 Mustang. Otras en cambio, han ocupado ya su lugar en la historia de la aviación, incluso antes de haber demostrado su propia valía.

nicos. En su lugar, si lo hizo otro ejemplar Bloque 52+.

El F-16C Bloque 52+ se distingue por sus tanques conformados, aumentando considerablemente su capacidad de combustible. Incluye otras mejoras importantes, destacando los motores, radar, aviónica y armamento, muy superiores a bloques anteriores. Estos son verdaderos aviones multi-función con roles tanto aire-aire como aire-tierra, incluidas las misiones SEAD (supresión de las defensas aéreas enemigas). Hasta tres escuadrones están equipados con el Bloque 52+, dos de los cuales son parte del Ala de Combate 115 en Souda, unidad responsable de proporcionar las aeronaves al equipo 'Zeus'.

Después de su exitoso debut en el RIAT 2011, donde fue merecedor del King Hussein Memorial Trophy, el F-16 Fighting Falcon Sototurk ha regresado a Fairford con un nivel técnico mucho más "europeo" y con una tabla mucho más técnica. Como nota discordante, quizás la exhibición a veces se dispersa en exceso, dejando excesivos tiempos muertos y quedando los espectadores huérfanos del espectáculo.

Usado tanto en labores de ataque al suelo, como de defensa aérea y de reconocimiento, Turquía es uno de los mayores usuarios del F-16 Fighting Falcon.

Durante los últimos años, Polonia ha sido una de las naciones más activas en el entorno internacional. Su Fuerza Aérea desplazó un par de F-16, dentro del conocido como Tiger Demo Team, una pareja de Mikoyan Gurevich MiG-29 procedente de la Base Aérea Táctica 23 en Mińsk Mazowiecki, al este de Polonia y el Equipo Orlik.

Polonia ordenó un total de 48 F-16C a Lockheed Martin en 2002 por un valor de 3.500 millones de dólares. Los F-16 Block 52 polacos volaron por primera vez en el año 2006. Propulsados por el motor Pratt and Whitney F-100-229 y equipados con el radar APG-68(V)9 y la suite de guerra electrónica ALQ-211(V)4, hacen de este modelo uno de los más avanzados dentro de la familia F-16.

El piloto a los mandos, el capitán Robert "BLUTO" Gałązka, ha sido entrenado por el personal del F-16 'ZEUS' Demo Team griego. Sin lugar

a dudas, las expectativas puestas en su debut internacional, han quedado sobradamente superadas.

Por lo que respecta a la exhibición de sus MiG-29, aun manteniendo el mismo esquema y decoración con el que deleitó en la temporada 2015, la puesta en escena, las maniobras, el empuje, el resbale de cola, en general, la exhibición llevada a cabo por el ejemplar de la 1 Eskadra Lotnictwa Taktycznego (Primer Escuadrón Táctico de Caza) fue realmente soberbia.

Y es que el Mikoyan-Gurevich MiG-29 era un formidable contendiente en los comienzos de su vida operativa, allá por el año 1977, pero hoy en día sigue siendo considerado un temido y maniobrable avión. La Fuerza Aérea de Polonia comenzó a recibir sus MiG-29 en 1989, siendo estos la punta de lanza de la defensa aérea y de los intereses polacos. Actualmente Polonia cuenta con dos bases equipadas con el potente 'Fulcrum'.

Francia, una vez más, fue otro de los grandes contribuyentes a la exhibición aérea. Un formidable Rafale y los dos Mirage 2000 de la formación Ramex Delta fueron los grandes estandartes galos.

Aún habiendo realizado su primer vuelo allá por el año 1986, el Dassault Rafale es hoy en día todo un exponente de lo que la aviación de combate más vanguardista puede ofrecer. Mientras que la Fuerza Aérea vuela las variantes Rafale C (monoplaza) y Rafale B (biplaza), la Marina francesa opera desde sus portaviones el modelo Rafale M. Egipto ha sido su primer cliente de exportación, habiendo comenzado recientemente sus primeras entregas. La Base Aérienne 113 de Saint-Dizier ha sido la unidad encargada de facilitar el ejemplar, siendo a su vez la sede del Rafale display team.

La patrulla táctica Ramex Delta, es uno de los numerosos equipos de demostración de la Fuerza Aérea francesa. Vuela dos ejemplares de la versión de ataque nuclear Dassault Mirage 2000N.

El Paul Bowen Trophy, presentado en memoria del confundador del Royal International Air Tattoo, Paul Bowen, fue para el capitán Jean-Guillaume Martinez y su French C. 'Marty', en su primera temporada como piloto del Rafale display, hizo una demostración precisa, potente y magníficamente ejecutada, prácticamente perfecta.



El Mirage 2000 hizo su primer vuelo en 1978. Entró en servicio en el Armée de l'Air a comienzo de los 80, incluida la versión 2000N con capacidad nuclear y formando parte de la columna vertebral de las Fuerzas Aériennes Stratégiques (Fuerzas Aéreas Estratégicas). Dicha versión sirve exclusivamente con la Armée de l'Air.

La exhibición de la patrulla Ramex Delta fue realmente espectacular, otorgándose por ello el RAFCTE Trophy a la mejor demostración foránea. El premio fue justo reconocimiento a su extraordinaria coordinación y coreografía. Sirvió además como colofón a su último display, ya que el equipo ha sido desactivado

“Pareja de ases”. ¿Se ha desenfocado el objetivo?

¿Se tratará de un reflejo de impresión?

NO!!! Son ellos. El equipo Ramex Delta, volando su dos Dassault Mirage 2000N, el caza francés en su versión de ataque nuclear. La ceremonia de entrega de premios fue especialmente exitosa para el Ramex Delta y sus Mirage 2000N. Gracias al esquema especial de pintura conmemorando el 100 aniversario de la creación del escuadrón ‘La Fayette’, el equipo se hizo con el premio a la mejor librea votada por los Friends of the Royal International Air Tattoo (FRIAT).

das intensivamente en las campañas de Iraq y Afganistán.

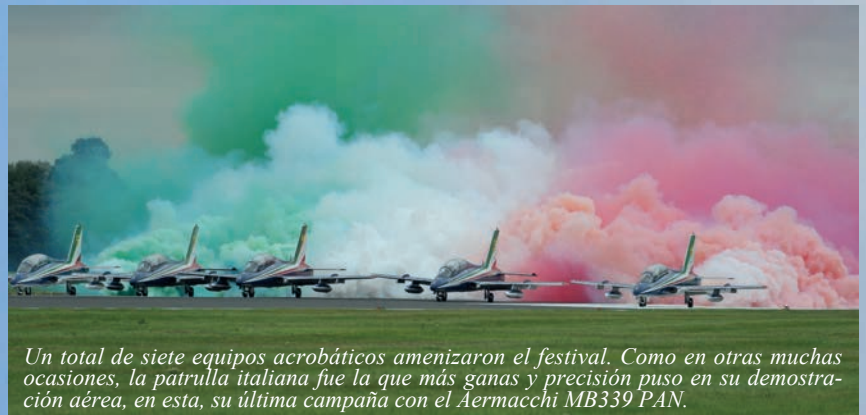
Como el lector puede desprender de las líneas leídas hasta el momento, la edición del Air Tattoo 2016 ha tenido una temática

que pudo verse en vuelo. Su demostración fue imponente, poniendo de manifiesto la madurez lograda por la plataforma en toda su envolvente de vuelo a bajas velocidades y baja cota. Después de un largo periodo de gestación, el primer prototipo del

A 400 M voló por primera vez el 11 Diciembre del 2009, dando comienzo un largo programa de ensayos en vuelo y que ahora comienzan a dar sus frutos con las primeras unidades entregadas a las fuerzas aéreas de Francia, Alemania, Reino Unido, Malasia y Turquía. Equipado con cuatro motores Europrop Internacional TP400, se trata de un avión de transporte que combina capacidades tácticas y estratégicas en una sola plataforma. Las previsiones apuntan a que el Ejército del Aire re-

definitivamente, coincidiendo con el 100 aniversario del archifamoso escuadrón, ‘La Fayette’. Un perfecto final para una increíble experiencia.

Desarrollado como una evolución significativa del F/A-18 Hornet, el Super Hornet voló por primera vez en 1995 y entró en servicio con la US Navy cuatro años más tarde. Esta magnífica plataforma multi-role presenta dos variantes distintas, el monoplaza F/A-18E y el biplaza F/A-18F, habiendo sido utiliza-



Un total de siete equipos acrobáticos amenizaron el festival. Como en otras muchas ocasiones, la patrulla italiana fue la que más ganas y precisión puso en su demostración aérea, en esta, su última campaña con el Aermacchi MB339 PAN.

cibirá su primera unidad en septiembre del presente año. España adquirió el compromiso de comprar 27 de estos aparatos, aunque finalmente el Ministerio de Defensa decidió rebajar el número hasta 13 unidades. El resto están a disposición de Airbus para su exportación a terceros y el dinero de la venta servirá para rebajar el coste del contrato.

Los helicópteros siempre han tenido su sitio en Fairford, pero al igual que la aviación histórica, ambos han sido los grandes damnificados por el protagonismo de los fighters. Aun así, varios ejemplares surcaron los cielos, pero una vez más, los dos equipos que volvieron a deleitar fueron el

360 grados, con una pulcritud y exactitud inimaginable. Operado infatigablemente en la campaña de Afganistán, el modelo destinado a las exhibiciones del año 2016 es la versión más moderna hasta la fecha, la HC6.

El convertiplano avión/helicóptero de rotor basculante Bell Boeing V-22 Osprey comienza a ser un invitado asiduo a los airshows. Su exhibición fue un claro ejemplo de su concepto; combina la versatilidad de un helicóptero con las prestaciones de un avión turbohélice de ala fija. Tras

despegar verticalmente, o con una pequeña carga,



Realmente impresionante. La puesta en escena del Boeing CH-47 Chinook fue realmente increíble, espectacular, haciendo maniobras inimaginables en un helicóptero de su tamaño.

Bo.105 del ejército alemán y el Boeing CH-47 Chinook de la RAF. Realmente impresionante la demostración de éste último. Ver a este camión del aire, capaz de transportar 10 toneladas de carga o 55 paracaidistas, haciendo loopings casi cerrados, giros laterales, movimientos laterales y a lo largo de los



La exhibición del A400M fue fantástica, poniendo de manifiesto la madurez lograda por esta plataforma. El poder de sus 4 motores se ponen de manifiesto en todo momento; en ocasiones las trepadas del avión alcanzan inclinaciones próximas a los 90 grados.

las barquillas del extremo del ala-montada que contienen los dos motores turboeje Rolls-Royce Allison AE1107C, comienzan su rotación para permitir la transición a vuelo convencional. Un total de 49 CV-22B han sido ordenadas por la US Air Force.

Por último, pero no menos importante, otro de los grandes protagonistas en toda exhibición aérea son las patrullas acrobáticas nacionales. En esta ocasión la presencia de siete equipos acrobáticos sirvieron para amenizar ambas jornadas con grandes y espectaculares momentos; los míticos Red Arrows y sus 9 Hawks T.1, la Patrouille Suisse y sus F-5, los Royal Jordanian Falcons y sus 4 Extra 300s, la pa-

La US Air Force es su único usuario habiendo recibido 187 ejemplares de producción. Los Raptors son operados desde sus unidades de Langley-Eustis en Virginia, Tyndall Air Force Base en Florida, Elmendorf AFB en Alaska y Hickam AFB en Hawái.

trulla Orliž y sus PZL-130TC, las Breitling Wingwalkers, el debut de los croatas Krila Olujeko sus seis Pilatus PC-9M y los extraordinarios Frecci Tricolori y sus diez Aermacchi MB339 PAN, ahora designados como AT-339A. Por cierto, el equipo italiano anunció la incorporación para ediciones futuras del Alenia Aermacchi M-345 HET (High Efficiency Trainer) como montura de los Frece Tricolori.

EXPOSICIÓN ESTÁTICA

La exhibición estática es uno de los aspectos más relevantes del Royal International Air Tattoo. Las aportaciones más importantes han corrido a cargo de la propia anfitriona, junto a la de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. A excepción del gigante C-17 Globemaster, todos los modelos en servicio con la Royal Air Force estaban desplegados en RAF Fairford. Mostró prácticamente toda su panoplia de aeronaves, desde los Hawks, Tornados y Tucanos, hasta sus flamantes A330 Voyager y A400M Atlas.

Por parte de los Estados Unidos de América, este año su presencia ha sido muy notable, protagonizado por KC-135R, F-15E, F-22 Raptor, F-35 Lightning II y Bell Boeing V-22 Osprey entre otros.

Como viene siendo habi-



Preciosa estampa la del F-35 con "todo fuera". La demostración llevada a cabo por la versión VSTOL del F-35, resultado prometedora. La madurez alcanzada por el avión en lo que a sus leyes de vuelo se refiere quedó muy patente. Perfecto equilibrio, estabilidad absoluta en sus maniobras, aún en vuelo estacionario y con viento cruzado.

na, fueron algunos de las aeronaves expuestas.

Grecia es uno de los mayores usuarios de F-16 en Europa. Sus unidades vuelan además del maniobrable caza americano, el gallo Dassault Mirage 2000 y el McDonnell Douglas F-4 y RF-4 Phantom (dos de cu-

Base Aérea de Andravida.

Otras naciones contribuyeron con ejemplares tan diversos como el Lockheed C-130E Hércules de la Fuerza Aérea de Paquistán o el C-295 de la Real Fuerza Aérea de Omán.

Sin duda, los bellos y agradados parajes de la campiña inglesa no hacen más que en-

tual, Alemania fue otro de los grandes contribuyentes. Ejemplares del A310 MRTT, A400M, Eurofighter EF2000 (con libreas realmente espectaculares), Tornados, Transall C-160D, Bo105, Dornier 228, EC135, e incluso un P-3C de la Marina germana-

yos ejemplares estaban expuestos en la parte estática). Grecia y Turquía son los últimos operadores de este magnífico y legendario avión. Grecia opera dos versiones: el F-4E (AUP) - Avionic Update Programme - usado tanto para misiones de aire-aire, como aire-suelo- y el RF-4E usado en tareas de reconocimiento táctico. El avión desplegado al certamen pertenece al 117 Ala de Combate sita en la

grandecer el esplendor del Royal International Air Tattoo. Al igual que el personal responsable de la organización y sus 2.000 voluntarios, que año tras año hacen del Air Tattoo no solo el evento aeronáutico más numeroso del mundo, si no el más prestigioso y el que más aficionados y especialistas de la aviación atrae. Y es que como muy profundamente siente el autor: Nothing compares to you. •