

La *crisis* americana

JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA
Fotografías del autor

POCOS LUGARES EN EL MUNDO BRINDAN LA OPORTUNIDAD DE PRESENCIAR UN PAISAJE TÍPICO Y MARAVILLOSO COMO ES LA CAMPIÑA INGLESA, RODEADO DE PATOS, CISNES Y HERMOSOS RÍOS, MIENTRAS SE OBSERVA EN EL ATARDECER LA BELLEZA SIN IGUAL DE UN TRIPLE SIETE DESPEGANDO DE LA CERCANA BASE DE RAF BRIZE NORTON. ESTE LUGAR TIENE NOMBRE: LA BASE AÉREA BRITÁNICA DE FAIRFORD

La 42 edición del Royal International Air Tatoon (RIAT) celebrado en la base británica de RAF Fairford fue un reflejo de lo que es el panorama internacional. A pesar de todo, volvió a ser una vez más el mayor espectáculo aeronáutico del mundo, congregando alrededor de 130.000 visitantes. Aunque el número de aeronaves este año ha sido considerablemente inferior a ediciones anteriores, la variedad de demostraciones (desde cazas de última generación, reportajes en vuelo, aviones de transporte, helicópteros, warbirds, etc) no ha dejado a nadie indiferente, no existiendo todavía ningún festival parecido en Europa que alcance en prestigio, variedad y organización al celebrado en el corazón de los Costwolds.

ESTADOS UNIDOS ANUNCIA LA SUSPENSIÓN DE TODO "AIRSHOW"

Cuando en diciembre del 2012 el Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América anunciaba un drástico recorte presupuestario para el ejercicio 2013, las cancelaciones de *airshows* no tardaron en llegar, no solo en territorio americano, sino también en el resto del mundo. El 1 de abril se anunciaba la suspensión de la mayoría de los festivales en Estados Unidos, con inmediatos efectos, tanto en lo que a horas de entrenamiento se refiere, como a salidas a países aliados.

Como consecuencia de ello, uno de los aspectos más relevantes de la presente edición, fue el impacto que tu-

vo la participación americana, no por numerosa y relevante como ha sucedido casi siempre, sino por la nula presencia de esta. Y es que la participación norteamericana en el Air Tatoon va asociada al propio espíritu de Fairford, donde siempre asegura no solo un alto número de aeronaves, tanto en la exposición estática como en la dinámica, sino muchas veces la primicia de la presentación de sus últimas máquinas e ingenios voladores.

En esta ocasión la extensa plataforma, otras veces atestadas de Hércules, KC-10, B-52 o C-5, dejaba lugar a una exposición mucho mas reducida, donde el protagonismo de los grandes pesos pesados recayó en ejemplares como el KDC-10 de la Real Fuerza Aérea Holandesa, el Airbus A310 MRTT de la Luftwaffe alemana o al C-17A Globemaster III de la Royal Air Force Británica.

El festival dio comienzo oficialmente el 18 de julio, con la llegada

Como siempre la demostración llevada a cabo por el F-16AM del 322/323 Sqs de la Real Fuerza Aérea Holandesa estuvo a la altura de lo esperado. Magnífica también la coreografía musical utilizada para la ocasión, en consonancia con el avión: todo ritmo y velocidad.



Diseñado por la francesa Dassault Aviation para llevar a cabo un amplio rango de misiones incluyendo la defensa aérea, reconocimiento, ataque terrestre y ataque nuclear, el Rafale volvió a surcar los cielos de Fairford a los mandos del capitán Planché Benoît.

ce Dickinson de los Iron Maiden, miembros de la casa real británica, sus Altezas Reales el Duque de Kent y el Príncipe Feisal de Jordania, fueron algunos de los invitados.

En el capítulo de cazas, el EF2000 Typhoon de la RSV de la Fuerza Aérea Italiana, el Rafale de la Fuerza Aérea Francesa y los Gripen de las Fuerzas Aéreas Húngaras y Suecas fueron algunos de los ejemplares desplazados a Fairford. Países del Este también hicieron su demostración de fuerza, como la ya mítica silueta del MiG-29, en esta ocasión procedente de la Fuerza Aérea polaca, o un L-39C Albatros de la Fuerza Aérea de Estonia.

Dos naciones hicieron su debut en el Royal International Air Tattoo. Por un lado Finlandia con su NH90 y por otro lado Estonia y su L-39.

EXHIBICIÓN AÉREA: MENOS NOVEDOSA, PERO GRANDES ESTRELLAS EN EL FIRMAMENTO

Quizás la más dinámica y potente exhibición de todo el fin de semana fue la protagonizada por el Dassault Rafale de la ETR 02.092 "Aquitaine" basada en St. Dizier/Robinson. El

Rafale se mantuvo en frente de la audiencia en todo momento, recuperando po-

siciones y distancias constantemente, todo ello con la dificultad de llevar a cabo maniobras a muy altas velocidades y con constantes cambios de Gs. Tras haber recibido numerosos galardones en los RIAT 2011 y RIAT 2012, volvió a ser una de las estrellas con más luz propia.

Otra de las joyas presentes en Fairford, y uno de los ejemplares favoritos de la pasada edición, fue el MiG-29 de la fuerza aérea polaca volado por pilotos diferentes en cada jornada. Y aunque en el 2012 el equipo polaco se hizo merecedor del premio a la mejor demostración en vuelo, este año no fueron tan afortunados. Y es que la demostración llevada a cabo el sábado, fue algo más lejana y pasiva que la que pudo presenciarse el domingo. Aunque los pilotos polacos no fueron particularmente revolucionarios con su MiG, la combinación de agresividad, la elegancia de sus maniobras y el olor a Guerra Fría, hicieron que el Fulcrum volviera a deleitar a todos los aficionados.

Otro apartado especial cada edición son la familia Viper. En esta ocasión F-16 Fighting Falcon procedentes de las fuerzas aéreas de Bélgica y Holanda fueron sus máximos representantes; el piloto holandés quien puede ser considerado el justo vencedor de tan particular "lucha". Desafortunadamente el F-16M belga realizó su demostración demasiado alto y distante de la audiencia, nada que ver con pasadas exhibiciones, y perdió parte del impacto y agresividad visual de este magnífico avión.

Otra guerra particular fue la lle-

de las primeras aeronaves, para dar lugar a dos días de auténtica "extravaganza" aeronáutica. El RIAT es algo más que una exhibición aérea. No solo alrededor de 230 aeronaves de 19 naciones participaron en el evento; una treintena de mandos militares, 49 agregados militares, diversas celebridades del Reino Unido, Adam Henson y Bru-



General Dynamics F-16A MLU Fighting Falcon perteneciente al 350 escuadrón de la Fuerza Aérea Belga, a los mandos del Capitán Renaud "Grat" Thys, piloto instructor del 350 escuadrón con base en Florennes.



Diseñado por la compañía sueca SAAB para sustituir a los modelos SAAB 35 Draken y SAAB 37 Viggen, el JAS-39 Gripen también se encuentra en el inventario de la Fuerza Aérea Húngara. Al festival trasladó dos ejemplares procedentes del 1er escuadrón del Ala Táctica 59.



Llamativa decoración la de este Tornado FGR4 del 617 escuadrón, celebrando su 70 aniversario.



La familia Typhoon casi al completo. Interesante formación de Eurofighters, representando casi la totalidad de los escuadrones británicos. En la imagen el 1(F) Sqr y 6(F) Sqr con base en RAF Leuchars, y el 3(F) Sqr, 11(F) Sqr y 29(F) Sqr con base en RAF Coningsby.

vada a cabo por la familia Gripen. El Saab JAS-39 Gripen es de un caza en delta con planos canard (al igual que sus homólogos europeos Typhoon y Rafale), monomotor de cuarta generación. Un ejemplar de la fuerza aérea húngara de la 59 Ala de Caza Táctica

l o habitua l) fue también una tónica general, con diferentes

el Chinook), la novedad del tipo de helicóptero y el operador, hizo que fuera otro de los *highlights* de la jornada.

con base en Kecskemet y otro de la fuerza aérea sueca del Ala F7 con sede en Satenas, fueron los protagonistas de las exhibiciones aéreas. Y aunque la reputación que precedía al equipo húngaro era excelente, es justo reconocer que su demostración fue más pobre y menos técnica que la llevada a cabo por el piloto sueco.

La familia Typhoon también estuvo presente con dos ejemplares, uno procedente de la RAF del 29 Escuadrón con base en RAF Coningsby, y otro procedente de la Aeronautica Militare Italiana del Reparto Sperimentale Volo-RSV (Departamento de vuelo experimental), demostraron las grandísimas cualidades en el *dogfight* de este magnífico avión.

Dentro del programa de vuelos, la dura lucha entre helicópteros (más numerosa de

Magnífica pose la del MiG-29. El equipo polaco procede del Escuadrón Táctico 41 con base en Malbork y el Escuadrón Táctico 1 basado en Minsk Mazowiecki. Juntas estas unidades operan un total de 28 MiG-29A y 8 biplazas MiG-29UB.

equipos de "solos" procedentes de varias nacionalidades. Otro debutante internacional fue el NH Industries NH90TTH del ejército de tierra finlandés, de los que ya tiene en servicio 15 ejemplares. Aunque su exhibición nada tuvo que ver con otros ejemplares (sobre todo la llevada a cabo por

Muy arraigado al espíritu del RIAT es la muestra a su público de es-



Fue el piloto británico Flt Lt Jamie Norris quien se alzó con el trofeo Paul Bowen Trophy, en memoria del cofundador Paul Bowen para la mejor demostración de un solo. Dicha decisión pudiera considerarse algo "casera", sobre todo después de haber presenciado las pericias llevadas a cabo por pilotos polacos y franceses.

pectaculares pasadas. Desde la formación de más de 20 helicópteros en vuelo estacionario, a desfiles de más de 30 aeronaves. Y esta edición no iba a ser menos. Uno de los momentos estelares del fin de semana, al más estilo "Best of British", fue el de las pasadas protagonizadas por la ar-



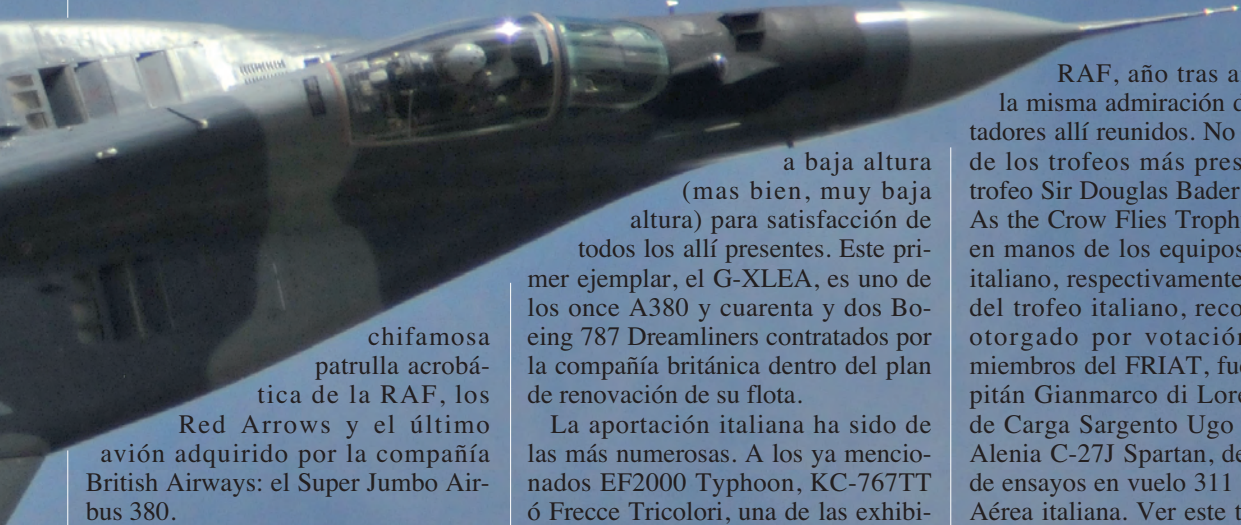
Aunque su demostración fue pobre, la presencia y decoración del L-39 Albatross de la Fuerza Aérea de Estonia fue novedosa e interesante.

Este ejemplar es uno de los dos en inventario con que cuenta este pequeño país. Siendo su rol primario el entrenamiento de pilotos y controladores aéreos tácticos, ambos aparatos son utilizados tanto para la formación del personal estonio como personal de la fuerza aérea lituana.

y a pesar de las pésimas condiciones meteorológicas, la formación del A380 junto a la patrulla británica dio lugar a una aproximación del Super Jumbo



La exhibición del AH-64 Apache del 301 escuadrón "Redskins" con base en Gilze-Rijen fue realmente soberbia, mostrando tanto sus capacidades en el campo de batalla, como las acrobáticas. Sin apenas mostrar un segundo de respiro en los 10 minutos de exhibición, los toneles, loopings y demás acrobacias, no pararon de sucederse.



chifamosa patrulla acrobática de la RAF, los Red Arrows y el último avión adquirido por la compañía British Airways: el Super Jumbo Airbus 380.

Procedente del aeropuerto de Manston, lugar en donde se forman las tripulaciones de British Airways,

a baja altura (mas bien, muy baja altura) para satisfacción de todos los allí presentes. Este primer ejemplar, el G-XLEA, es uno de los once A380 y cuarenta y dos Boeing 787 Dreamliners contratados por la compañía británica dentro del plan de renovación de su flota.

La aportación italiana ha sido de las más numerosas. A los ya mencionados EF2000 Typhoon, KC-767TT ó Frece Tricolori, una de las exhibiciones más espectaculares fue la del Alenia C-27J Spartan. Esta aeronave junto al Chinook Display Team de la

RAF, año tras año levantan la misma admiración de los espectadores allí reunidos. No en vano dos de los trofeos más prestigiosos, el trofeo Sir Douglas Bader Trophy y el As the Crow Flies Trophy, recayeron en manos de los equipos británico e italiano, respectivamente. En el caso del trofeo italiano, reconocimiento otorgado por votación entre los miembros del FRIAT, fue para el capitán Gianmarco di Loreto y el jefe de Carga Sargento Ugo Sabeni y su Alenia C-27J Spartan, del escuadrón de ensayos en vuelo 311 de la Fuerza Aérea italiana. Ver este tipo de aeronaves, haciendo toneles, trepadas casi a 90°, pasadas a cuchillo, aunque ya no sean una novedad, no han perdido



El trofeo Sir Douglas Bader Trophy a la mejor demostración individual fue para el Flt Lt Paul Farmer y su tripulación, volando el Chinook.



Los Red Arrows y el Airbus A380 de British Airways



Días después de celebrarse el Air Tattoo, la Fuerza Aérea Francesa recibía el primer ejemplar del Airbus A400M. Fabricado por Airbus Military, el A400M está propulsado por cuatro Europrop TP400-D6, uno de los motores turboprop más potentes jamás construidos, permitiendo al avión despegues muy cortos y trepadas como la que muestra la ilustración.

un ápice de espectacularidad y muestra de pericia y maestría.

La puesta en escena del Airbus A400M fue magnífica. Su exhibición fue un avance de lo que este magnífico avión está llamado a ser, incluyendo maniobras realmente versátiles y extremas. Todo ello hicieron que el Airbus A400M y el equipo de Karl-Heinz Mai y Anthony Flynn fueran

justo merecedores del premio Lockheed Martin Cannebra Trophy a la mejor demostración para un participante foráneo.

Como cada año, la exhibición aérea contó con numerosas patrullas acrobáticas, cinco en esta ocasión, incluyendo los Red Arrows, Il Frecce Tricolori, los Swiss PC-7 Display Team, los Royal Jordanian Falcons, y espe-

En el Royal International Air Tattoo se puede ver de casi todo. Desde los asombrosos Frecce Tricolori, impresionantes en la jornada del domingo, hasta las divertidas y acrobáticas Breitling Wingwalkers.



cialmente La Patrouille de France, esta última de manera “intensa”, haciendo un esfuerzo generoso en apoyar RIAT al mismo tiempo que lo hacía al Tour de France en París. De todas ellas, la demostración del equipo italiano en la jornada del domingo fue realmente la más espectacular (nada comparado a lo visto el sábado). Las distancias entre sus miembros, el sincronismo, la técnica y la puesta en escena de forma continua, son características innatas en el equipo italiano.

Uno de los displays llevados a cabo por unidades de la RAF fue el protagonizado por este Tucano del 72 Squadron, de RAF Linton-on-Ouse, a los mandos del Flt. Lt. Andrew Fyvie-Rae, cuyo esquema conmemora el 70 aniversario del escuadrón portando los colores del escuadrón de Spitfires durante la campaña de África en 1943. Su demostración le hicieron merecedor del Steedman Display Sword, para la mejor demostración de un participante británico.



A la finalización de las exhibiciones, en la ceremonia de clausura, se procedió a la entrega de premios a los participantes en las distintas demostraciones. El primer premio, el King Hussein Memorial Sword, en memoria del Rey Hussein de Jordania, a la mejor demostración en vuelo, fue a parar a manos de la Patrulla de la Fuerza Aérea Suiza y sus PC-7 de la base aérea de Dubendorf.



Las demostraciones del Vulcan B2 XH558 y del Meteor T7 fueron muy similares en ambas jornadas. Quizás se echo en falta algo de dramatismo como en anteriores ocasiones.

AVIACIÓN HISTÓRICA. SIEMPRE PRESENTE

Como no podía ser de otra forma, la nostalgia en tierras británicas es algo admirado, respetado y cultivado. Y el mundo de la aviación no podía ser menos. Es un auténtico placer, no solo para los ojos, también para los oídos, demostraciones como la del B-17G Flying Fortress Sally B o el PBV-5A Catalina de la Battle of Britain Memorial Flight.

Dentro de la aviación histórica, los

EXPOSICIÓN ESTÁTICA. MARAVILLAS SOBRE EL ASFALTO

Confirmada la ausencia de toda participación norteamericana, sobre todo de la USAF/USAFE, la exposición estática ha sido la que ha sufrido en mayor medida dicha decisión. La plataforma abarrotada de aviones ha dado lugar a una exposición mucho más liviana, donde las aeronaves se encontraban muy espaciadas unas de otras, no dando lugar a problemas de

aglomeración como en anteriores ediciones.

A pesar del reducido número de aeronaves, puede decirse que hubo una interesante y rica variedad. Y es que probablemente la presente edición del Royal International Air Tattoo haya sido la última oportunidad de ver algunos modelos de aviones con una dilatada y reconocida trayectoria a sus espaldas. El añorable VC-10 pondrá fin a una época cuando en septiembre del presente año diga adiós a su extensa vida, y muchos entusiastas a lo largo del mundo añorarán el rugido de sus cuatro motores Rolls Royce Conway y su característica estela de humo. Por su parte, la fuerza aérea francesa desplazó dos Mirage F.1 CR desde la base de Reims pertenecientes al ER02.033. Y es que los días de los Mirage F.1 en los cielos de Europa, llegan a su fin.

La Fuerza Aérea alemana desplazó dos de sus Tornado IDS del AG51. Especialmente atractivo fue el laureado "Arctic Tiger", con sus característicos colores, que le hicieron merito-



reactores también tienen su momento. Dos de las joyas británicas mejor conservadas son: el Avro Vulcan B2 XH558 y el siempre elegante Gloster Meteor T7. El Vulcan, lejos de lo que era su rol, mas bien como si de un caza de su época se tratara, ejecutó pasadas y trepadas de gran vistosidad y espectacularidad, aunque esto en ocasiones le costaba desplazarse a mas de una milla del público.

Basados en el aeropuerto de Salzburgo, Austria, un North American B-25J Mitchell junto a un Bull F4U-4 Corsair pertenecientes a la Flying Bulls, acompañados de la banda sonora de Hans Zimmer de Pearl Harbor, volvieron a poner las mentes de todos los espectadores en los cielos de la segunda guerra mundial.





Quizás las unidades más interesantes de la exposición estática fueron la pareja de Mirage F.1CR del escuadrón ER-02.033 procedente de la base de Reims, incluyendo uno de ellos esquema digitalizado. A pesar de no tener todavía fecha definitiva, todas los Mirage F.1 franceses tienen previsto su retirada a comienzos del 2014.



Cuatro aviones distintos de nacionalidades diferentes pudieron presenciarse de la familia EADS-CASA C235/295: un C-295M de la fuerza aérea finlandesa, un CN235M-100 del Cuerpo Aéreo Irlandés, un C-295M de la fuerza aérea polaca y un C-295M/MPA de patrulla marítima de la fuerza aérea portuguesa.

rio de tres Tiger Trophies en la pasada edición del Tiger Meet celebrada en Orland, Noruega, así como el trofeo al mejor esquema presente en el Tattoo.

Dentro de los transportes, especialmente importante fue la participación de aviones de tamaño medio. Desde un atractivo P-3C Orion de la marina alemana, pasando por un Antonov

An-2 de la fuerza aérea de Estonia, hasta diversas versiones de la familia EADS-CASA C235/295. Por desgracia esta fue la única "participación" española en la presente edición.



Panavia PA200 Tornado del Ala AG-51 de la fuerza Aérea alemana, pilotado por el capitán Nico Kohls y el capitán Nils Begnuth. Su refinada librea le mereció alzarse con el premio a la mejor decoración, reconocimiento otorgado por los miembros del FRIAT.

Con base en Suiza, la prestigiosa marca Breitling tuvo una participación reseñable en Fairford. El Breitling Super Constellation, uno de los dos únicos ejemplares a nivel mundial en condiciones de vuelo, volvió a deleitar a los allí presentes. Diseñado por uno de los grandes genios de la aeronáutica, Kelly Jhonson, el "Connie" fue en sus orígenes sinónimo de lujo en compañías aéreas, pasando a ser luego utilizado extensamente co-



Preciosas líneas la del Breitling Super Constellation. Lástima el acuerdo de la firma suiza con la organización del RIAT no contemplara el vuelo en los cielos de Fairford de este bello y elegante avión. Todo un clásico entre los clásicos.



Curiosos ejemplares derivados del jet regional Embraer ERJ-145. Aún basados en la misma plataforma, la filosofía, los equipos y los roles de ambos aviones difieren por completo.

mo avión de transporte militar durante la Segunda Guerra Mundial. El sonido de sus cuatro motores de pistón unido a su elegante y estilizada figura, fue un auténtico reclamo para los entusiastas allí reunidos.



La 42 edición del Royal International Air Tattoo puede pasar a la historia como la edición en la que los Estados Unidos de América no estuvieron presentes con ninguna de sus unidades. Quizás haya sido una edición algo menos numerosa de lo habitual. A pesar de ello, el éxito de lo visto en el programa de vuelos y en

Dentro de la exposición estática, dos singulares ejemplos del exitoso Embraer EMB145 pudieron observarse. Por un lado un EMB145H AEW&C Erieye de la fuerza aérea helena, equipado con el radar SAAB Microwave Systems Erieye, montado directamente sobre el fuselaje. Cuatro de estos aviones están operativos en

el país heleno. Por otro lado un EMB145 Multi Intel, conocido como R-99 en la Fuerza Aérea brasileña, cuyo sistema proporciona imágenes e información de inteligencia en tiempo real de objetivos terrestres. Brasil cuenta actualmente con cinco ejemplares del modelo R-99A y tres ejemplares del modelo R-99B.

la exposición estática, es incuestionable. Los tiempos que corren no son precisamente los mejores para la celebración de festivales aéreos. Y el RIAT no es una excepción. A pesar de todo, el Royal International Air Tattoo sigue siendo considerado el más grande e importante festival aéreo del mundo. ■