



# Royal International Air Tattoo 2012

*Tornado  
Role Demo.  
Dos Panavia  
Tornado GR4.  
Escuadrón  
RAF X  
(Reserva).  
Base  
Lossiemouth.*

## Una fiesta aeronáutica para todos

**JOSÉ ZÁRATE VELASCO**  
*Fotografías del autor*

EL ROYAL INTERNATIONAL AIR TATOO ES UN GRAN EVENTO DE AVIACIÓN MILITAR QUE SE CELEBRA ANUALMENTE EN LA BASE AÉREA DE LA RAF DE FAIRFORD, SITUADA A 80 MILLAS AL OESTE DEL AEROPUERTO LONDINENSE DE HEATHROW. EL PRIMER AIR TATOO TUVO LUGAR EN 1971 EN EL AERÓDROMO DE NORTH WEALD EN ESSEX, Y AÑADIÓ A SU TÍTULO EL “INTERNATIONAL” EN 1976 Y EL “ROYAL” EN 1996 CUANDO RECIBIÓ EL RECONOCIMIENTO DE SU ESTATUS ÚNICO POR LA REINA DE INGLATERRA. DESDE 1973 A 1983 SE CELEBRÓ EN GREENHAM COMMON, ANTES DE SU TRASLADO A LA RELATIVAMENTE PRÓXIMA BASE DE FAIRFORD EN 1985, DONDE SE CELEBRA DESDE ENTONCES. LA EDICIÓN DEL 2003 FUE RECONOCIDA POR EL LIBRO GUINNESS DE LOS RÉCORDS COMO LA MAYOR EXHIBICIÓN AÉREA MILITAR DE TODOS LOS TIEMPOS, CON UNA ASISTENCIA DE 535 AERONAVES.

**E**l aeródromo de Fairford (código IATA: FFD, OACI: EGVA) se construyó en 1944 para servir como base a los transportes de tropas y planeadores que más tarde tomarían parte el día D en la invasión de Normandía. Debido a las características de su pista de vuelo, (por longitud -3.046m- y resistencia, capaz de

admitir cualquier peso de avión actual) fue el único campo alternativo de aterrizaje en el Reino Unido para el Space Shuttle de la NASA.

Conforme se acerca la tercera semana de julio de cada año, la oficina meteorológica de la Base de Fairford va recibiendo más y más visitas y llamadas. El informe que ellos mismos

cuellan en la “web” oficial [www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com) también es leído por muchos de los espectadores que tienen planeado acercarse al show, que en el Reino Unido es concebido como un festejo familiar y en cierto modo patriótico, no olvidemos que la Batalla de Inglaterra se libró en el aire y esos aviones que hoy la rememoran son parte de la historia reciente



de ese gran país. En Gloucestershire es bastante común ver lluvia en julio y por eso todo el mundo está pendiente del tiempo en los días previos; de hecho, el año 2008 tuvo que suspenderse el espectáculo por esa causa y sin ir más lejos el primer día del RIAT2011 tuvimos que soportar los que allí nos encontrábamos una lluvia intensa en medio de los prados de la base hasta que escampó a las 13:00 LT (hora local) y todos los aviones salieron a volar. Bueno, no todos, porque a la española Patrulla Águila, que tenía su vuelo programado para las 08:00 de la mañana no le encontraron un hueco y no pudo participar ni el sábado ni el domingo, con gran decepción por parte de los aficionados españoles. Este año no hubo decepción porque no asistió a Fairford, aunque no por sabido se les dejó de echar de menos.

Y también se echó de menos a la patrulla Frecce Tricolori italiana, que el año pasado dejó a todo el mundo ensimismado, a los Breitling Wingwalkers con sus chicas voladoras montadas sobre la cabina y a otros aviones que no acudieron a la edición 2012. Sí pudimos ver sin embargo al impresionante bombardero B2 Spirit del US Air Force Global Strike Command, que llegó el viernes desde Whiteman AFB (Missouri) tras un vuelo de once horas en su primera aparición en el Air Tatroo desde 1999, y a la patrulla Al Fursan (Los Caballeros) de los Emiratos Árabes Unidos, que hicieron su debut europeo en Fairford repitiendo su exhibición del pasado noviembre en el Dubai Airshow y mostrando a todos que aunque de reciente creación, su equipo formado por siete AerMacchi MB339NAT busca colocarse entre los mejores del mundo.

## EXPOSICIÓN ESTÁTICA

Este año el tema operacional del Air Tatroo era el Transporte Aéreo y



*Boeing Chinook HC2.  
Escuadrones RAF 18 y 27. Base Odiham.*



*Tornado GR4 en un supuesto  
táctico de demostración.*



*Black Eagles coreanos con un C5 Galaxy.*





*Boeing RC-135V Rivet Joint de reconocimiento. Escuadrones 38th RS y 53th RW. Offutt AFB.*



*Un Air Cadet de la RAF "pilotando" un C-130 Hércules.*



*Los chicos en plan de no perderse nada.*

el Repostaje en Vuelo, y así pudimos ver el KC-767TT de la Fuerza Aérea Italiana, los C-17A Globemaster y C-5 Galaxy de la USAF y el A310MRTT de la Fuerza Aérea Alemana. Otras estrellas del parque estático fueron el Super Étendart de la Marina Francesa, algunos Tornados pintados con tigres, la que podría ser última aparición de un F-4F Phantom II de la Fuerza Aérea Alemana, el RC-135V Rivet Joint de la USAF, el E-6B Mercury y P-3C Orión de la US Navy, el Pilatus PC-9M irlandés, el recién repintado Chimpunk T10 de la BBMF (Battle of Britain Memorial Flight) y un OV-10B Bronco basado en Bélgica y pilotado por el piloto civil Tony De Bruyn. Hay que decir que el martes posterior a RIAT, el Bronco sufrió un accidente en Kemble (cerca de Fairford) en el que el piloto De Bruyn sufrió heridas y el avión quedó totalmente destruido.

Otra joya que pudimos ver en la línea fue el Boeing KC-767J, de la Japonesa Air Self Defense Force. Esta ocasión fue la primera en la que un avión militar japonés aparecía en el Reino Unido y tuvo que ser el Tatoo la razón que le decidiera a venir. Debut para el Mil Mi-14 Haze de la Marina Polaca, vuelta del MIG-29UBS Fulcrum y del Let L-410UVP de la Fuerza Aérea Eslovaca y un extenso conjunto de diferentes versiones del C-130 de USA, Brasil, Noruega, Dinamarca, Jordania, los Emiratos Árabes Unidos y Colombia, país que visitaba por primera vez el Air Tatoo. También impresionaba la línea de F-16 de Holanda, Noruega y Bélgica aparcados junto al MIG eslovaco.

## EXHIBICIÓN EN VUELO

Como en otras ediciones, la maratón de los vuelos duró ocho horas cada día y nos trajo algunos de los mejores equipos mundiales de exhibiciones aéreas militares. La Royal Air Force centró todo su esfuerzo en celebrar el Jubileo de la Reina, figurando como artistas principales los Red Arrows, siempre espectaculares. Fue muy emotiva este año la pasada "missing man" final de los Tornados en conmemoración de la pérdida de



*The Red Arrows. BAe Hawk T1/T1A. Patrulla Acrobática de la RAF. RAF Scampton.*

tres pilotos del XV Squadron solo algunos días antes. El vuelo simulando acción real con varios ataques al suelo y tremendas explosiones siempre resulta excitante. Las pasadas a alta velocidad son tan brutales que dejan cientos de sirenas de alarmas de coches sonando. El Typhoon FGR4 pilotado por el SqN Leader Scott Loughran se llevó el premio al mejor solo y el Chinook HC2, que hay que decir que siempre impresiona por las asombrosas posiciones anormales en las que colocan ese aparato tan pesado y usualmente pausado, el premio a la mejor exhibición británica.

La pasada "Skylift" incluyó un Vickers VC-10 en su más que probable



*Northrop Grumman B-2A. Escuadrón 393. Ala 509. Whiteman AFB. Missouri. La tripulación contestaba preguntas, aunque no todas.*



*Predator C Avenger. Sorprende su tamaño al natural.*

última aparición en un RIAT y los siguientes "pesados": Lockheed Tristar KC1, C130J Hércules C4, C17A Globemaster III y el primer Airbus A330-200MRTT Voyager KC1 (versión cisterna del A330) y el Airbus A400M Atlas C1.

Todo el público estaba expectante el sábado para ver la repetición de la espectacular pasada que los 27 Hawk hicieron sobre el Castillo de Windsor el pasado mayo formando las letras "E II R" (Elisabeth II Regina), aunque ya avisaron por megafonía que no volarían por mal tiempo. Sin embargo sí pudimos verlos en su única pasada el domingo, en el que el tiempo fue algo mejor. También había interés por





*Histórico P7350 MK IIa, el más antiguo y único Supermarine Spitfire que participó en la batalla de Inglaterra que queda todavía en vuelo.*

ver volar el MV-22B Osprey de la US Marine Corps, ya que este año ha sido el primero en que los Marines han mostrado en público el avión y también era la primera ocasión en que el USMC participaba en vuelo en RIAT.

El histórico Avro Vulcan reaparecía tras una difícil temporada en la que sufrió un doble fallo de motor y tuvo que ausentarse de varias exhibiciones hasta lograr su nueva puesta a punto.

Y luego los platos fuertes, los reactores de combate y sus posquemadores mostrando los límites de las máquinas y de los pilotos en los "solos". Los F-16AM Fighting Falcon de los equipos "demo" belga y holandés resultan viejos conocidos en las exhibiciones europeas, pero el Rafale C de la Fuerza Aérea francesa y



*Avro Lancaster B1-PA474, del equipo "Battle of Britain Memorial Flight".*



*Westland WG-13 Lynx Mk80. Marina danesa.*

el Mig-29A Fulcrum de la Fuerza Aérea Polaca no son ni mucho menos tan frecuentes. El Yakovlev Yak-130 voló cargado de armamento y tanto el F/A-18F Super Hornet como el SAAB JAS-39C Gripen sueco dejaron una grata impresión.

En RIAT es un atrevimiento hablar de platos fuertes, porque ¿qué decir de las grandes patrullas acrobáticas? La Patrulla Suiza impecable como siempre, aunque los que la hemos visto volar con toda su espectacularidad en los picos de los Alpes en Axalp pensamos que allí están más en su salsa ¡volar sobre terreno llano les debe parecer facilísimo! Los Black Eagles coreanos, tras un planeamiento de años culminaron su sueño de participar en un evento de esta categoría en el Reino Unido

con sus relucientes KAI-T50 Golden Eagle supersónicos, que fueron desmontados y transportados en cargueros Boeing 747 de Korean Air Cargo para poder cubrir las 5.500 millas de su viaje a Europa.

“Como equipo estamos orgullosos de ser británicos y de ser miembros de una Fuerza Aérea reconocida en todo el mundo por su efectividad y profesionalidad” Así se presentan los Red Arrows, herederos de la tradición de la RAF's Central Flying School, la escuela de vuelo más antigua del mundo. Cuando esta patrulla emblemática está en la pista y meten motores y humos con los colores de la bandera, el locutor los nombra como “lo mejor de nuestra juventud británica y orgullo para todos”. Aunque este año solo participaron siete Hawk T1 tras un complicado 2011 en el que murieron dos pilotos en sendos accidentes, volverán al equipo de nueve la próxima temporada.

## MEMORIAL DE LA BATALLA DE INGLATERRA

Para los pilotos de cierta edad, los aviones que participaron en esa batalla forman parte de nuestros sueños de muchacho y para aquéllos que nunca los vieron volar resulta una experiencia emocionante. En la base de la RAF de Coningsby mantienen como oro en paño el llamado “Battle of Britain Memorial Flight” como recordatorio para las nuevas generaciones de aquellos pocos hombres que tanto hicieron por los demás. Se formó en 1957 y su equipo de exhibición típico está formado por un Avro Lancaster B1 PA474 (de los dos que quedan en el mundo) uno de los cinco Supermarine Spitfire (que van desde el primitivo IIa P7350 a los mucho más modernos y potentes PRXIX) y un Hurricane. Los pilotos voluntarios que los vuelan siguen una estricta instrucción para ir de menos a más y acabar volando el ya citado Spitfire PRXIX, equipado con motor Griffon, el “alto” de la gama. Como en otras instituciones de aviones históricos, vuelan pocas horas para mantener sus aparatos en óptimas condiciones y alargar su vida muchos años.



*A400M “Atlas”. En las últimas fases de sus pruebas en vuelo y próxima entrada en servicio, y cuyo primer cliente será la Fuerza Aérea francesa.*



*MV22B “Osprey”. Escuadrón VMM 264 “Black Nights”, Marine Corps Air Station, New River, North Carolina.*



*Pasada de los 27 Hawk T1 y T2 formando las letras “E I R”.*



## DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL FOTÓGRAFO

La fotografía de este tipo de exhibiciones es francamente complicada, sobre todo en lo referente a las imágenes de aviones en vuelo. Los reactores suelen hacer sus pasadas a gran velocidad, obligando a seleccionar velocidades de obturación altas para evitar que las fotografías salgan movidas, lo cual implica que el número F que selecciona la cámara sea bajo o muy bajo, con la consecuente disminución de la profundidad de campo que pone en peligro el foco en algunas zonas de la imagen, más aún con teleobjetivos de focal muy larga y situaciones de baja luminosidad, como sucede en un día muy nublado o con lluvia. Y los aviones de hélice o los helicópteros precisan todo lo contrario, velocidades de obturación bajas para que las hélices salgan movidas evitando el feo efecto de “palo congelado” que le quita a la imagen todo el dinamismo, por lo que resulta difícil conseguir que el aparato salga nítido, ya que al forzar el efecto de “hélice en movimiento” muchas veces lo que obtenemos es “todo en movimiento”, es decir foto inservible.

En este tipo de exhibiciones es importante colocarse en un lugar donde se puedan obtener imágenes sin obstáculos, es decir en primera línea, para lo cual hay que madrugar, y el inconveniente añadido al madrugón es que exige la defensa del “territorio” como si de un depredador se tratara, porque en el momento en que se abandone el puesto para tomar imágenes desde otros ángulos o para cubrir la exposición estática, el lugar será rápidamente ocupado por otros.

Los organizadores del RIAT tienen muy en cuenta estos conceptos, y si uno está dispuesto a pagar una nueva cuota tendrá acceso a la zona llamada “Jubilee Garden”, donde hay hamacas para descansar, zona de *catering* y un lugar especial habilitado para fotógrafos en el mejor lugar de la base, exactamente donde todos los aviones pasan para dejarse fotografiar en la mejor posición. Aún así, debo manifestar que el ingenio más fotografiado en Fairford año tras año no es el avión sino el altavoz, que inexplicablemente se sitúa en una interminable hilera en



*“The Breitling Jet Team”* aparecieron así por un hueco luminoso entre un cielo de nubes negras. Siete Aero L-39C Albatros Apache Aviation, Dijon-Darois. Francia.



*FA-18F Super Hornet.*  
Escuadrón VFA-122.



Línea de F-16 Lockheed Martin “Fighting Falcon” en la exposición estática.



*Mikoyan Mig-29A  
"Fulcrum". Fuerza Aérea  
polaca. Minsk Mazowiecki.*

primera fila y a bastante altura, arruinando miles de fotografías.

Todos los alrededores de la base se utilizan para situar a espectadores. En el otro lado de la pista hay varios campings desde donde se dispone de una buena perspectiva de la zona de pasadas de los aviones, así como de la pista de vuelo y de rodaje, incluso bastante más próxima que desde las tribunas de la base.

Son muchos los aficionados que llegan algunos días antes y aprovechan para tomar imágenes de las llegadas de los aviones sin los agobios de las multitudes. Desde el miércoles anterior se puede acceder a la base con el pase llamado "Park and View", siempre por supuesto pagando la correspondiente entrada.



*FGR4 Eurofighter "Typhoon".  
Escuadrón nº 6. RAF Leuchars.*

#### **ALOJAMIENTO Y PRECIOS**

Las entradas hay que comprarlas con antelación (no se venden en el *show*), y el pase incluyendo los dos días de la exhibición vale £70,00. Pases diarios: Jubilee Garden: £27,50.

The Grandstand (tribuna elevada con reserva de asiento): £25,00. Park and View (desde el miércoles hasta el lunes exceptuando los días del show): £20,00.

Coche de alquiler por cuatro días (en aeropuerto Heathrow): 125,00£.

El alojamiento se complica en las fechas próximas, por lo que es recomendable reservar lo antes posible teniendo en cuenta que las webs de hoteles permiten cancelar sin cargos siempre que se haga al menos con dos días de antelación respecto a la fecha de

reserva. Existe buen número de pequeños hoteles en la zona, que rondan las 100,00£ por noche en habitación doble.

Merece la pena asistir. Se trata, sin duda, de una de las mejores muestras de la aeronáutica actual, y toda una demostración de calidad y organización ■