

Royal International Air Tattoo 2014

Mucho cumpleaños, pocas novedades

JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA
Fotografías del autor

DURANTE TRES DÍAS, MÁS DE 140.000 PERSONAS HAN TENIDO LA OPORTUNIDAD DE DISFRUTAR LO QUE ES CONSIDERADO POR MUCHOS COMO EL MAYOR FESTIVAL AÉREO DEL MUNDO. CELEBRADO EN LA BASE BRITÁNICA DE RAF FAIRFORD, LA PRESENTE EDICIÓN HA ESTADO DEDICADA ESPECIALMENTE A TODO UN EMBLEMA NACIONAL EN EL REINO UNIDO COMO ES LA PATRULLA ACROBÁTICA DE LOS RED ARROWS, CELEBRANDO LO QUE HA SIDO SU 50 ANIVERSARIO DESDE QUE ESTA SE FUNDÓ EN 1964.

La presente edición, aún sin grandes novedades, puede decirse ha cubierto la mayoría de las expectativas del público allí asistente. Sobre las tierras milenarias de los Cotswolds, aviones de combate, transporte, helicópteros, las patrullas acrobáticas



*La demostración del Solutürk en la presente edición ha estado en manos del Capitán Yusuf Kurt, utilizando para ello un ejemplar especialmente decorado del **Block 40** procedente del **141 Filo (Escuadrón)** estacionado en la 4ª Base Principal de Reactores en Akinci cerca de Ankara.*

más emblemáticas, incluso los clásicos warbirds, volaron durante más de nueve horas diarias sin interrupción para deleite de los allí presentes.

Como en todas las ediciones, siempre quedan highlights o momentos "especialmente reseñables" en la memoria de todo aficionado. Quizás este año pueda decirse que ha habido una de cal y otra de arena. Seguramente a casi todos los aficionados, un cierto sabor de frustración quedó patente cuando tan sólo 48 horas antes de abrirse las puertas, se anunciaba la cancelación de lo que iba a ser la principal atracción de la presente edición: la presentación internacional fuera de los Estados Unidos del avión que está llamado a ser la espina dorsal, no sólo de la Fuerza Aérea y de los Marines de los EEUU, sino de la OTAN en su conjunto: el Lockheed Martin JSF F-35B.

En los días previos al festival, durante una salida rutinaria de entrenamiento, un F-35A de la 33 Ala de Caza de la base norteamericana de Eglin AFB sufrió un fallo de motor y su posterior incendio. El piloto tuvo que abortar el despegue pero la aeronave quedó dañada en su totalidad. Inmediatamente y hasta el esclarecimiento de las causas del incendio, se dio la orden de paralizar toda la flota de F-35, incluidas las exhibiciones previstas en Fairford y Farnborough.

En el lado opuesto, dos raras avis, dos auténticas leyendas de la aviación. Por un lado un avión que ofrece muy pocas oportunidades para admirarlo en vuelo, el avión de ataque Sukhoi Su-22M procedente de la Fuerza Aérea Polaca, una auténtica reliquia de la Guerra Fría. Por otro lado una pareja de A-7 Corsair de la Fuerza Aérea Griega, sistema

prácticamente a punto de desaparecer del mundo militar operativo.

Siete equipos acrobáticos tomaron parte en la celebración del 50 aniversario de los Red Arrows. El viernes 11 de julio, los líderes de las patrullas Freccie Tricolori, Patrouille de France, Patrouille Suisse y Breitling Jet Team llevaron a cabo un flypast en formación junto al Squadron Leader Jim Turner.

Un total de 240 aeronaves procedentes de 31 armas aéreas, representando 25 países tomaron parte en el Air Tattoo. Tales cifras, junto a los ilustres invitados que honraron

c o n





Royal Air Force Typhoon. El poder y la agilidad del Eurofighter Typhoon FGR4 fue claramente demostrado en el RIAT 2014 por el Capitán Noel Rees del 29 (Reserve) Squadron, la unidad de conversión operativa de Typhoon en el Reino Unido, con sede en RAF Coningsby, Lincolnshire. Fue realmente imposible contar 3-4 segundos en las que las altas "ges" tanto positivas como negativas no estuvieran presentes. Ambas jornadas sirvieron para que el Capitán Rees pudiera alzarse con el premio Paul Bowen Trophy a la mejor demostración para un "Solo".

son o Bruce Dickinson también estuvieron presentes a lo largo de los tres días del airshow.

Como no podía ser menos, la realeza también quiso aportar su granito de arena: el Príncipe de Gales, el Príncipe Michael de Kent y el Príncipe Feisal de Jordania fueron algunos de los allí presentes.

EXPOSICIÓN AÉREA: MUCHA VELOCIDAD

A pesar de la cancelación del que estaba llamado a ser la gran estrella de la presente edición, el Lockheed Martin F-35B, la exhibición aérea estuvo repleta de magníficos aviones, incluyendo 3 F-16 displays de Turquía, Holanda y Bélgica, junto con el ya clásico Typhoon de la RAF o el retorno del L-39 de la Fuerza Aérea de Estonia, el Gripen sueco o el F/A-18C suizo.

En esta ocasión, es justo reconocer la gran aportación y apoyo prestado por el Reparto Sperimentale Volo de la Aeronautica Italiana (unidad con funciones y objetivos similares al CLAEX de nuestro Ejército del Aire). Sus demostraciones fueron excepcionales, desde el C-27J, el AMX o el Tornado, hasta la demostración del Typhoon, a un nivel y exigencia muy superior a la demostración del ejemplar británico (el otro Eurofighter presente en la exhibición aérea).



Royal Netherlands Air Force F-16AM Fighting Falcon. El Capitán Jeroen 'Slick' Dickens del 323 escuadrón, en su primer año como piloto de demostración, fue el responsable de volar el Dutch F-16 Demo Team.

su presencia la presente edición, dan una idea de la importancia, relevancia y reputación del Royal International Air Tattoo. Altos mandos del Ministerio de Defensa Británico y de la RAF, el Jefe de Personal de la US

Air Force, General Mark Welsh III, junto a otros 48 Jefes de Estado Mayor del Aire incluidos los de Turquía, Singapur, Nueva Zelanda, Bangladesh, Japón y Montenegro. Invitados del mundo de la Industria como Marillyn Hewson, CEO de Lockheed Martin, Hakan Buskhe, Presidente de Saab Global o celebridades como Alan Carr, Robson Green, Carol Vorderman, Adam Henson, Sir David Ja-





EF2000+ Spitfire UK. Más de 70 años separan estos dos soberbios aviones, iconos de dos épocas diferentes. Como cada año, las pasadas en formación tienen su momento especial en todo Air Tattoo. Este año, el ejemplar del Typhoon display team portaba una decoración “de época” similar a la del Spitfire de la Battle of Britain Memorial Flight.



A pesar de ello, para los entusiastas en general, el gran protagonista fue la pareja de Sukhoi Su-22, código OTAN “Fitter”, de la fuerza aérea polaca, último operador en Europa de este acreditado guerrero de la Guerra Fría.

Avión de ataque de geometría variable, hizo su debut como Su-17 (Su-22 era la designación de exportación) en 1966. Utilizado por la mayoría de las fuerzas aéreas de los países miembros del Pacto de Varsovia, hoy en día la Fuerza Aérea Polaca

cuenta con 32 aviones en dos escuadrones operados desde la 21 Base Aérea Táctica de Swidwin.

Aunque su demostración fue algo lenta y pesada, tener la oportunidad de ver lo que probablemente sea su última exhibición fuera de tierras polacas, es un auténtico regalo que

Tornado IT. En el presente RIAT 2014 fue el Reparto Sperimentale Volo el protagonista de la puesta en escena del Tornado.

seguro quedará en la memoria de este RIAT 2014.

Otra de las “estrellas” de la presente edición fue el F/A-18F Super Hornet. Desarrollado como una evolu-



“Aviones históricos”. Basados en RAF Coningsby, Lincolnshire, la BBMF cuenta en su inventario con dos Hurricanes y seis Spitfires, un Lancaster, un Dakota y dos Chipmunks utilizados para el entrenamiento de pilotos.

ción significativa del F/A-18 Hornet, el Super Hornet hizo su primer vuelo a finales del año 1995 y entró en servicio en la US Navy 4 años más tarde, logrando la capacidad operativa inicial en el 2001, y entrando en combate tan solo un año más tarde como parte de la Operación 'Southern Watch' sobre los cielos de Irak. El "SuperBug" tenía previsto volar los 3 días de la exhibición, pero finalmente tan solo lo hizo el viernes y el sábado. El viernes apenas hizo 3 maniobras y el sábado fue un auténtico desastre para lo que se esperaba de este avión y su tripulación. La exhibición fue distante, lejos del público, donde la altitud mínima no bajaba en ningún momento de los 1500 pies. Comparado con lo que se vio en el RIAT 2012, la demostración fue todo menos súper.

La familia Eurofighter estuvo muy presente en la exhibición aérea. Fue hace ya más de 20 años cuando el primer prototipo del Eurofighter 2000 vio la luz. Ahora conocido por la mayoría de sus operadores como Typhoon, este formidable avión de combate multi-role ya es una realidad operacional, en servicio no sólo con las fuerzas aéreas de las naciones socias del programa (Alemania, Italia, Reino Unido y España), sino también con las fuerzas aéreas de Arabia Saudí y Austria.

Desde que comenzaron las primeras entregas en el año 2003, las capacidades del Eurofighter han sido desarrolladas continuamente. Numerosas unidades, tanto en el Reino Unido, como en España y en el resto de naciones, han asumido responsabilidades QRA (Quick Reaction Alert). En el caso de la RAF, dichas funciones se desarrollan desde las bases de Coningsby y RAF Leuchars, llevando a cabo labores de defensa aérea. Más recientemente, en la Operación "Ellamy" sobre los cielos de Libia en el año 2011, fue donde se mostró el potencial de ataque de este magnífico avión.

Por parte del Reino Unido, un ejemplar del 29 (Reserve) Squadron, decorado especialmente para la presente temporada y que recuerda a las unidades de la Batalla de Inglaterra, fue el encargado de mos-

trar en vuelo las cualidades de este grandísimo aparato.

La presencia del 6 escuadrón de la RAF fue especialmente bienvenida dado que celebraba varios aniversarios en su haber. Formada el 31 de enero de 1914 como parte de la Royal Flying Corps, dicho escuadrón celebra su 100 aniversario, luciendo para ello una curiosa decoración en uno de

sus Typhoons. Basado en tonos desierto a lo largo de su fuselaje y cola, el esquema quería rendir homenaje a uno de los escuadrones más combatientes y exitosos contra los ataques durante la campaña 1942-43 en el desierto del Norte de África con sus Hawker Hurricane Mk.IID. En tiempos más recientes, el 6 escuadrón fue el último en operar el avión de ataque Jaguar GR.3/3A y T.4 en servicio desde la base RAF Coningsby en Lincolnshire hasta Mayo del 2007.

La Fuerza Aérea Italiana, donde el Eurofighter es conocido como F-2000A (o TF-2000A en el caso de las versiones doblemando), dispone de 5 escuadrones operacionales. El ejemplar que protagonizó la exhibición procedía del centro de ensayos en vuelo (Reparto Sperimentale Volo).

Suiza fue otra de las naciones que colaboró activamente con el RIAT 2014. Además de unidades de transporte y de dos Super Puma de la Lufttransportstaffel 6, la patrulla acrobática

suiza, junto a una pareja de F/A-18 Hornet estuvieron presentes en la exhibición aérea. El Hornet se trata de un avión de combate biturbina multirole, diseñado para llevar a cabo tanto misiones aire-aire, como de ataque (la designación F/A responde a las iniciales Fighter/Attack). El avión

entró en servicio con la fuerza aérea suiza en 1997 y es volado actualmente por 3 escuadrones desde las bases aéreas de Meiringen y Payerne.

La familia Gripen también estuvo bien representada con dos ejemplares en vuelo. El caza multirole JAS 39 Gripen es el último de una larga familia de aviones de combate producidos por la sueca Saab. A pesar de ello, el Gripen ha cosechado numerosos éxitos comerciales en el mercado internacional, aparte de la propia Fuerza Aérea Sueca. El primer prototipo del Gripen voló a finales del año 1988. Suecia hizo un pedido inicial de 204 ejemplares JAS 39A (en el caso de la versión monomando) y JAS 39B (para las versiones biplaza), encuadrados en 3 alas aéreas. Hace un par de años, Suecia volvió a hacer un pedido renombrándolo 'Next Generation' Gripen, con los JAS 39E y F.

Hungría entró a formar parte de la



familia Gripen en el año 2006 cuando encargó 14 ejemplares del exitoso Saab JAS 39 Gripen. Actualmente opera los aviones bajo un contrato de leasing con el gobierno sueco, habiendo sido renovado en el año 2012 por una década más. Dicho compromiso incluye una docena de monoplazas JAS 39C y una pareja de JAS 39D. Todos ellos son volados por el escuadrón 'Puma' del 59

Ala de Caza Táctica en Kecskemét. Hungría recientemente ha formado parte con sus Gripen en la operación multinacional de policía aérea sobre Eslovenia y los estados Bálticos.

Para los entusiastas de la aviación a reacción, la capacidad y versatilidad del multi-rol F-16 Fighting Falcon siempre es un estímulo para los sentidos. El General Dynamics F-16 celebra durante este año su 40 aniversario y para ello diversas naciones mostraron todo el potencial y carisma de esta bella maquina.

Siendo el tercer operador, tan solo por detrás de Israel y los EEUU, Turquía desplazó su F-16 Solotürk Team. La Fuerza Aérea Turca opera alrededor de 240 F-16Cs y F-16Ds, desde 6 bases diferentes, habiéndose añadido otras 30 unidades mas durante el pasado año, construidos estos últimos por Turkish Aerospace Industries.

Uno de los clientes originales del archifamoso F-16 Fighting Falcon en Europa fue Holanda allá por los años 70. Hoy en día, su fuerza aérea opera una flota de Fighting Falcons mucho más reducida comparada con la de los tiempos de la Guerra Fría, pero no han dejado de ser un muy capaz avión multi-rol, sobre todo después del programa MLU (Mid-Life Upgra-

de). Un total de 4 escuadrones operan el Falcon en la Royal Netherlands Air Force, dos desde Volkel y otros dos desde Leeuwarden. En esta última operan los escuadrones 322 y 323, responsables de preparar y operar el Dutch F-16 Demo Team para los años 2014 y 2015.

El tercer F-16 presente en la demostración aérea fue el ejemplar procedente de la Fuerza Aérea Belga. Basado en la Base Aérea de Florennes, el 350 escuadrón y su piloto, fueron, gracias a su soberbia exhibición, los auténticos protagonistas Vipper. La demostración llevada a cabo por el piloto belga, fue la más agresiva, técnica y completa de todas las vistas en el RIAT 2014.

Italia es el único país que todavía proporciona el Panavia Tornado a festivales aéreos internacionales. Entrando ya en la recta final de su vida operativa, el Tornado es un avión de ataque y geometría variable desarrollado por un consorcio de las industrias de Gran Bretaña, Alemania e Italia. Como en el caso de otros operadores, la fuerza aérea italiana ha reducido considerablemente su flota de Tornados, cuya designación nacional actual es la de A-200. Habiendo implementado una actualización de media vida, todavía tres escuadrones operativos vuelan la versión de ataque, y un escuadrón, la versión EA-200B (Tornado ECR), especializado en la supresión de defensas aéreas enemigas.

Dentro de los grandes pesos pesados, el A400M fue el único que pudo verse en vuelo. Después de un largo periodo de gestación, el primer prototipo del A400M 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 y Turquía. Durante el pasado mes de julio, Airbus Defence and Space llevó a cabo los primeros ensayos de repostaje en vuelo entre un avión cisterna A330 MRTT y un A400M (lo que se conoce como "wet contacts" o contactos húmedos). El A400M recibió en total durante estas

El prestigioso premio "As the Crow Flies Trophy" reconocido a la demostración más valiosa, votada por los Friends of the Royal International Air Tattoo, fue para el Comandante Bartłomiej Mejka y el Capitán Radosław Leszczyk de la Fuerza Aérea Polaca volando la pareja de Sukhoi Su-22M 'Fitter'.





“Estelas”. El Air Tattoo no sólo representa a la RAFCTE, una asociación vinculada a la Fuerza Aérea Británica para la captación de fondos y su utilización en actos de caridad de su personal. El Air Tattoo es un escaparate mundial, donde cada fuerza aérea, cada nación, cada escuadrón, cada piloto, lleva lo mejor de sí. Está en juego su prestigio, su honor y su buen hacer. Muestra de ello son las demostraciones que allí pueden presenciarse, donde la técnica, la destreza, la potencia, la tecnología está ante los ojos, no sólo de apasionados de la aviación, si no ante los ojos de críticos y expertos procedentes de todos los rincones del planeta. Muestra de ello, son la agresividad con que se realizan las maniobras, llevándo sus aviones al límite, donde las estelas de condensación por cambios bruscos de presión, quedan patentes sobre las alas y el fuselaje de los mejores aviones y los mejores pilotos.

pruebas más de 80 toneladas de combustible en un centenar de contactos, tanto de día como de noche.

Con una cartera de pedidos de 174 aviones y 8 naciones, las previsiones apuntan a que el Ejército del Aire comenzará a recibir las unidades que ha adquirido a lo largo del año que viene. 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.

Como se ha comentado, junto a la fallida presentación del F-35B, el otro tema principal de la presente edición del Air Tattoo fue la celebración del 50 aniversario de los archifamosos Red Arrows. Desde su formación en RAF Fairford en 1964, los Red Arrows han realizado más de 4.500 displays en 55 países, volando con un nivel de profesionalidad y sincronis-

mo como pocas patrullas han podido hacerlo. El equipo, empezó volando el Gnat T1 de entrenamiento antes de su paso definitivo al Hawk T1/1A.

Junto a la patrulla británica, las patrullas francesa, suiza, italiana, polaca (en este caso con doble representación), y la patrulla breítling, fueron las encargadas de hacer honores a tal aniversario.

El equipo nacional francés, la Patrouille de France, se dio cita en la presente edición con la formación de sus ocho Dassault/Dornier Alpha Jet E.

Con sede en la Base Aérea de Salon de Provence, el equipo acrobático celebró su 60 aniversario el pasado año 2013. Comenzó su andadura a los mandos del F-84G Thunderjet, seguido del Dassault Ouragan y Mystère IV, hasta llegar al Fouga Magister. No fue hasta mediados de los 80 cuando se produjo la conversión al Franco-Germano Alpha Jet.

Otro de los aniversarios celebrados en la presente edición fue la de la patrulla acrobática, la Patrouille Suisse,

celebrando su 50 aniversario. El equipo suizo hizo su debut en el Air Tattoo en 1979, volando Hawker Hunter F58s. A mediados de los 90 la patrulla se trasformó al más moderno, maniobrable y veloz Northrop F-5E Tiger II, cuya primera exhibición fue protagonizada en 1995.

Inusualmente, la fuerza aérea polaca cuenta con dos equipos acrobáticos; uno vuela el avión de entrenamiento TS-11 Iskra, siendo este calificativo el que da nombre a la patrulla, Biało-Czerwone Iskry (Rojo y Blanco Iskras), mientras que la montura de los PZL-130TC Turbo Orlik son los que dan nombre al Zespół Akrobacyjny Orlik (Equipo Acrobático Orlik).

El primer prototipo PZL-130 Orlik del fabricante polaco PZL-Mielec hizo su primer vuelo en 1984. Diseñado inicialmente con un motor de pistón, la versión definitiva, el Turbo Orlik, fue finalmente motorizado por un turbopropulsor. Dicha versión fue la que entró en servicio con la Fuerza





Aérea Polaca (único usuario hasta la fecha) en 1994. Todas las unidades han sido actualizadas a la versión PZL-130TC. El equipo acrobático tiene sus orígenes en 1998 siendo Ransom su base operativa, tanto de aviones, como de pilotos.

Hasta cinco demostraciones distintas de helicópteros pudieron verse en el RIAT 2014: un Super Puma suizo, un Merlin HM1 de la Royal Navy, el popular Chinook, la última aparición del Lynx AH7 y sobre todo, la demostración llevada a cabo por el Apache.

Desde hace más de una década, el Army Air Corps ha estado utilizando el poderoso Apache AH1. Este auténtico helicóptero “matatanques” ganó su credibilidad y popularidad durante la Primera Guerra del Golfo. Utilizado en todo los teatros de operaciones recientes, especialmente en Afganistán y Libia, los Apaches del Army Air Corps operan desde su base de Wattisham en Suffolk como parte de la 16 Brigada de Asalto Aéreo, una unidad muy potente del concepto 'rapid response' que combina el empleo de fuerzas aerotransportadas con helicópteros de ataque. En esta ocasión,



ha sido el 653 Squadron del tercer Regimiento el que ha proporcionado la tripulación del Apache Display Team para el año 2014.

La historia de la RAF durante la Segunda Guerra Mundial y el heroísmo de su personal, son objeto de culto a lo largo y ancho del Reino Unido. Cada año, numerosos eventos se celebran con lo que muchos conside-

Gripen Sueco. La familia Gripen estuvo representada con dos ejemplares en vuelo, uno procedente de la Fuerza Aérea Sueca y otro de la Fuerza Aérea Húngara.

ran el mejor museo histórico en condiciones de vuelo: los aviones de la Battle of Britain Memorial Flight. Al RIAT 2014, un Lancaster perteneciente al RAF Bomber Command du-



“Paracaídas”. “Los paracaídas están de moda”, comentaba un ingeniero mientras presenciaba el aterrizaje de la pareja de Sukhoi polacos. Cierto es que cada vez más los aviones de combate hacen uso de sus paracaídas de frenado, más con un objetivo fotogénico que con un fin operativo y de seguridad. Turcos, holandeses, belgas, polacos, ..., todos sacaron sus telas al sol.



F/A-18 de la Fuerza Aérea Suíza.
La velocidad, maniobrabilidad y aceleración de este magnífico avión, le ha hecho tremendamente popular y querido dentro del circuito internacional de airshows.

EXPOSICIÓN ESTÁTICA: VARIEDAD Y EXHOTISMOS

La exhibición estática en todos los RIAT es uno de los aspectos más relevantes y en el que se trata de cuidar siempre hasta el último detalle. Desde la variedad de ejemplares, la distribución de estos a lo largo de la plataforma, su disposición para fotografiarlos adecuadamente, hasta las distintas temáticas, hacen que dicha exhibición muchos ediciones haya requerido una jornada entera para su disfrute al completo.

Quizás la aportación más pobre la haya protagonizado la propia anfitriona, la Royal Air Force. En otras ediciones mostraba todo su potencial, al menos con un ejemplar de las aeronaves en servicio. Sin embargo este año, ningún avión de transporte o cisterna pudo contemplarse. Junto con el centenario de los Red Arrows, también se cumplía el 40 aniversario tanto del F-16 como del Hawk. Si es cierto que siete ejemplares hacían honor al cumpleaños del Vipper, pero ningún Hawk, a excepción de



Realmente soberbia fue la demostración del Comandante Aviateur Renaud 'Grat' Thys, volando el F-16AM del 350 escuadrón de la Fuerza Aérea Belga. A pesar de la edad de la montura, el Vipper jamás defrauda. Si además está en manos de un grandísimo piloto, el resultado sigue siendo igual de espectacular que lo era hace 20 años. Por ello no es de extrañar, que el trofeo a la Mejor demostración individual, el Sir Douglas Bader Trophy, fuera a parar a manos del Comandante Avi Thys.

rante la ofensiva nocturna contra la Alemania Nazi, dos cazas Spitfire y Hurricane que defendieron los cielos británicos contra la Luftwaffe en la celebre Batalla de Inglaterra y un avión de transporte Dakota, utilizado extensamente hace 70 años durante el desembarco Aliado de Normandía, fueron los ejemplares desplazados.





la propia patrulla acrobática, había en la exhibición haciendo honor a tan dilatada carrera.

Después de la ausencia en la pasada edición de un participante tan importante como son las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, este año su retorno ha estado protagonizado por KC-135R, F-15E, pero sobre todo por el novísimo P-8A Poseidon.

Habiendo reemplazado recientemente a toda una leyenda como ha sido y es el P-3 Orion en la US Navy, el P-8A Poseidon es un avión de patrulla marítima multimisión de largo radio de acción, especialmente diseñado para la guerra antisuperficie y antisubmarina, llamado a ser uno de los actores principales en las próximas décadas en todos los mares y océanos del mundo.

Basado en el comercial Boeing 737-800, la propia Boeing fue quien lidero el equipo industrial para el desarrollo del avión. La US Navy acaba de realizar su despliegue inicial de P-8A, mientras el derivado P-8I entró

F/A-18F SUPER HORNET de la US Navy.

Como magnífica plataforma multirole aire-airey aire-tierra que es, la demostración llevada a cabo en esta ocasión, fue con un perfil puramente aire-aire.

Las versiones E/F han sido extensamente utilizadas en Irak y Afganistán. El avión también está en servicio con la Royal Australian Air Force.

Una variante de ataque electrónico, el EA-18G Growler, es usado a su vez por ambas naciones.

en servicio con la marina Hindú y con la Royal Australian Air Force.

Otro de los participantes más exóticos fue un KC-767J de la JASDF. Japón, junto a Italia, fue el segundo cliente del Boeing KC-767, versión de repostaje en vuelo basado en el avión comercial 767. El primero de los KC-767J para la Fuerza de Autodefensa de Japón (JASDF), como es conocida su fuerza aérea, fue entregado en Febrero del año 2008; desde entonces los 4 ejemplares adquiridos ya han completado la flota entrando en servicio operativo con el 404 Hikotai (Escuadrón) en Komaki. También utilizado como



“Patrullas acrobáticas”. Las patrullas acrobáticas protagonizaron los honores y la entrega de trofeos de la presente edición. En su 50 aniversario, los Red Arrows fueron merecedores de la Steedman Display Sword, a la mejor demostración de un participante británico, mientras que sus homólogos de la Fuerza Aérea Italiana, los Frecce Tricolori, se alzaron con el Lockheed Martin Cannestra Trophy a la mejor demostración de un participante no británico. La Patrouille de France o la Patrouille Suisse fueron dos de las patrullas que también quisieron homenajear a las flechas rojas.



“Apache en acción”. Armado con pirotecnia el Apache AH1 del Army Air Corps dio una auténtica demostración de maniobras, evasiones y ataques, en lo que podría ser un escenario táctico con fuego real. Magnífica puesta en escena.

avión de pasajeros o en misiones de transporte de carga, los KC-767J tienen como misión primaria el repostaje en vuelo de todos los aviones de primera línea de la JASDF.

Más recientemente la US Air Force también ha firmado la adquisición de

KC-767, teniendo la designación oficial de KC-46A Pegasus una vez entre en servicio con la USAF.

Una auténtica joya del pasado. Así podría definirse los LTV A-7 Corsair II desplazados por la Fuerza Aérea Griega, último usuario mundial de

este venerable avión, cuyas gestas y récords en manos de la US Navy y la US Air Force quedaron de manifiesto durante la guerra de Vietnam.

Los dos aviones desplazados pertenecen al único escuadrón que opera la Fuerza Aérea Griega: el 336 Mira con base en Araxos. Grecia originalmente ordenó un total de 65 Corsair II, comenzando las entregas en el año 1975. A lo largo de los 90, su flota fue ampliada con otros 62 ex-US Navy A-7E y TA-7C s.

Como viene siendo habitual en las últimas ediciones, el producto nacional también está muy presente en Fairford con unidades procedentes de Portugal, Polonia, Chequia o España. 12 ejemplares del exitoso EADS CASA C295, ahora Airbus Defence and Space, están en servicio con la Fuerza Aérea Portuguesa. Mientras 7 de estas unidades son en su versión estándar de transporte, las restantes 5 unidades tienen cometidos multimisión marítima, capaz de llevar una gran variedad de misiones tales como la de patrulla marítima, antipiratería, protección ambiental, así como labores SAR. Los sistemas de misión necesarios para las labores de MPA (Maritime Patrol Aircraft) son de configuración 'roll-on, roll-off', permitiendo que la

US Navy P-8A Poseidon. Una de las estrellas del RIAT 2014 fue el P-8A Poseidon, como así lo atestigua la protección de la aeronave a cargo de policías fuertemente armados. Tras el desastre del vuelo MH370 de Malaysian Airlines, los Poseidones tanto de la US Navy como de la Marina India fueron inmediatamente desplegados en el área del desastre en misión de reconocimiento y salvamento.



Spanish Air Force EF-18 Hornet. A finales del año 1985 comenzaron las primeras entregas de los 72 McDonnell Douglas F/A-18 Hornet comprados por el Ejército del Aire español. Junto a estas unidades, 24 ex-US Navy fueron incorporadas a la flota de Hornets españoles. Una pareja de C.15 (indicativo con el que es conocido dentro del Ejército del Aire) fueron desplazados a Fairford, luciendo sus predominantes colores tigre.



aeronave sea utilizada para misiones de transporte e incluso configuraciones mixtas cuando así sea requerido.

Como parte de la modernización llevada a cabo por la Fuerza Aérea Polaca tras la Guerra Fría, muchos de sus sistemas han sido sustituidos por aeronaves occidentales como sustitutos de sus predecesores del Pacto de Varsovia. La flota de transporte ha sido muy modernizada, teniendo como columna vertebral la adquisición del Airbus Military C295 ahora en servicio con 12 ejemplares en el 13 Escuadrón de Transporte en Varsovia. Polonia además ha llegado a ser el operador más importante de esta variante

Hellenic Air Force A-7E/TA-7C Corsair II. *La oportunidad de ver estas viejas glorias llega a su fin; la retirada de los últimos corsarios está prevista para octubre del presente año. La pareja de A-7E Corsair II del 336 Olympos Escuadrón de la Fuerza Aérea Helena, recibieron el premio al mejor esquema del RIAT 2014. “Esta es la última ocasión que el A-7 será presentado fuera de Grecia, haciendo que el premio tenga un significado especial” comentó el Comandante Apostolos Papadopoulos. Y es que los años no pasan en balde. Obsérvese las numerosas pérdidas de aceite de este viejo corsario.*

de transporte y su primer cliente, tan solo por detrás de España.

Por último, pero no menos importante, una pareja de EF-18M fueron desplegados a la base de RAF Fairford. Utilizado por España tanto en misiones aire-aire, como aire-suelo, dicho sistema de armas ha sido utilizado exitosamente en operaciones sobre los Balcanes y más recientemente

en Libia. El Ala 15, con tres escuadrones y con sede en Zaragoza, fue la proveedora tanto de las aeronaves como de las tripulaciones. Lástima que la expectación en torno a la presencia española tan solo se limitara a la exhibición estática. Quizás para la próxima edición tengamos la oportunidad de ver la escarapela española surcando los cielos de Fairford ■



Royal International AIR TATTOO 2014

RAF Fairford, 11-13 de Julio de 2014

MIGUEL ÁNGEL MARTÍN PÉREZ
General del Ejército del Aire
Fotografías del autor

El Royal International Air Tattoo 2014, celebrado en la Base Aérea de Fairford de la RAF del 11 al 13 de Julio, ha tenido dos objetivos bien diferentes: servir de lugar de encuentro "informal" entre los Jefes de Estado Mayor

de todas las Fuerzas Aéreas, o de sus representantes, y la industria aeronáutica, y recaudar fondos para las asociaciones de la RAF que tienen fines benéficos. La fórmula elegida no puede ser más atractiva: exposiciones estáticas

de aeronaves junto con atracciones de feria e innumerables tiendas de recuerdos, a la vez que, de forma ininterrumpida, exhibiciones aéreas de patrullas acrobáticas, solos y sobrevuelos de aviones antiguos.

En el Air Tattoo las exposiciones estáticas de aeronaves compiten en permanencia con las ininterrumpidas exhibiciones aéreas de patrullas acrobáticas, solos y sobrevuelos de aviones antiguos.

No resulta en absoluto exagerado decir que es la mayor exhibición aérea del mundo, pues el protagonismo no es para las empresas en sí, sino para las aeronaves que producen, exhibiéndose en tierra o en el aire. Todo ello completado con otras atracciones para que el público en general, más de 130.000 visitantes, pueda disfrutar de un evento único. Solo hay que rezar para que la única variable de la ecuación del éxito que siempre queda sin fijar, la meteorología, sea la adecuada; como así lo fue este año.

UN POCO DE HISTORIA

El primer Air Tattoo se celebró en 1971 con la participación de un centenar de aeronaves. En 1976 añadió a su nombre el adjetivo de "internacional" y en 1996 le fue concedido un estatus especial por Su Majestad La Reina. La Base de la RAF Fairford es la que viene siendo utilizada desde 1985.

EDICIÓN 2014

Este año, además de contribuir a la asociación benéfica de la RAF Charitable Trust, creada en 2005 para apoyar a los miembros de la RAF que lo necesiten, así como a sus familias, también ha tenido



El JEMA (dcha.) conversando con el representante del JEMA de la Fuerza Aérea de Singapur y con Domingo Ureña Raso (centro), Vicepresidente ejecutivo de Airbus Defence and Space.



El JEMA (izda.) durante una de las asombrosas exhibiciones del A-400M, junto con Air Commodore de la RAF Jayne Millington y el coronel Živko Pejovic, Comandante de la Fuerza Aérea de Montenegro (dcha.), haciendo gala del ambiente distendido obligatorio en este evento.



No faltó la presencia de la industria española. En este caso con el C-295 del Ala nº 35. En la foto, el JEMA con la tripulación de Getafe, durante la exposición estática.



El F-18 del Ala nº 15, sus "tigres" y un stand de recuerdos de la unidad muy valorado por el público. A la derecha, el JEMA con dos pilotos del Ala nº 15, durante la exposición estática.



como objetivo inculcar en los jóvenes británicos el espíritu aeronáutico. Al mismo tiempo, se ha conmemorado el 50 aniversario de la creación de los Red Arrows, que ya tienen en su haber más de 49 temporadas de exhibiciones en 55 países, con un total de más de 4.500 exhibiciones.

A esta celebración se suma la del 40º aniversario de su avión actual, el Hawk, y también el de uno de los aviones de caza más exitosos del mundo: el F-16 Fighting Falcon. Para esta celebración, se ha invitado a participar a todos los países que operan ambos, Falcons y Hawks.

Por otra parte, una de las atracciones más esperadas era la del F-35 Lightning II Joint Strike Fighter, que tuvo que ser suspendida a causa de un incidente reciente que, por seguridad de vuelo, aconsejó esperar a la próxima edición.

AIR TATTOO 2014 Y EJÉRCITO DEL AIRE

Otra de las "fórmulas mágicas" de este evento es la de aglutinar

Jefes de Fuerzas Aéreas, empresarios y otras autoridades civiles y militares en un ambiente distendido, aunque no lo sea así el progra-

ma, muy comprimido y lleno de actividades, cuyo objeto es provocar el encuentro y la conversación. El Jefe de Estado Mayor del Aire, General del Aire F. Javier García Arnaiz, participó en todas ellas.

Como representación de la industria española y del Ejército del Aire, no faltó un C-295 del Ala nº 35.

Aunque no pudo asistir ninguna de las patrullas del Ejército del Aire, Águila o Aspa, sí lo hizo un C-15M del Ala nº 15, que compitió con sus "tigres" pintados en cola y depósitos para uno de los premios de "estética" que otorga la organización.

Finalmente, otros de los "encantos" del Air Tattoo son sus diversas competiciones tanto entre aeronaves como entre tripulaciones, así como sus famosos actos sociales, como la "Gala Dinner" ■



El JEMA con algunos miembros del Ala nº 15, que participaron en las competiciones entre tripulaciones, antes del comienzo de la "Gala Dinner".