



«A mal tiempo...»

JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA
Fotografías del autor

«VIRIDIS INSULA» PARA LOS ROMANOS. EL CORAZÓN DE INGLATERRA ORIGINALMENTE VERDE PURO, HA TERMINADO SALPICADO POR PEQUEÑAS PRADERAS Y PASTOS OCRES. AUNQUE EL COLOR VERDE AÚN SE CULTIVA EN LOS BALCONES Y JARDINES DE LAS CASAS, LOS COTSWOLDS TIENEN SU PROPIO TÁMESIS Y SUS COLINAS. AQUÍ LOS CAMPOS PRESUMEN DE BOSQUES, FRUTOS ROJOS, ROBLES. LOS CIELOS SON COMO UNA PROLONGACIÓN DEL OCÉANO ATLÁNTICO, POR LA NOCHE CON ESTRELLAS QUE PARECEN PEQUEÑAS HOGUERAS ENCENDIDAS Y DE DÍA, DURANTE UN MINÚSCULO FIN DE SEMANA AL AÑO, EL CIELO SE CONVIERTE EN UN CAMPO DE HADAS Y ÁNGELES, SOBRE ONDAS GRISES Y BLANCAS.

Realmente el punto culminante de la celebración de la USAF fue la inesperada visita del B-2A Spirit en el último día del show. El bombardero furtivo, en vuelo de entrenamiento transatlántico dentro del concepto «Global Power» desde la base aérea de Whiteman en Missouri, realizó dos flypasts escoltados por dos F-15C Eagle antes de su vuelo de regreso a tierras norteamericanas

que son), las casi 160.000 personas que se congregaron en la base británica de RAF Fairford, quedaron plenamente satisfechas tras haber disfrutado de las demostraciones en vuelo de algunos de los pilotos y aeronaves más importantes del mundo.

Como cada año, el RIAT (Royal International Air Tattoo) está dedicado a una o varias te-

máticas. En esta ocasión, el festival ha ido paralelo a la conmemoración del 70 aniversario de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF). Fue en 1947 cuando la rama aérea del Ejército se convirtió en un arma separada dentro de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos.

La participación estadounidense ha sido espectacular no solo en el aire, también en la exposición estática, con ejemplares de prácticamente todos los sistemas aéreos con que cuenta actualmente su Fuerza Aérea. Desde el mítico U-2, hasta el todopoderoso F-22, pasando por el versátil C-17, los Viper o Eagle, incluso los espectaculares Thunderbirds y sus F-16, todos ellos presentes y rindiendo tributo a los ya 70 años de historia.

Y es que la fuerte relación existente entre el Air Tattoo y la Fuerza Aérea de los EE.UU., construida a lo largo de los últimos 40 años, quedó plenamente plasmada y demostrada con el número y calidad de ejemplares aportados a la edición del RIAT 2017.

Junto a los Thunderbirds, cuya «coreografía terrestre» previa a la demostración en vuelo era tan entretenida como aquella, el aniversario también contó con la participación de dos míticos *warbirds*, un B-17G Flying Fortress y un P-51D


Precioso Tornado GR4 pintado en colores «rosa del desierto» en homenaje a la operación Granby de 1991

Un año más, los cielos de Inglaterra fueron testigos del soberbio espectáculo aéreo que tuvo lugar durante tres completas jornadas, desde el 14 al 16 de julio. En un entorno «casi» perfecto (las condiciones meteorológicas en el Reino Unido son las



Mustang, la exhibición del caza de quinta generación F-22 Raptor o la espectacular formación de aviones pertenecientes a la Fuerzas Aérea de Estados Unidos en Europa (US-AFE). Desafortunadamente, el F-22 no fue capaz de mostrar el sábadodo todo su potencial debido a las inclemencias meteorológicas y a un techo de nubes muy bajo. Aunque hubo que esperar a la jornada dominical, el Raptor sí realizó entonces una poderosa y magnífica demostración que le hizo meritorio del Trofeo Paul Bowen a la mejor exhibición de un reactor.

La repercusión y alcance de todos los certámenes del Air Tattoo queda perfectamente plasmada por los invitados a la exhibición. Entre los conocidos como invitados VIP estuvieron presentes SAR el duque de Gloucester, el secretario de Estado para la Defensa, Michael Fallon, el canciller del Tesoro, Philip Hammond y el embajador de EE.UU. en el Reino Unido, Lewis Lukens; altos representantes de la industria, como el presidente y el director ejecutivo de BAE Systems, Roger Carr y Charles Woodburn, el



Espectacular despegue el protagonizado por el F-22A de la Fuerza Aérea de EEUU. Aunque el display solo pudo llevarse a cabo en la jornada dominical, los jueces reconocieron tanto el papel mediático del Raptor como la demostración «constante, poderosa y magníficamente ejecutada»

CEO de Lockheed Martin, Marillyn Hewson, Dave Perry, director global de Desarrollo de Negocios de Northrop Grumman y el CEO de Boeing Defense, Leanne Caret, y altos mandos militares, como el jefe del Estado Mayor del Aire, Stephen Hillier o el jefe del Estado Mayor de la USAF, David Goldfein. En total, 63 delegaciones honraron con su presencia, representando buena parte de las armas aéreas de todo el mundo.

246 aeronaves participaron en el Air Tattoo pertenecientes a 32 armas aéreas y representando a 26 naciones. Aunque a última hora se dieron varias desafortunadas cancelaciones, como el A-4N Skyhawk de Discovery Air Services que no pudo trasladarse a Fairford debido a compromisos operacionales con la Fuerza Aérea alemana o el E-3A Sentry, operado sin descanso por la OTAN, dichas pérdidas fueron más que apropiadamente reemplazadas por un «excéntrico» ejemplar del C-130 Hercules de la Fuerza Aérea israelí, siendo esta su primera aparición en un festival europeo.

El único punto negativo del fin de semana fue la climatología. Lástima que ante la gran variedad y calidad de demostraciones desplegadas en Fairford, el típico clima inglés (techos de nubes muy bajos, lluvias intermitentes), motivó la cancelación de numerosas exhibiciones y limitó la espectacularidad de las demostraciones y de los reportajes fotográficos.

A los típicos Eagle, KC-135, Hercules o Viper, se unieron una gran variedad de bombarderos, cazas, cisternas y helicópteros. Desde el B-1B o el B-52H, hasta los MC-130J, C-17A, KC-135R, F-16CM, F-15C, F-15E, CV-22B o HH-60G



Por otro lado, gracias a un extraordinario equipo, que incluye un pequeño ejército de más de 2.000 voluntarios, junto a una extraordinaria organización, el evento ha sido un año más un auténtico ejemplo de seguridad y profesionalidad, del que el mundo de la aviación puede sentirse realmente orgulloso.

EXHIBICIÓN AÉREA: PODER AÉREO ABSOLUTO

La exhibición aérea, como cada año, comenzó puntualmente a las 10:00 horas, cuando el Saab JAS-39C Gripen de la Fuerza Aérea checa tomó los cielos de los Cotswolds en un ambiente plenamente invernal. Obstaculizado por la llovizna y las nubes bajas, la exhibición fue sin embargo un impresionante esfuerzo por parte del piloto, que por desgracia, a medida que las condiciones empeoraron aún más, no tuvo otra alternativa que aterrizar con el programa aparentemente incompleto.

70 ANIVERSARIO DE LA USAF

En contadas ocasiones se puede decir que el protagonismo de todo un Air Tattoo haya sido tan abrumador por parte de una sola nación. Indudablemente, en esta ocasión, los Estados Unidos y sus Fuerzas Armadas, y más en concreto, su Fuerza Aérea, ha sido la acaparadora de prácticamente todas las miradas.

Probablemente, el ejemplar más esperado por todos los aficionados congregados en RAF Fairford era el



flamante F-22. La demostración del Raptor tuvo una suerte dispar. Mientras que el sábado tuvo que abortar su salida por las condiciones meteorológicas (la mayoría de exhibiciones tienen un techo mínimo de nubes de 1.000 pies, pero el requisito del Raptor es de 1.500 pies, y este no se cumplía), el domingo si hizo una demostración plena, mostrando lo que realmente este emperador del aire puede hacer en un palmo de la mano. Construido por Lockheed Martin y descrito no solo como un *fighter* de superioridad aérea, sino como un auténtico caza de dominio aéreo. Sus características de baja observabilidad o *stealth*, junto a una serie de sensores avanzados diseñados

para asegurar que las amenazas aire-aire puedan ser detectadas mucho antes de que el Raptor sea descubierto por radares hostiles y gracias a la agilidad proporcionada por los motores de empuje vectorial Pratt & Whitney F119-PW-100, hacen del Raptor el oponente más temido en la historia del combate aéreo. El F-22 es capaz de volar *supercruise* o supercruceiro, lo que significa que puede soportar velocidades supersónicas en vuelo nivelado sin el uso de postcombustión. Igualmente es una impresionante plataforma de ataque aire-tierra, habiendo sido empleado en dicho rol durante su debut en combate en el conflicto de Siria en septiembre de 2014. La Fuerza Aérea de los



EE.UU., único usuario del F-22, ha recibido hasta la fecha 187 ejemplares de producción, contemplándose actualmente en el Congreso la posibilidad de volver a reactivar la línea de producción. Sus unidades se encuentran destinadas en la base conjunta Langley-Eustis en Virginia, la base aérea de Tyndall en Florida, la base aérea Elmendorf en Alaska y la base aérea Hickam en Hawái.

Por segundo año consecutivo, el comandante Dan «Rock» Dickison de la Primera Ala de Caza de la USAF, con sede en la base aérea de Langley, Virginia, se alzó con el Trofeo Paul Bowen. Presentado en memoria del cofundador del Royal International Air Tattoo, Paul Bowen a la mejor exhibición de un caza el premio trataba de reconocer la increíble demostración del comandante Rock.

Tras la demostración en solitario, al F-22 se le unió un ejemplar del Mustang P-51D de la USAF Heritage Flight. Cabe destacar que dicho P-51D había cruzado el Atlántico solo para esta exhibición. Como siempre, dichas formaciones conjuntas son todo un regalo para los entusiastas de la aviación, poniendo de relieve la increíble evolución de la aviación de combate a lo largo de los últimos 70 años.

Otros invitados muy especiales fueron los Thunderbirds, que regresaron al Air Tattoo tras 10 años de ausencia. Volando seis F-16 Fighting Falcons, su exhibición comienza con una particular ceremonia en tierra del personal de vuelo y apoyo. Ya en el aire, ninguna nota sobresaliente ni discordante.

Todo muy trabajado y estudiado, destacando las esmeradas distancias entre aviones, en muchas ocasiones inferiores al par de metros. Tan solo quizás, debiera mejorarse las esperas entre figuras y las distancias al público; como patrulla aérea, sería de agradecer la incorporación de algún ejemplar adicional en el vuelo conjunto.

Además de los distintos equipos de exhibición de la USAF, hubo otro momento muy especial protagonizado por un *flypast* de cinco de los principales aviones actualmente operados por la Fuerzas Aéreas de Estados



Breve, pero muy completa demostración la del Osprey perteneciente a la 7ª Escuadrilla de Operaciones Especiales de la 352ª Ala de Operaciones Especiales de RAF Mildenhall, Suffolk

Unidos en Europa (USA-FE), tanto desde las bases en el Reino Unido como en Alemania.

Dicho desfile aéreo consistió en diferentes pasadas, incluyendo: un KC-135R Stratotanker del 100 Escuadrón de Reabastecimiento Aéreo de RAF Mildenhall, Suffolk, Reino Unido; un Hercules C-130J-30 del 86

Escuadrón de Transporte Aéreo de la base aérea de Ramstein, Alemania; dos F-15C Eagle y un F-15E Strike Eagle del 48 Ala de Caza de RAF Lakenheath, Suffolk, Reino Unido; dos F-16CM Fighting Falcon de la 52 Escuadrilla de caza del 480 Escuadrón de Caza en la base aérea de Spangdahlem, Alemania.

vuelo transatlántico de entrenamiento realmente épico de más de 23 horas, dentro del concepto «Global Power», el Spirit hizo acto de presencia en vuelo directo desde la base de Whiteman en Missouri. Escortado en todo momento por dos cazas

vez más el prestigio del Royal International Air Tattoo a un nivel inalcanzable para el resto de festivales aéreos del mundo.

Por último, dentro de la aportación americana al festival aéreo, tomó parte el convertiplano Boeing V-22 Osprey de Bell Boeing. Aunque su exhibición fue breve, esta puso de manifiesto las cualidades tan particulares de dicha aeronave. Debido a que se trata de un modelo muy comprometido operacionalmente, sus apariciones en festivales aéreos (incluso en los Estados Unidos) son escasas, lo que le confiere un valor añadido adicional. Se trata de una aeronave que combina la versatilidad de un helicóptero con el rendimiento de un avión turbopropulsor de ala fija. Después de hacer un despegue vertical o corto, las góndolas montadas en las alas que contienen los dos motores Rolls-Royce Allison AE1107C se balancean hacia delante para permitir la transición al vuelo convencional. El vuelo inaugural del prototipo V-22 tuvo lugar en marzo de 1989. Ahora está en servicio bajo denominación MV-22B con el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos como transporte de carga y de tropas y en el Comando de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea de Estados Unidos como CV-22B para tareas de infiltración y abastecimiento. Un total de 49 CV-22B están ordenados por la Fuerza Aérea de los EE.UU. Los ejemplares presentes, tanto en vuelo como en estática proceden de la 7.^a Escuadrilla de Operaciones Especiales de la 352.^a Ala de Operaciones Especiales de RAF Mildenhall, Suffolk.

Otro de los momentos memorables del fin de semana, fue la pasada llevada a cabo por los F-16 Fighting Falcon de la patrulla norteamericana, junto a los nueve Hawk de los Red Arrows, dando colorido y espectacularidad al cielo de Fairford. El CEO RIAT Award por su destacada contribución al festival fue otorgado a los Thunderbirds de la Fuerza Aérea de Estados Unidos y sus F-16C y D Fighting Falcon. El premio fue otorgado en agradecimiento al esfuerzo y medios dispuestos por la patrulla, tras atravesar el Atlántico y ser desplegados exclusivamente en RAF Fairford para poder participar en la conmemoración del 70 Aniversario de la USAF

Probablemente, el otro *highlight* de la presente edición fue la visita inesperada en la jornada del domingo del bombardero Stealth B-2 Spirit. Sin previo aviso y sin estar contemplado en el programa oficial del *airshow*, tras realizar un

F-15, la presencia del elegante B-2 volvió a sorprender a los allí presentes, dejando una





Aunque la patrulla Couteau Delta vuela con dos ejemplares del avión Dassault Mirage 2000D, el equipo incluye tres ejemplares con diferentes decoraciones realmente vistosas. Sus pasadas a cuchillo, al más puro estilo americano, todo un obsequio para los objetivos fotográficos

El Trofeo As The Crow Flies a la mejor demostración global en vuelo, otorgado por los miembros Friends of Royal International Air Tattoo, fue a parar a las manos de Oleksander Oksanchenko, piloto del Sukhoi Su-27PIM de la 831 Brigada Táctica Aérea de la Fuerza Aérea ucraniana, sita en la base aérea de Myrhorod

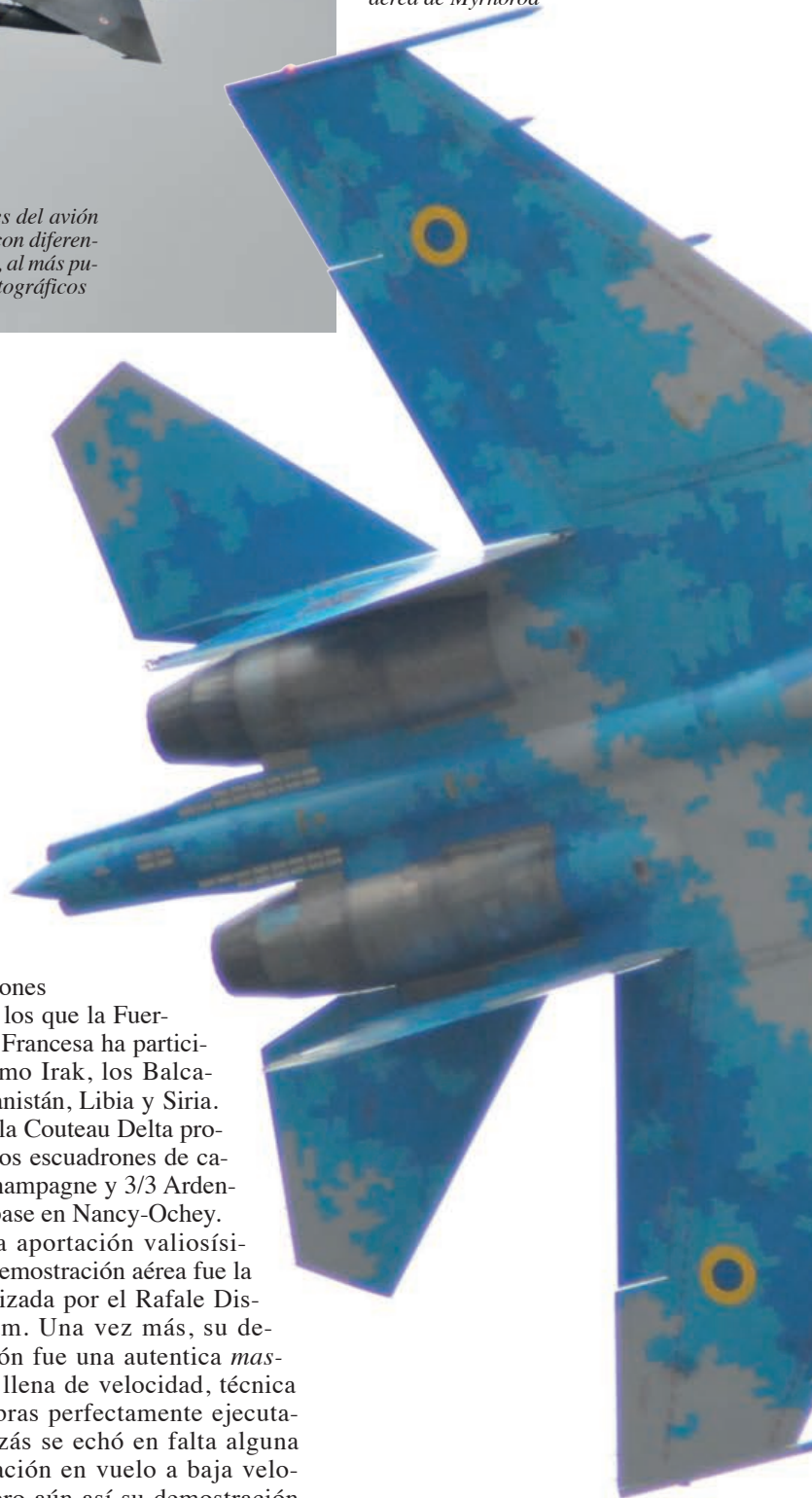
ORGULLO GALO

Francia suele ser otro de los grandes protagonistas en todo festival aéreo que se precie. No solo por la calidad de las monturas de sus patrullas y equipos. Mucho más valioso son la parte humana de estas, sus tripulaciones y su personal de tierra, probablemente entre las mejores del mundo.

Un ejemplo de ello es la novísima Patrulla Aérea Couteau Delta de la Fuerza Aérea francesa, nacida como el ave Fénix de las cenizas de la disuelta Patrulla Delta Ramex. Su demostración fue realmente impecable, las distancias entre planos mínimas, a velocidades realmente de vértigo. La Couteau Delta vuela con dos ejemplares del avión Dassault Mirage 2000D, avión cuyo primer vuelo se realizó en el año 1978 y ha estado en servicio con la Armée de l'Air desde principios de los años 80, en versiones de combate y de ataque convencional. Otras versiones desarrolladas son la 2000N de ataque nuclear, formando parte de la columna vertebral de las Fuerzas Aériennes Stratégiques (Fuerzas Aéreas Estratégicas), y la 2000D, versión especializada en ataques convencionales. Dicha versión es utilizada únicamente por Francia. Otros clientes del Mirage 2000 son Egipto, Grecia, India, Perú, Catar, la República Popular China y los Emiratos Árabes Unidos. El Mirage 2000 sigue siendo un avión de combate altamente manejable y eficaz, habiéndose utilizado, en sus diversas variantes, en prácticamente todos los teatros de

operaciones reales en los que la Fuerza Aérea Francesa ha participado, como Irak, los Balcanes, Afganistán, Libia y Siria. La patrulla Couteau Delta procede de los escuadrones de caza 2/3 Champagne y 3/3 Ardenes con base en Nancy-Ochey.

La otra aportación valiosísima a la demostración aérea fue la protagonizada por el Rafale Display Team. Una vez más, su demostración fue una auténtica *masterclass*, llena de velocidad, técnica y maniobras perfectamente ejecutadas. Quizás se echó en falta alguna demostración en vuelo a baja velocidad, pero aún así su demostración fue impecable, meritoria del King



Hussein Memorial Sword. Los jueces destacaron la demostración en vuelo «sin fallo alguno, fluido y dinámico». En la pasada edición, el capitán Marty fue también premiado con la mejor demostración a un «solo», lo cual dice todo de la pericia, perfeccionamiento y profesionalidad de este brillante piloto y su formidable máquina. Después de su éxito en la presente edición, Marty manifestó sentirse realmente orgulloso al recibir tal galardón, muy difícil de lograr con las condiciones meteorológicas reinantes: “Traté de hacer lo mejor; tenemos un buen avión y estoy bien entrenado para hacerlo” añadió.

las guerras de Afganistán, Irak, Libia, Malí y Siria. Egipto, que se convirtió en el primer cliente de exportación, ha recibido recientemente sus primeros ejemplares. India y Catar han sido las otras naciones que hasta la fecha han adquirido el último caza galo. La base aérea 113 en Saint-Dizier es el hogar del Rafale Display Team.

SUKHOI 27P1M: POTENCIA PIXELADA

Aunque este año apenas hubo presencia de aviones de fabricación rusa, la aportación ucraniana personalizada en dos Sukhoi Su-27 Flanker (monoplaza y biplaza), apoyado por un

entre esta y la industria aeronáutica italiana van cada vez más de la mano. A los ya clásicos productos como el Tornado, el Typhoon o el G-27 Spartan, se añade su nuevo entrenador avanzado M-346A Master.

Aunque la exhibición aérea del Master no aportó más que pasadas de un lado a otro de la pista, no hay duda de que M-346 está demostrando ser una plataforma muy eficaz, en servicio con fuerzas aéreas tan importantes como la de Italia, Israel, Polonia o Singapur. A pesar de tratarse de un bimotor, se especula



con que el M-346 pueda ser superior al Boeing BTX o al Lockheed Martin

T-50A, incluso en costes operativos. Actualmente el M-346 está siendo desarrollado para incorporar un radar, así como un sistema «vivo» de guerra electrónica. Leonardo (anteriormente Alenia Aermacchi) también está probando una serie de armas en el M-346. Por su parte, la Fuerza Aérea italiana está convirtiendo buena parte de sus Masters en agresores, para utilizarlos dentro de lo que son las tareas de formación y entrenamiento, así como en ejercicios de primer orden.

Por su parte, el capitán Gabriele Aiolfi fue el responsable de la exhibición del Panavia A-200A Tornado del Reparto Sperimentale Volo (centro de pruebas en vuelo) de la Fuerza Aérea italiana. Aunque se trate de un modelo ya algo anticuado, la demostración fue simplemente impresionante, con maniobras ejecutadas muy próximas a la multitud (tanto como lo permiten las regulaciones locales).

El Panavia Tornado, avión de ataque de geometría variable (*swing wing*), desarrollado por un consorcio de fabricantes británicos, alemanes e italianos, está entrando en el crepúsculo de su carrera operativa. Al igual que el resto de operadores de Tornado (cuya designación oficial en la *Aeronautica Militare* es

Il-76 Candid cubrieron buena parte de las expectativas. No solo se trató de

una extraordinaria oportunidad de ver estos modelos sobre cielos europeos, sino también por la calidad de las demostraciones vividas en ambas jornadas. La puesta en escena del Su-27P1M, un *fighter* de defensa aérea basado en el Su-27P y mejorado a nivel nacional, sorprendió a la multitud con sus capacidades únicas. La exhibición del piloto Oleksand Oksanchenko fue realmente brutal, donde apenas hubo un momento en que la aeronave no volara con la postcombustión encendida. A pesar de que el bajo techo de nubes no permitió realizar maniobras como el resbale de cola o la ya clásica cobra, su esquema azul pixelado permitió, al menos, que el avión se destacara en la penumbra de las nubes. Se trataba de la primera participación de un Flanker ucraniano en el RIAT en los últimos 18 años.

ITALIA: CON SU INDUSTRIA

La Aeronautica Militare, aunque suele ser un gran contribuyente de medios aéreos en cada edición del Air Tattoo, parece que la relación

El prototipo del Rafale alzó vuelo por primera vez en 1986. En todos estos años, el caza galo no ha dejado en ningún momento de ser un avión de vanguardia, con continuas actualizaciones e integraciones de moderna tecnología de combate. La Fuerza Aérea francesa vuela tanto el Rafale C, versión monoplaza, como la variante biplaza, el Rafale B, mientras que la Marina francesa opera el Rafale M. Ambas armas aéreas han utilizado esta extraordinaria y ágil máquina multirol (aire-aire, aire-tierra, así como en misiones de reconocimiento) en

la de A-200), la Fuerza Aérea italiana ha reducido significativamente su flota en los últimos años, habiendo implementado un *retrofit* de media vida a los aviones restantes. Tres escuadrones operativos vuelan en la actualidad la versión de ataque y un escuadrón, la EA-200B (Tornado ECR), especializado en la supresión de las defensas aéreas enemigas.

JAS 39 GRIPEN: POR TODO LO ALTO

El Gripen empieza a ser un caza omnipresente en el escenario internacional no solamente por sus éxitos comerciales, sino también gracias a que sus demostraciones aéreas han alcanzado un nivel realmente profesional y muy exigente. Y es que el

de Suecia se ha comprometido con la incorporación del llamado Gripen Next Generation, los modelos JAS 39E y F.

Otro de las merecidas menciones fue otorgada a la Fuerza Aérea checa y su Saab JAS 39C Gripen, a los mandos del capitán Ivo Kardoš del 211 Tactical Squadron de Čáslav. Con una demostración brillante, constante, perfectamente ejecutada, precisa y muy

2017 pertenecían al 211 Escuadrón Táctico basado en Čáslav.

Hungría, también presente en la exposición estática, se convirtió en operador del exitoso Saab JAS 39 Gripen en el año

El Tornado de la Aeronautica Militare italiana fue merecidamente galardonado con el Trofeo Jeppesen a la mejor librea, decorado en conmemoración del 60 aniversario del Escuadrón

caza multirol JAS 39 Gripen es el último de una larga saga de aviones de combate excepcionales producidos por el fabricante sueco Saab. Sin embargo, se diferencia de sus compañeros de antaño por haber logrado un razonable éxito de ventas internacionales, aparte de los propios ejemplares adquiridos por la Fuerza Aérea de Suecia. El prototipo del Gripen voló por primera vez hacia finales de 1988.

Aunque Suecia compró 204 ejemplares de los modelos JAS 39A y B, tras sucesivos recortes en defensa, la flota decreció su número hasta llegar a un tamaño de tres alas. Recientemente Saab ha volado el primer prototipo del modelo E y el Gobierno

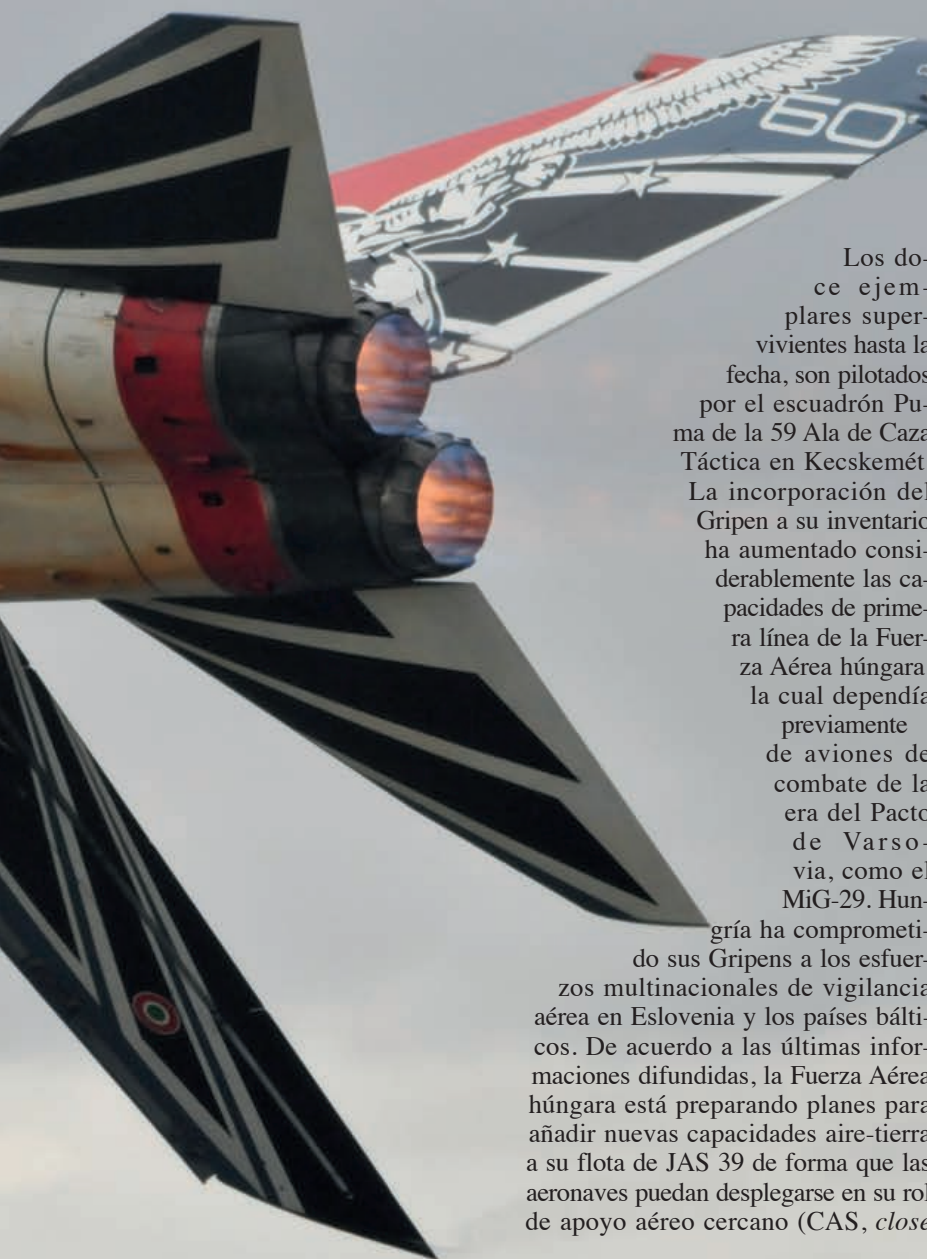
muy rápida, el piloto checo se hizo con el Trofeo RAFCTE a la mejor demostración en vuelo de un participante foráneo.

La Fuerza Aérea checa opera una docena de JAS 39C Gripen. La flota de MiG-21 de la Fuerza Aérea llegó al final de su servicio en 2005, momento en el que el Gobierno checo alcanzó un acuerdo para arrendar varios aviones al Gobierno sueco. Ya en el año 2014, el Gobierno checo aprobó la ampliación del contrato de arrendamiento del Gripen hasta al menos el año 2027, lo que significará que la Fuerza Aérea checa contará con esta capacidad de combate multirol al menos una década más. Los aviones que participaron en el RIAT

2006, año en el que tomó posesión del primero de los catorce ejemplares adquiridos bajo un acuerdo de arrendamiento con el Gobierno sueco hasta el año 2026. Dicho arrendamiento comprende una docena de JAS-39C EBS HU monoplazas y una pareja de JAS 39D EBS HU biplazas.



El mayor Peter Fällén, de la Fuerza Aérea sueca, tomó el guante con una exhibición igualmente impresionante a los mandos de su JAS-39C Gripen. Como consecuencia de las condiciones atmosféricas cambiantes, el mayor tuvo que cambiar el perfil de la demostración en varias ocasiones y en condiciones difíciles como él mismo reconoció



Los doce ejemplares supervivientes hasta la fecha, son pilotados por el escuadrón Puma de la 59 Ala de Caza Táctica en Kecskemét. La incorporación del Gripen a su inventario ha aumentado considerablemente las capacidades de primera línea de la Fuerza Aérea húngara, la cual dependía previamente de aviones de combate de la era del Pacto de Varsovia, como el MiG-29. Hungría ha comprometido sus Gripens a los esfuerzos multinacionales de vigilancia aérea en Eslovenia y los países bálticos. De acuerdo a las últimas informaciones difundidas, la Fuerza Aérea húngara está preparando planes para añadir nuevas capacidades aire-tierra a su flota de JAS 39 de forma que las aeronaves puedan desplegarse en su rol de apoyo aéreo cercano (CAS, *close*

air support). En paralelo a dicha implementación de capacidades, se tendría previsto revisar y actualizar los nuevos términos del contrato de arrendamiento.

OTRAS ESTRELLAS CON LUZ PROPIA

La demostración del Eurofighter Typhoon FGR4 de la Royal Air Force, a manos del Flt Lt Ryan Lawton del 29 Escuadrón de la RAF de Coningsby, fue esta vez sí, la justa ganadora del Steedman Display Sword en memoria del fallecido jefe del Aire, Sir Alasdair Steedman, presidente del International Air Tattoo entre los años 1981-88, a la mejor demostración en vuelo de un participante británico.

El F-16AM Fighting Falcon de la Fuerza Aérea belga, como cada año, hizo un perfil de vuelo muy estudiado y trabajado, al igual que la decoración de sus aviones. La Fuerza Aérea belga opera hoy en día una fuerza mucho más pequeña de F-16 Fighting Falcons de lo que fue en el pasado. En cambio, ahora sí son verdaderos aviones multifunción, en comparación con aquellos *fighters* puros que fueron en sus orígenes, gracias en gran parte a la MLU (Mid-Life Upgrade) iniciada en los años noventa. Originalmente, Bélgica comprometió un pedido de 116 F-16 como parte de un gran contrato que también incluía las unidades de Dinamarca, Países Bajos y Noruega. Un segundo pedido llevó la flota hasta los 160 ejemplares. De ellos, 54 aviones permanecen en servicio activo encuadrados en dos alas de caza. Los F-16 belgas han participado en prácticamente todas las operaciones aéreas de la coalición, destacando las acciones sobre los Balcanes, Afganistán, Irak y Libia, así como la Iniciativa de Vigilancia Aérea del Báltico. El avión responsable de las exhibiciones para la temporada 2017 es proporcionado por el 31 y 349 Escuadrones de la 10 Ala Táctica de Kleine Brogel, y volado (en su tercera y última temporada como piloto de demostración) por el comandante Tom 'Gizmo' De Moortel.

El SoloTürk F-16C de la Fuerza Aérea turca realizó una exhibición extremadamente dinámica, en contraste con la exhibición de los Thunderbirds.



Dentro del capítulo nacional, aunque la presencia se limitó a dos EF-18AM del Ejército del Aire, es justo destacar la labor y el gran trabajo realizado. Mientras que el sábado las inclemencias meteorológicas no permitieron despegar al avión español, en la jornada del domingo, sí lo hizo y vaya como lo hizo. Maniobras muy cerradas, muchas Gs, perfecta ejecución, dejaron un sabor agridulce pues muchos de los allí presentes pensamos que podría haber sido justo merecedor de alguno de los trofeos, que desgraciadamente no llegó a materializarse.

El Ejército del Aire adquirió originalmente 72 ejemplares del entonces McDonnell Douglas F/A-18 Hornet, entregados a España bajo la denominación EF-18 (E por «España») a partir de finales de 1985. Posteriormente se adquirieron 24 ejemplares procedentes de los excedentes de la Navy americana. Sucesivas actualizaciones han modernizado significativamente los

Hornet españoles, utilizándose ampliamente tanto en su rol aire-aire como aire-tierra. El Ala 15, que cuenta en la actualidad con tres escuadrones, ha sido la encargada de proporcionar los ejemplares a la presente edición del RIAT.

Que el A400M está de moda no es ninguna novedad, pero contar con varios ejemplares y de diferentes nacionalidades en un mismo evento, sí es algo más que novedoso y sobre todo, simbólico. La exhibición fue llevada a cabo por un equipo totalmente británico, a pesar de tratarse de un ejemplar de Airbus Defence & Space.

Con unidades ya en servicio en las Fuerzas Aéreas de Francia, Alemania, Malasia, Turquía, Reino Unido, y por supuesto, España, permitirán a sus Fuerzas Aéreas operar este transporte, que combina excepcionales capacidades tácticas y estratégicas en una sola plataforma, durante los próximos años y décadas. Los pedidos actuales

alcanzan los 174 ejemplares, encargados por un total de ocho nacionalidades distintas. La Royal Air Force mostró dos de sus 22 ejemplares adquiridos, nombrados oficialmente Atlas C1, dentro de lo que es su flota de movilidad aérea basada en RAF Brize Norton. Dichas entregas comenzaron a finales de 2014. Los otros ejemplares presentes en el Air Tattoo, eran una propiedad de Airbus Defense and Space, responsable de la exhibición aérea, y otro de la Fuerza Aérea alemana.

La participación de numerosas y prestigiosas patrullas acrobáticas en el Air Tattoo suele ser más que habitual. La presente edición no podía ser menos, pero sí ha sido con colores muy diferentes a lo que nos tiene acostumbrados. Este año se han echado en falta los Frece Tricolori, la Patrouille de France o la Patrulla Águila. En su lugar hemos podido ver los Midnight Hawks, los Thunderbirds, los Royal Falcon o los Red Arrows entre otros.

Las decoraciones, libreas o celebraciones no quedan indemnes en cualquier festival aéreo que se precie. Y el RIAT es un buen ejemplo de ello: desde decoraciones de operaciones de ayuda humanitaria, hasta operaciones de combate, aniversarios o los siempre impactantes escuadrones Tiger



Dos EF-18M pertenecientes al Ala 15 fueron los representantes nacionales en la edición del RIAT 2017. El ejemplar de la exhibición estática se encontraba junto a sus hermanos Tigers y el Su-27 de la Fuerza Aérea de Ucrania



Uno de los equipos destacados fueron los Midnight Hawks celebrando el 100 aniversario de Finlandia. A pesar del deterioro de la visibilidad, la demostración de los halcones de la Fuerza Aérea finlandesa comenzó con un impresionante despegue en formación cerrada. Desafortunadamente, tras dibujar algunas atrevidas maniobras se hizo evidente que continuar con el *display* era potencialmente peligroso, siendo el capitán Marc Fuss el que tomó la decisión inmediata de aterrizar. A pesar de ello, el equipo debe ser elogiado por sus esfuerzos, incluso logrando un aterrizaje en formación a pesar de la climatología. Afortunadamente su exhibición del domingo fue en unas condiciones muchísimo mejores, pudiendo entonces mostrar todo el potencial y belleza de sus atrevidas maniobras. Los Midnight Hawks están de enhorabuena, dado que el presente año cumplen el 20 aniversario de su creación. Actualmente es el único equipo de acrobacia aérea de la Fuerza Aérea de Finlandia, volando cuatro BAe Hawk Mk.51. Estos son operados por la Hävittäjäentolai-vue 41, la escuela de entrenamiento de combate de su Fuerza Aérea, con sede en Kauhava. Sus pilotos son instructores de esa unidad. Aunque las apariciones extranjeras de los Midnight Hawks no son muy frecuentes, el equipo si ha acudido a diferentes eventos en Austria, Italia, Países Bajos, Noruega, Polonia y Suecia, así

como al Reino Unido con motivo de la pasada edición del RIAT 2004. Finlandia fue uno de los primeros clientes de exportación del muy exitoso Hawk, realizando su pedido allá por el año 1980.

Mención aparte merece la exhibición de la Patrouille Suisse. En opinión del autor, si su demostración hubiera que compararla con los Thunderbirds, en casi todos los aspectos hay que decir que los suizos fueron superiores.

Su rutina fue sin duda la mejor exhibición de equipo del fin de semana, con la precisión suiza habitual, cambios rápidos de formación y acción constante frente a la multitud.

CLASICOS DE LA AVIACIÓN: EL ADN DE LA CULTURA AERONÁUTICA BRITÁNICA

Este año, motivado por la extraordinaria aportación estadounidense, la participación de aviones históricos ha sido probablemente más variada que en ediciones anteriores. A los típicos ejemplares aportados por la Battle of Britain Memorial Flight (BBMF), se unieron otros como el B-17G Flying Fortress Sally B, pilotado por Andrew Dixon y Roger Mills. La aparición del bombardero sobre Fairford fue un guiño a las raíces de la USAF cuando los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea volaban desde los aeródromos de Gran Bretaña a la Europa ocupada. Otro ejemplar digno de museo fue el Mus-

tang P-51D «Tall in the Saddle» a los mandos de Peter Teichman y en honor a los pilotos fundadores de la USAF.

En cuanto a la representación a cargo de la BBMF, esta edición se revitalizó gracias al regreso del Avro Lancaster PA474 después de varios años de ausencia. Al Lancaster se unieron tres ejemplares de Spitfire (matrículas PRXIX, P7350 y LF.IXe), así como un Hurrican Mk IIc, siendo este último uno de los miembros fundadores de la Historic Aircraft Flight, el precursor de la BBMF.

La majestuosa demostración del Apache AH1 del Army Air Corps estuvo perfectamente sincronizada con la simulación de varios misiles SAM o el ataque a una batería, tanto con cañón como con misiles aire-superficie, acompañada en todo momento de la pirotecnia y la brillante y magnífica puesta en escena





Hablar del Reino Unido y la RAF es hablar de su historia y su tradición. Cerrar los ojos, respirar el aire y oír el sonido de ocho Rolls-Royce Merlin toda una delicatessen al alcance de unos pocos. Hasta tres ejemplares de Spitfire más un Hurricane, pudieron verse en formación junto a un ejemplar del Lancaster, propiedad de la BBMF, como maestro de orquesta

EXHIBICIÓN ESTÁTICA: LA AVIACIÓN MILITAR EN UN «PAÑUELO» DE 2 KM DE LONGITUD

Desde el año 1985, la base británica de RAF Fairford y su increíble pista de dos millas de longitud junto al enorme espacio destinado al estacionamiento de aeronaves han hecho de ella el lugar idóneo para celebrar un evento de esta magnitud.

Durante los años 80 y 90, su extensa plataforma daba cabida a la mayor cantidad de aviones jamás expuestos hasta la fecha. Posteriormente, la crisis golpeó duramente todo festival aeronáutico, incluso cancelando su presencia naciones de la envergadura de Estados Unidos. Hubo años en los que

apenas se conseguía ocupar el 50% del espacio destinado a la exhibición estática.

Durante los dos últimos años, esa tendencia parece haber cambiado y aunque lejos de las cifras que se manejaron en los años 90, los 115 aviones expuestos en la presente edición, y sobre todo, la calidad, novedad, primicia y tamaño de los ejemplares hacen del RIAT 2017 el mejor de los últimos tiempos.

Entre los aviones contemplados, una de las grandes novedades desplegadas en Fairford fue el Boeing E-7A Wedgetail de la Real Fuerza Aérea de Australia. Se trata de una aeronave de control y alerta temprana (*airborne early warning and control*, AEW & C) de los que la RAAF ha adquirido seis ejem-

plares. El Wedgetail debe su nombre en virtud de la antena fija multifunción de lectura automática y red de radares montados en la parte superior de su fuselaje. Basado en el avión comercial Boeing 737-700, el E-7A cuenta con 10 consolas de misión en el interior desde las cuales tanto los objetivos aéreos como los marítimos pueden ser rastreados simultáneamente. En palabras de la RAAF, el E-7 puede controlar la zona de combate táctico proporcionando apoyo a los aviones de combate, a los elementos de combate en superficie y a otros elementos con base en tierra, así como el apoyo de aeronaves tales como los tanqueros y las plataformas de inteligencia. La flota de E-7A está en servicio con la escuadrilla número 2 en RAAF Williamtown, Nueva Gales del Sur. El primer ejemplar fue entregado en el año 2009, alcanzando el *tipo* la capacidad operativa (*full operational capability*) en mayo del 2015. El avión ha sido muy activo en los despliegues multinacionales, en particular con los esfuerzos contra el llamado Estado Islámico en Irak y Siria.

Japón también participó con su KC-767J, otra rara avis en cielos europeos. La JASDF (*Japan Air Self-Defence Force*) fue el segundo cliente del Boeing KC-767, un avión civil 767 modificado para su uso como avión de reabastecimiento. Sus entregas a la Fuerza de Autodefensa de Japón (JASDF) comen-



Boeing E-7A Wedgetail de la Real Fuerza Aérea de Australia

zaron en el 2008, habiendo adquirido cuatro aviones y siendo operados por el 404 Hikotai en Komaki Airport (también conocido como campo de aviación de Nagoya). El JASDF utiliza el KC-767J para transporte de pasajeros y carga, así como para el reabastecimiento de sus cazas de primera línea, tales como el F-15 y F-16.

Por parte de la nación anfitriona, prácticamente se pudo observar un ejemplar de cada una de las aeronaves actualmente en servicio tanto en la RAF como en la Royal Navy.

En una parte de la plataforma se encontraban los grandes pesos pesados, como el Voyager KC.2/3. Basado en el avión Airbus A330-200, es uno de los aviones más nuevos de la RAF. Destinado al reabastecimiento aire-aire, el transporte de pasajeros y carga, así como a labores de ayuda humanitaria o evacuación médica. La flota es gestionada por el consorcio AirTanker, proporcionando a la RAF nueve Voyager que son operados desde la base de RAF Brize Norton en los escuadrones números 10 y 101. Otras cinco unidades pueden ser reclutadas en caso de «emergencia» si así lo requiriera el gobierno británico. Como avión cisterna, el Voyager puede transportar 111 toneladas de combustible sin disminución de su capacidad de transporte aéreo, pudiendo transportar 291 pasajeros y una carga útil de 43 toneladas. En su rol de evacuación médica puede albergar hasta 40 camillas sanitarias. Los Voyager de la RAF comenzaron sus operaciones en el año 2011. Actualmente están en servicio dos variantes: la KC.2, con dos puntos de reabastecimiento y la KC.3, versión con tres puntos.

Dentro de la línea de cazas, merece especial mención el Tornado GR4 pintado en colores «rosa del desierto» en homenaje a la operación Granby de 1991. Dado que al avión le quedaban escasas horas de vuelo antes de su retirada definitiva, el Air Tattoo presentó la oportunidad ideal para mostrar al público la historia y pedigrí de este avión de combate tan particular, siendo indudablemente el ZG750 una de las estrellas de la exposición estática. Cuando el avión despegó de RAF Fairford, tan solo le restaban 10 horas de vuelo antes de realizar su último despegue desde RAF Marham,

Norfolk, la última base de Tornados, a RAF Leeming, North Yorkshire, base en la que se aplica el programa de canibalización RTP para la flota de Tornado. Gracias a este exitoso programa, los Tornados británicos han proporcionado una fuente importante y muy rentable de repuestos con el que mantener el resto de aviones en servicio. Y es que según los planes del Ministerio de Defensa británico, en abril del 2019 la RAF retirará su último Tornado GR4, dando paso a los Eurofighter Typhoon y F-35B Lightning II como responsables únicos de la defensa aérea del Reino Unido y sus intereses.

A la línea de Tornados, Hawks y Eurofighters, les seguía una muy interesante exposición de cada uno de los cinco nuevos tipos de aviones que eventualmente formarán la nueva flota de aviones de entrenamiento de la RAF: el Prefecto Grob G120TP, el Embraer 100 Phenom y el Beechcraft T-6 Texan II que será proporcionado por Affinity Flying Training Services, así como los helicópteros H135 Juno y H145 Jupiter suministrados por Airbus Helicopter.

Canadá fue otro de los protagonistas «exóticos». Su aportación se materializó en un CC-177 Globemaster III y un helicóptero Boeing CH-147F Chinook, transportado este último en la bodega del primero.

La Real Fuerza Aérea canadiense (RCAF) cuenta con cinco ejemplares del CC-177 -designación local del

Boeing C-17A- en servicio con el 429 Escuadrón de Transporte, dentro del Ala 8 de la RCAF con base en Trenton, Ontario. Este auténtico gigante de los cielos puede ser utilizado tanto como avión aéreo táctico como de transporte estratégico de tropas y carga gracias a su excelente capacidad de despegue y aterrizaje, así como a su carga útil de pago. En Canadá, el modelo ha sido utilizado ampliamente, tanto en misiones de ayuda humanitaria a varios países, como de puente aéreo para sus fuerzas desplegadas en Afganistán o el transporte, tanto de personal como de equipo militar, a los lugares más recónditos del lejano norte de Canadá.

La presencia de la USAF ha sido abrumadora. Junto al Lancer, seguramente la atracción principal fue el cada vez más extinto U-2S, un modelo legendario, de diseño antiguo, pero con un papel relevante en el teatro de operaciones moderno. De hecho, los planes para su retirada definitiva en la USAF fueron frustrados, prolongándose su vida al menos hasta bien entrada la próxima década.

El B-1B Lancer es un bombardero supersónico que permanece en servicio con la USAF desde la década de los 80. Este bombardero, de aspecto elegante, con sus alas de geometría variable, ha sido utilizado en operaciones desde la primera guerra del Golfo hasta los conflictos modernos alrededor de todo el mundo. Capaz de alcanzar velocidades de hasta Mach 1.25, es propulsado por

Desde el primer contacto del autor con el F-16 Demo Team turco hace cuatro temporadas, la evolución de sus demostraciones ha sido vertiginosa. De aquella primera exhibición caracterizada únicamente por pasadas a gran velocidad de un lado a otro de la pista, se ha llegado a una demostración muy técnica, lograda, enlazando diferentes velocidades y maniobras perfectamente ejecutadas



sus cuatro potentes motores General Electric F101. El avión expuesto pertenece a la 28 Ala de Bombardeiros, ubicada en la base aérea de Ellsworth.

Otra de las estrellas presentes fue uno de sus bombarderos más emblemáticos: el B-52 Stratofortress. El Buff (big, ugly, fat and f...) como coloquialmente se le conoce, mantiene una íntima relación con la base británica de RAF Fairford. Allí estuvo basado durante la primera guerra del Golfo en 1991, el conflicto de Kosovo en 1999 y la segunda guerra del Golfo en 2003. El avión expuesto procede de la 2.ª Ala de Bombardeiros, de la Air Force Global Strike, con base en Barksdale, Luisiana.

Los fighters no podían ser menos, y a los modelos actualmente en servicio en la USAF, se les unía diferentes ejemplos de armamento, así como los equipos más sofisticados actualmente en servicio; entre ellos, el mítico Eagle. Partiendo de un magnífico diseño y un enorme potencial de crecimiento, el McDonnell Douglas (ahora Boeing) F-15 Eagle, dio lugar al muy potente swing-role F-15E Strike Eagle. Su primer vuelo fue en diciembre de 1986 y entró en servicio con la Fuerza Aérea de EE.UU. en abril de 1988. Este avión de ataque biplaza vio su debut en combate durante la operación Tormenta del Desierto, el conflicto del Golfo de 1991, en el cual se ganó su reputación tras su exitosa participación. Los F-15E han intervenido desde entonces en operaciones en los Balcanes, Afganistán, Irak, Libia y Siria. Un total de 236 Strike Eagle fueron construidos para la USAF. Los ejemplares presentes en Fairford proceden del 48 Ala de Combate, ubicadas en RAF Lakenheath, equipando dos escuadrones de F-15E. Otras variantes del F-15E también son operadas por Israel, la República de Corea, Arabia Saudita y Singapur.

Diversos ejemplares y modelos del Viper estaban expuestos, muchos de ellos con atractivas decoraciones (neerlandeses, belgas, estadounidenses, turcos, daneses, noruegos, etc.). El F-16 es uno de los aviones de combate más populares del mundo, sirviendo en las fuerzas aéreas de 25 naciones. También es uno de los más numerosos en el inventario de la USAF, con más de 2.200 ejemplares entregados. Las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en Europa

(USAFE) operan sus F-16 desde las bases aéreas de Spangdahlem en Alemania y Aviano en Italia.

A pesar de sus ya muchos años en servicio, el pasado mes de abril de

2017 se anunció la adjudicación a Lockheed Martin del contrato para extender la vida útil de al menos 300 F-16 por medio de actualizaciones tanto estructurales como de aviónica, lo que les permitirán volar hasta el año 2050. Los ejemplares expuestos en el RIAT 2017 pertenecían al 480 Escuadrón de caza basado en Spangdahlem.

Al C-17 canadiense, se le unió otro ejemplar estadounidense. El Globemaster III es el avión de carga más nuevo y flexible en la flota de la USAF, destinado al transporte estratégico, de tropas y de todo tipo de cargas tanto a las bases operativas, como a las de primera lí-

nea en las áreas de despliegue. La aeronave puede realizar misiones tácticas de transporte aéreo, transportar camillas perfectamente medicalizadas, así como a sus pacientes durante evacuaciones aeromédicas. El avión expuesto pertenece a la 701 Escuadrilla, basado en Charleston, Carolina del Sur.

Por su parte la US Navy volvió a participar con su tecnológico P-8A. Actualmente el Poseidon está reemplazando en la Armada de los Estados Unidos a toda una leyenda como es el P-3 Orion. El P-8A Poseidon es un avión de patrulla marítima, multimisión, de largo alcance, y muy en particular, funciones antisubmarino y antisuperficie. Basado en el avión comercial B-737-800, la propia Boeing es la responsable de liderar el equipo industrial que ha desa-

Impresionante demostración la llevada a cabo por el A-400M y su tripulación británica, poniendo de manifiesto la madurez lograda por esta plataforma. El poder de sus cuatro motores se pone de manifiesto en todo momento. En ocasiones las trepadas del avión alcanzan inclinaciones próximas a los 90 grados. Observar los numerosos detalles en la fotografía

rollado el avión. La Armada de los Estados Unidos ha llevado ya a cabo varios despliegues con los P-8A. La Armada india, con el derivado P-8I y la Real Fuerza Aérea australiana son los otros usuarios en la

actualidad. La RAF, involucrada en el proyecto Seedcorn, ha dedicado los esfuerzos y recursos suficientes para mantener los medios humanos en el ámbito



de la patrulla marítima tras la desastrosa retirada de la flota Nimrod, incorporando un gran número de contingentes a la comunidad P-8A de la Marina de los Estados Unidos, hasta la entrega definitiva de los ejemplares británicos.

Como viene siendo habitual, Alemania es otro de los grandes colaboradores en la exhibición estática del Air Tattoo. En la presente edición su aportación ha ido desde un ejemplar del A400M hasta un CH-53G Sea Stallion pasando por numerosos ejemplares de Eurofighter

nia y España las referencias al modelo siguen siendo las de Eurofighter o EF2000. La Luftwaffe vuela el caza europeo en cuatro Alas Aéreas Tácticas (*Taktischen Luftwaffengeschwader*). Las aeronaves expuestas pertenecían al Ala 73 (unidad de formación de EF2000 en la Fuerza Aérea alemana), con base en Laage, y al Ala 74 con base en Neuburg. Aunque Alemania inicialmente utilizaba el Eurofighter únicamente en su rol aire-aire, las nuevas capacidades y desarrollos del sistema de armas, están permitiendo un empleo mucho más extenso y multirol de la aeronave.

Incluso con la llegada del Eurofighter, el Panavia Tornado sigue siendo un elemento muy importante para las capacidades de primera línea de la Luftwaffe. Tras haber sido reorganizadas como Alas Aéreas Táct-

opera principalmente el Tornado en sus versiones Recce y ECR (reconocimiento de combate electrónico). Estos últimos ejemplares fueron tomados del disuelto Jagdbombergeschwader 32 (ala de cazabombarderos), realizando tareas de supresión de defensas aéreas enemigas o SEAD. Los aviones de reconocimiento y ECR alemanes estuvieron muy comprometidos con la campaña de Afganistán hasta el año 2010. La programación actual contempla que la Luftwaffe mantenga un cierto número de Tornados en servicio hasta el año 2025.

Muchísimas otras aeronaves estuvieron presentes, imposible de nombrar todas ellas en estas escasas líneas, como los F-4E Phantom griegos, en su segunda aparición consecutiva en el RIAT. Esta vez fue el 338 Escuadrón Aris, el otro escuadrón del Ala de Combate 117 el que aportó dos F-4E (matrículas 01508 y 01619). El 01508 llevaba una llamativa decoración, la cual incluía los dos tanques de combustible externos y su estabilizador vertical.

Y es que el reino natural del condado de Gloucester está repleto de zorros, conejos, robles y corzos que crecen a los pies de unos castillos de aire románticos. Es una región tranquila, pero que se transforma cada mes de julio, cuando buscan refugio aquellos que persiguen lo mejor de lo mejor de la aviación militar, los que gustan contemplar en un entorno único los mejores pilotos y los mejores aviones, de ahora y de siempre, turistas que buscan otear la línea del horizonte persiguiendo estelas bajo los cielos encapotados de un otoño eterno. Así es el Royal International Air Tattoo. Incommensurable. Extraordinario. Único. •

y Tornado.

Alemania es el segundo mayor operador del caza europeo, tan solo por detrás del Reino Unido. Aún hoy en día, la denominación del avión sigue siendo dispar entre las naciones socias del programa. Mientras que Gran Bretaña e Italia se refieren al avión como Typhoon, en Alema-

nicas (*Taktischen Luftwaffengeschwader*), actualmente solo dos alas operacionales continúan volando este cazabombardero. La aeronave expuesta en Fairford procedía de la *Taktisches Luftwaffengeschwader 51*, que