

Royal International Air Tattoo 2018.

100 aniversario de la RAF: *Forever and Ever*

JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA
Fotografías del autor



La insólita brisa cálida, el sol que se funde con la luna robándole unas horas a la oscuridad de la noche, el ánimo de los *peregrinos* que acuden con una energía especial, pero sobre todo, la efervescencia de los vuelos que invadirán colinas, llanuras, bosques y pueblos, adentrándose en cualquier espacio abierto. Esto es Gloucestershire, el condado de mis amores. Ya es julio, y un año más, quizás el último, me dejé tentar por el mayor espectáculo aéreo del mundo, su obra y su paisaje. La mezcla de clásicos

y contemporáneos tiene como resultado la puesta en escena más hermosa y cautivadora que puede mostrar la aviación al mundo.

La edición del Royal International Air Tattoo 2018, dedicada especialmente a la conmemoración del Centenario de la Royal Air Force (RAF100), consiguió superar su cifra récord de asistentes con la afluencia de más de 185.000 personas. En la memoria de los asistentes no solo quedarán los actos del centenario; las actuaciones memorables y los aplausos a franceses, finlandeses o

turcos, permanecerán en el recuerdo de un público que les reconoció con euforia en un fin de semana inolvidable.

En total, 302 aviones, de los cuales 121 participaron en la exhibición aérea, representando a 30 naciones y 43 armas aéreas asistieron al considerado como el mayor espectáculo aéreo del mundo.

Dentro de la nutrida exhibición aérea, merece la pena destacar algunos de los protagonistas con luz propia. Aprovechando la reciente llegada de los primeros F-35 a territorio británico,

se quiso brindar tributo al legendario Escuadrón 617 Dambusters. Dicho homenaje tuvo su momento culminante en el desfile aéreo protagonizado por el emblemático bombardero Avro Lancaster de la Battle of Britain Memorial Flight, volando en formación junto a un Panavia Tornado GR4 y un F-35B Lightning, representando el pa-

patrullas acrobáticas Frece Tricolori, Red Arrows, y por supuesto, nuestra querida Patrulla Águila, permitieron disfrutar de un fin de semana único y espectacular.

La exhibición estática fue un auténtico museo de la aviación pasada, presente y futura. Hubo ejemplares de todos los rincones del mundo, incluyendo debutantes como el Embraer KC-390 de Brasil, el Kawasaki C-2 de Japón y el helicóptero táctico HH-101A CaeSAR de la Fuerza Aérea italiana.

Otro de los hitos alcanzados en la presente edición fue el aterrizaje del primer vuelo transatlántico de un

Kent, la princesa y el príncipe Feisal bin Al Hussein de la familia real jordana; invitados del mundo de la política, como el ministro de Hacienda, Philip Hammond, el secretario de Estado de Defensa, Gavin Williamson, el subsecretario de Estado Parlamentario para Personas y Veteranos de Defensa, Tobias Ellwood, y el ministro de Adquisiciones de Defensa, Guto Bebb.

En total, el Air Tattoo recibió 79 delegaciones militares, incluidos 64 jefes militares de todo el mundo, como el jefe del Estado Mayor Aéreo, el mariscal jefe del Aire sir Stephen Hillier; el almirante jefe de la Royal



Las cuatro primeros Lightning II británicos llegaron a lo que será su hogar, la base aérea de RAF Marham, a principios de junio en vuelo directo desde el MCAS Beaufort. Su exhibición sirvió, aunque fuera en un corto display, para demostrar las grandes posibilidades de esta particular versión del F-35

sado, presente y futuro del Escuadrón. Probablemente, el otro *highlight* del fin de semana fue la pasada en formación de nueve Eurofighter Typhoon.

Pero la exhibición aérea no sólo contó con formaciones y pasadas únicas. Los vuelos de la US Air Force Heritage Flight, el Su-27 Flanker ucraniano, el CF-188 Hornet de la Real Fuerza Aérea Canadiense, el dúo francés Aeronavale Rafale M, la visita inesperada del bombardero más sofisticado jamás construido, el B-2A Spirit, en vuelo directo desde su base en Missouri, EE.UU., las

avión pilotado remotamente (RPA) de matrícula civil, inaugurando lo que será una nueva era en la aviación no tripulada. Se trataba de un ejemplar del SkyGuardian, última versión del sistema aéreo pilotado a distancia MQ-9 Reaper de General Atomics, capaz de volar hasta 40 horas en altitudes de más de 40.000 pies.

El prestigio del RIAT se mide también por la reputación de sus invitados. Asistentes reales como SAR el duque de Kent, patrono de la RAF Charitable Trust, SAR el príncipe Michael de

Navy, sir Philip Jones; el presidente del Comité de la OTAN, el mariscal jefe del Aire sir Stuart Peach, y el subdirector del personal de Defensa, el general sir Gordon Messenger. Y por último, pero sin cuya colaboración difícilmente se podrían llevar a cabo exhibiciones de tal índole, patrocinadores de la industria encabezados por sir Roger Carr, CEO de BAE Systems; Marillyn Hewson, CEO de Lockheed Martin; Leanne Caret, CEO de Boeing; y Tom Enders, CEO de Airbus.

EXHIBICIÓN AÉREA: *THE BEST OR NOTHING*

Más de 25 horas de vuelo, tres días completos de exhibición, la presencia de los equipos acrobáticos más importantes de Europa, la participación de otros equipos procedentes de todos los rincones del globo. Una vez más, todo aquello convergió sobre los cielos de Gloucestershire, volviendo a mostrar el poder de convocatoria y los grandes recursos con los que cuentan los organizadores y patronos del Royal International Air Tattoo.

CENTENARIO DE LA RAF: ORGULLO Y TRADICIÓN BRITÁNICA

Con motivo del aniversario de la Royal Air Force, el Ministerio de Defensa británico tenía previsto una multitud de actos a lo largo y ancho del país, pero los principales estaban encuadrados dentro de la edición del Royal International Air Tattoo 2018. Uno de estos actos estaba programado para la jornada del viernes: el vuelo conjunto de más de 50 aeronaves. Lamentablemente, el mal tiempo reinante los días anteriores a la celebración del evento, impidieron la preparación y



Dentro de lo que fue el acto central del RIAT 2018, el mejor caza europeo de todos los tiempos protagonizó una impresionante pasada con nueve Typhoons en formación diamante

simulación de tal desfile, decidiéndose a última hora su cancelación. A excepción de lo que podría haber sido una puesta en escena histórica, los demás eventos programados sí pudieron llevarse a cabo, muchos de ellos, con una belleza y una tradición como solo los británicos saben hacerlo.

Un ejemplo de ello fue el *flypast* protagonizado por nueve Typhoon FGR.4

en formación diamante, o el de un B-2A Spirit de la USAF procedente en vuelo directo desde su base de Whiteman AFB y acompañado por dos F-15C Eagles con sede en el Reino Unido.

Otro momento glorioso fue el vuelo en formación de un Avro Lancaster, un Tornado GR.4 y un F-35B Lightning II representando el ilustre pasado, presente y futuro del Escuadrón 617. Esta



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 11 motores de pistón es toda una delicatesen al alcance de unos pocos. La formación Trenchard Plus fue realmente espectacular, con los siete aviones en formación y recibiendo una fuerte ovación de la mayoría del público presente. El vuelo fue de tal belleza que le permitió alzarse meritoriamente con el premio King Hussein Memorial Sword a la mejor demostración general en vuelo, en memoria de su majestad el rey Hussein, patrón del International Air Tattoo y Royal International Air Tattoo desde 1983 a 1999. La formación Trenchard debe su nombre al primer jefe del Estado Mayor del Aire, Lord Trenchard



Entre las numerosas contribuciones estadounidenses estuvo la USAF Heritage Flight, con base en Luke (Nevada) compuesta por un ejemplar del F-35A pilotado por el capitán Andrew «Dojo» Olson y un ejemplar del P-51D Mustang

formación fue realmente una delicia, al igual que las demostraciones individuales posteriores de los dos reactores.

El Avro Lancaster, por supuesto, también participó dentro de las propias exhibiciones del Battle of Britain Memorial Flight. Mientras en la jornada del viernes la exhibición consistió en el propio Lancaster y dos Spitfires, en la jornada del sábado la formación protagonista fue la llamada Trenchard Plus, compuesta por un Douglas Dakota, un Avro Lancaster, dos Hawker Hurricanes y tres Supermarine Spitfires, proporcionando uno de los momentos más memorables de toda la semana. Ya por último, en la jornada dominical, fue la formación Trenchard (un Avro Lancaster, un Douglas Dakota y dos Supermarine Spitfires) la que también levantó grandes elogios.

Paralelamente al Centenario de la Royal Air Force, el Great War Display Team (GWDT), celebraba su propio 30 aniversario. El equipo actualmente opera nueve aviones de cinco tipos diferentes. El Avro 504 es una réplica construida bajo licencia en Argentina, incorporándose al equipo en 2017. El Sopwith Triplane es una réplica del prototipo del Triplane construido en 1997. Precursor del famoso Sopwith Camel, el Triplano fue muy popular entre los que lo volaron gracias a su rendimiento y maniobrabilidad. Los intentos alemanes de replicar el éxito del Sopwith Triplane dieron como resultado el Fokker Dr1 Triplane, avión

con el que varios ases alemanes, incluidos Werner Voss y Manfred von Richthofen, llegaron a crear su propia leyenda. El GWDT opera dos DR1, ambos construidos en los últimos 12 años y pintados para representar aviones reales de la Primera Guerra Mundial. El Royal Aircraft Factory BE2c fue el primer avión militar de Gran Bretaña y fue la columna vertebral del Royal Flying Corps al estallar las hostilidades. El avión del equipo es una réplica de 1969, construido específicamente para la película *Biggles Sweeps the Skies*. El Royal Aircraft Factory SE5a era un caza muy popular,

con más de 5.000 unidades construidas después de alzar su primer vuelo en 1916. El equipo posee tres réplicas, todas pintadas con marcas históricamente precisas. Por último, el Junkers CL1, un avión de ataque terrestre alemán que voló por primera vez en 1917, fue el responsable de poner el broche final, representando aquellos días pioneros de la guerra aérea.

La familia F-35 estuvo representada por dos de sus versiones. Por un lado un ejemplar del modelo A, versión de despegue y aterrizaje convencional (CTOL), de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF).



Aunque no se trate de ejemplares originales, sino de meras réplicas, es fácil deleitarse con la belleza del Fokker Dr1 surcando los cielos e imaginando en plena acción a ases de la aviación como Werner Voss o Manfred von Richthofen durante el conflicto de la Primera Guerra Mundial



Pilotado por el coronel Oleksand Oksanchenko, la exhibición del Su-27 ucraniano fue estelar, mostrando todo el poder y maniobrabilidad del avión, a pesar de su gran tamaño. A diferencia de la pasada edición, la meteorología no hizo nada para obstaculizar la exhibición, permitiendo enlazar, hasta en tres ocasiones seguidas, su famoso resbale de cola

El F-35A es la variante más pequeña y liviana del avión, siendo el único que está equipado con un cañón interno de 25 mm. Está diseñado para operar desde bases convencionales, a diferencia de sus hermanos B y C, versiones «embarcables» de este avión llamado a hacer historia.

El otro ejemplar de la familia Lightning II participante en la exhibición aérea fue uno de los cuatro F-35B británicos que llegaron a RAF Marham a principios de junio, en vuelo directo desde el MCAS Beaufort.

SUKHOI 27P1M: EXOTISMO RUSO

El Sukhoi Su-27 es de un caza de superioridad aérea, diseñado durante la Guerra Fría como la respuesta soviética a los posibles oponentes occidentales de la época, como el F-15 Eagle de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Su primer vuelo fue en el año 1977, comenzando su entrada en servicio en 1985. Cuando el Flanker comenzó a aparecer en las exhibiciones aéreas occidentales en manos de los pilotos de

prueba de Sukhoi (París, 1989), su maniobrabilidad sorprendió a los expertos. Era probablemente el mejor producto que la industria soviética había realizado en los últimos 30 años.

En la era postsoviética, la serie Su-27 original siguió equipando a las Fuerzas Armadas rusas (al igual que a la Fuerza Aérea de Ucrania) y otros ex estados soviéticos y clientes de exportación. El diseño ha continuado desarrollándose tanto para Rusia como para los mercados extranjeros, incluso incorporando empuje vectorial en algunos de los últimos derivados.

Los Su-27 ucranianos presentes en Fairford (un modelo P y un modelo UB) pertenecen a la 831.ª Brigada de Aviación Táctica, con sede en Myrhorod, centro de Ucrania.

LA GRANDE FRANCE: EL AMOR ES COSA DE DOS

Como suele ser habitual, la presencia francesa en toda muestra aeronáutica de relieve no solo es concurrida, sino que es una muestra de sus mejores productos y tripulaciones. Este año sus

principales demostraciones corrieron a cargo de sendas parejas, a las que se añadió la demostración del Rafale Team de la Armée de l'Air.

Uno de los numerosos equipos de demostración de la Fuerza Aérea francesa es la patrulla táctica Couteau Delta, la cual cuenta con dos ejemplares del avión de ataque Dassault Mirage 2000D. El Mirage 2000 ha estado en servicio con el Armée de l'Air desde principios de la década de 1980, en versiones de combate y ataque convencional, así como la versión 2000N con capacidad nuclear, y que ha formado parte de la columna vertebral de las Fuerzas Aéreas Estratégicas de Francia hasta el pasado mes de julio, fecha en la que se dio de baja tal versión en el arsenal del Armée de l'Air. Otros usuarios del Mirage 2000 son Egipto, Grecia, India, Perú, Catar, la República de China y los Emiratos Árabes Unidos. Sigue siendo un avión de combate altamente maniobrable y eficaz, y ha tenido un amplio uso operativo con la Fuerza Aérea francesa en sus diferentes variantes, sobre todo en Iraq, los Balcanes, Afganistán, Libia y Siria.

El equipo Couteau Delta, fundado en el año 2017, procede de los Escuadrones de Chasse 2/3 Champagne y 3/3 Ardennes con base en Nancy-Ochey.

Tanto la exhibición de la Marina francesa, con sus dos ejemplares del Rafale M, como la del equipo Couteau Delta, fueron dos demostraciones basadas en la ejecución de figuras y maniobras en formación muy cerrada. Ciertamente, la demostración de los Mirage 2000D fue muy superior a la de los Rafale, pecando aquellos de largos tiempos entre maniobras y distancias excesivas al público.

La exhibición, un año más, del capitán «Marty» Martínez y el Rafale del Armeé d'Air, fue todo un ejemplo de profesionalidad, sacándole todo el partido posible a su magnífico y bello avión. Las maniobras ejecutadas a muy altas velocidades, como nos tenía acostumbrados en temporadas pasadas, han dado paso a una mayor maniobrabilidad, el *dogfight*, la ejecución de una tabla mucho más acusada en altas gs, en espacios muy cerrados y en distancias muy cortas.

Aunque el primer prototipo del Rafale hizo su primer vuelo en 1986, se trata de un avión de vanguardia con la tecnología más moderna de combate. La Fuerza Aérea francesa vuela tanto el Rafale C, monoplaza, como el Rafale B, biplaza, mientras que la Marina francesa opera el Rafale M. Ambas armas aéreas han tomado esta máquina ágil y multirol, capaz de volar misiones aéreas, aire-tierra (incluido el ataque nuclear) y de reconocimiento, como bien ha quedado plasmado en los conflictos de Afganistán, Iraq, Libia, Malí y Siria. Egipto, primer país exportador del modelo, está actualmente recibiendo sus primeros ejemplares, habiéndose firmado acuerdos similares con India y Catar.

EUROFIGHTER: EN PLENO DESARROLLO DE CAPACIDADES

El prototipo del Eurofighter 2000 voló por primera vez hace 24 años. A pesar de ello, el desarrollo continuo de sus capacidades ha sido constante, permitiéndole estar a la vanguardia en cuanto a combate aéreo se refiere. Ejemplo de ello es la inminente integración del misil de crucero MBDA



La base Aérienne 113 de Saint-Dizier es el hogar del equipo demostrador Rafale de la Fuerza Aérea francesa, a los mandos, un año más, del capitán «Marty» Martínez.

Storm Shadow y la del tan anhelado misil aire-aire BVRAAM MBDA Meteor, bajo la denominada configuración P2E, o el misil MBDA Brimstone bajo la configuración P3E.

Conocido por la mayoría de sus operadores como Eurofighter Typhoon, este formidable avión de combate multirol se

ha convertido en una realidad operativa, en servicio no solo con las fuerzas aéreas de los países socios de Eurofighter (Alemania, España, Italia y el Reino Unido), sino también los de Austria y Arabia Saudita, y próximamente en las Fuerzas Aéreas de Omán, Kuwait y Catar.



El Reparto Sperimentale Volo (centro de pruebas en vuelo) de la Fuerza Aérea italiana fue el responsable de la exhibición del F-2000A Typhoon. Aunque las condiciones meteorológicas fueron excepcionales, la demostración del ejemplar italiano quedó ampliamente superada por la de sus colegas británicos.

La exhibición aérea de la familia Eurofighter estuvo representada por dos ejemplares. El primero, el del Typhoon FGR.4 del 29 (R) Escuadrón de la RAF, resultó ser sorprendentemente agradable, probablemente una de las mejores demostraciones del Eurofighter que el autor ha visto hasta la fecha. Los primeros tres minutos en particular, la cámara de combustión apenas dejó de funcionar un segundo. La primera mitad de la exhibición fue realmente cautivadora, relajándose según avanzaba la demostración. La segunda tabla corrió a cargo del Reperno Sperimentale Volo (RSV) y su F-2000. La demostración fue decepcionante en comparación a otras exhibiciones llevadas a cabo por el RSV.

F-18 HORNET: ÚLTIMOS DÍAS DE GLORIA

El Boeing F/A-18 Hornet ha sido, y todavía es, un magnífico caza multiusos bimotor. Se trata de un avión de combate supersónico, multirol, de doble motor, diseñado para llevar a cabo tanto misiones aire-aire como atacar objetivos terrestres. Varios ejemplares han acudido este año a la exhibición más exigente del mundo y el resultado, aún dispar en cuanto a sus participantes, ha sido de un gran nivel.

Sin duda, uno de los grandes vencedores en la presente edición del Air Tattoo fue el F/A-18C Hornet finlandés. Su demostración fue soberbia, muy agresiva, con fuertes gs, maniobras entrelazadas una tras otra y ejecutadas prácticamente en un palmo de la mano.

La mayor parte de la flota F/A-18C y D Hornet de la Fuerza Aérea finlandesa (FAF) está ubicada entre las bases aéreas de Laponia y de Karelia, donde equipan a los escuadrones de caza 11 y 31 respectivamente, formando la punta de lanza de la defensa finlandesa. Los Hornet de la FAF operan los roles de entrenamiento, vigilancia aérea y defensa antiaérea en tiempos de crisis.

El Hornet, que entró en servicio con la Fuerza Aérea de Suiza en 1997, ha demostrado ser muy adecuado para las operaciones en las regiones montañosas de Suiza y valles estrechos, así como en las pistas relativamente cortas de sus aeródromos militares. Actualmente equipa tres escuadrones, operando desde

las bases de Meiringen y Payerne. Su exhibición fue realmente exquisita, llevando a cabo una tabla muy cerrada, con muchísima postcombustión y salpicada de una serie de elegantes «piruetas».

Después de la nutrida presencia de la Real Fuerza Aérea canadiense (RFAC) en el Air Tattoo 2017, la Air Arm regresó a RAF Fairford con su llamativo CF-18 Demonstration Team.

Dentro de las exhibiciones de Hornets, probablemente la más esperada era la correspondiente al equipo demostrador de la Fuerza Aérea canadiense y su CF-118A, pilotado por el capitán Stefan Porteous. Si bien es cierto que el esquema de pintura era llamativo y elegante, la demostración fue bastante simplista, muy del estilo estadounidense, con grandes pasadas, pocas maniobras y a grandes distancias del público entre una maniobra y la siguiente.

La RCAF selecciona cada temporada un tema para su equipo de demostración aérea CF-18. En el año 2018, la temática elegida fue en honor al 60 aniversario del

NORAD, resaltando la importancia de enaltecer el pasado, proteger el presente y salvaguardar el futuro.

VIPPER Y GRIPEN: SIEMPRE EN LIZA

Por último, dentro del capítulo de *fighters*, dos participantes que siempre mantienen su nivel de protagonismo son las familias F-16 y Gripen.

En el caso de los Vipper, hasta cuatro ejemplares estuvieron presentes en la demostración aérea. El equipo F-16C Tiger de la Fuerza Aérea polaca y el Zeus F-16C Block 52+ de la

Fuerza Aérea helénica mostraron una clara mejoría respecto a ediciones anteriores. Sin duda, los otros dos ejemplares, el F-16AM Dark Falcon de la Fuerza Aérea de Bélgica y el SoloTürk F-16C de la Fuerza Aérea de Turquía, estaban claramente a otro nivel, destacando en esta edición la demostración llevada a cabo por el equipo turco y que recibió justamente el Trofeo Paul Bowen en memoria del difunto Paul Bowen, cofundador del Air Tattoo, a la mejor demostración de un reactor en solitario. Las exhibiciones fueron realizadas por dos pilotos diferentes en sendas jornadas del viernes y del domingo.

Solo EE.UU e Israel operan más F-16 que Turquía, lo que convierte a su Fuerza Aérea en uno de los principales usuarios mundiales de este famoso caza. Turquía opera alrededor de 240 ejemplares, construidos localmente por Turkish Aerospace Industries. La demostración del Solotürk, en manos este año del capitán Erhan Günar y

del teniente Serdar Doğan, es llevada a cabo por un F-16C Block 40 especialmente decorado del 132 Filo (escuadrón) con sede en la 3.ª base principal de caza, en Konya.

Históricamente el Componente Aéreo belga ha participado muy activamente en todos los *airshows* con cierto prestigio internacional. Y la presente edición del RIAT18 no pudo ser una excepción, estando bien

La Real Fuerza Aérea canadiense fue reconocida con dos premios. Por un lado, a la mejor decoración o librea presentado en su flamante CF-18 Hornet Demo Team; por otro lado, el Trofeo Ejecutivo Principal, otorgado por el presidente ejecutivo del RIAT, Andy Armstrong, por su destacada contribución a la aviación y el espectáculo



representado tanto en la exhibición estática como en la formidable pantalla de vuelo llevada a cabo por su F-16MLU.

Grecia adquirió su primer pedido del Fighting Falcon en 1985, cuando adquirió ejemplares del bloque 30. Su entrada en servicio comenzó a lo largo del año 1989, formando, junto al Mirage 2000, una fuerza de combate de vanguardia. Posteriormente, Grecia adquirió versiones sucesivas, primero del Block 50, y luego, del modelo Block 52+, versión esta última que equipa al F-16 Zeus Demo Team. El F-16C Block 52+ se distingue fácil-

mente por los tanques de combustible conformados. Se trata de verdaderos aviones multifunción que operan los roles aire-aire y aire-tierra, incluyendo la tarea especializada SEAD (supresión de defensas aéreas enemigas).

Polonia ordenó un total de 48 aviones de combate F-16C de Lockheed Martin en 2002 en un acuerdo valorado en 3.500 millones de dólares. El primer



El caza multirol JAS 39 Gripen es el último de una larga serie de aviones de combate producidos por el fabricante sueco Saab. Sin embargo, a diferencia de sus antecesores, el Gripen ha logrado un importante éxito de ventas internacionales

F-16 polaco despegó en los cielos de los Estados Unidos a principios de 2006.

En cuanto a la familia Gripen, dos ejemplares,

uno sueco y otro checo, fueron los responsables de mostrar la validez y prestaciones de este sencillo, pero funcional caza. Al contra-

sueco fue algo más allá, sobre todo gracias al uso de un *smokewinders* (dispensador de humo en la punta del ala), permitiéndole ejecutar una rutina más atractiva y fotogénica.

Las alas rotativas también estuvieron muy presentes en la exhibición aérea: un NH90 TTH del Ejército finlandés, un Chinook Mk.6 de la RAF, un CV-22B Osprey de la USAF y un A109BA de la Fuerza Aérea de Bélgica fueron los ejemplares desplegados. Las demostraciones del Chinook y del NH90 fueron particularmente vistosas,



El NH90 fue anteriormente un producto del conglomerado NHIndustries, que ahora es parte de Airbus Helicopters. Se trata de un helicóptero multifunción, disponible en dos versiones principales, el TTH (helicóptero de transporte táctico) y NFH (helicóptero de fragata de la OTAN). Finlandia ordenó 20 NH90 TTH, cuyas entregas se llevaron a cabo entre 2008 y 2015, para reemplazar al veterano Mil Mi-8 de la era soviética. El ensamblaje lo realiza el fabricante finlandés Patria



con maniobras ágiles, vuelos, en estacionario y en traslado, muy cercanos al público, aprovechando al máximo la separación permitida de 150 metros.

En cuanto al resto de demostraciones, estas fueron dispares y variadas. Desde las decepcionantes demostraciones del diminuto T-346A Master y el C-27J Spartan de la Fuerza Aérea italiana, a la tremenda exhibición del Airbus A400M. Un año más, la aportación italiana ha sido de lo más nutrida y variopinta: junto a ejemplares del Typhoon, Spartan y la siempre excelente patrulla acrobática, los Frecce Tricolori, la demostración aérea contó con la participación del entrenador avanzado Leonardo T-346. Diseñado para el entrenamiento de pilotos de aviones de combate de nueva generación, se trata de una versátil plataforma adecuada para la fase de entrenamiento avanzado y preoperativo, permitiendo la reducción de horas de vuelo en sus hermanos mayores, mucho más caros de operar y de mantener. El avión cuenta con aviónica inspirada en los aviones militares de nueva generación como el Eurofighter, Gripen, Rafale, F-16, F-22 o el F-35.

EXHIBICIÓN ESTÁTICA: PRESENTE, PASADO Y FUTURO

Salvaguardando las distancias con la exhibición aérea, probablemente el aspecto más notable de la presente edición haya sido la exhibición estática. Dos millas repletas de aviones, a lo largo y ancho de la extensa pista y plataforma de RAF Fairford, no es una tarea fácil de alcanzar. Si a esto le añadimos la variedad de aviones, la procedencia y exclusividad de muchos de ellos, el resultado es simplemente espectacular. Desde el escurridizo Antonov An-2 de la Fuerza Aérea de Estonia o el Il-76 Candid de la Fuerza Aérea ucraniana, pasando por los debuts europeo del Kawasaki C-2 de la JASDF, o del único Embraer KC-390 en vuelo, hasta llegar a las unidades más letales que existen en la actualidad, como es el caso del B-1B Lancer de la Fuerza Aérea de EE.UU. Difícil recordar ningún otro evento aeronáutico en el mundo capaz de acoger tan variada y nutrida presencia de aviones, a pesar de haberse producido bajas de última hora por distintas consideraciones: una pareja de MiG-21 Lancer-C de la Fuerza

Uno de los aspectos más valorados por los aficionados de la aviación y los fotógrafos especializados son las decoraciones o libreas. El RIAT suele ser un magnífico escaparate; desde decoraciones de operaciones de ayuda humanitaria hasta operaciones de combate, aniversarios o los siempre impactantes escuadrones Tiger



El Royal International Air Tattoo representa la esencia del «the best of the best», no solo de aeronaves, también de sus tripulaciones. La formación de los pilotos, la preparación de los displays, la potencia de sus monturas y la tremenda puesta en escena dan como resultado imágenes tan impresionantes como estas

Aérea rumana canceló su asistencia debido a un accidente fatal ocurrido en una exhibición aérea rumana la semana anterior y que motivó la parada de toda la flota, o la de un Atlantique ALT-2 de la Marina francesa, un CP-140 Aurora de la Real Fuerza Aérea canadiense, una pareja de Su-22 Fitter de la Fuerza Aérea polaca o un B-52H Stratofortress de la Fuerza Aérea estadounidense, entre muchos otros.

Por parte de los anfitriones, las aportaciones fueron numerosas y variadas. Prácticamente todos los sistemas con que cuenta la RAF en su inventario estaban presentes. Desde los ejemplares de caza y ataque, como los Eurofighter, Tornado GR4 o Lightning II, a los grandes pesos

pesados, como el E-3 Sentry AEW1, A-400M Atlas C.1, C-130J, A330 Voyager KC.2/3, C-17A Globemaster, pasando por los aviones de inteligencia, reconocimiento y comunicaciones. Especialmente interesantes fueron los despliegues de sus Sentinel R.Mk 1, RC-135W Airseeker/Rivet Joint y SkyGuardian MQ-9B. Para celebrar el centenario de la RAF, muchas de sus aeronaves lucían libreas o marcas en su honor.

El RC-135W Rivet Joint es un avión de vigilancia electrónica que puede ser empleado en todos los teatros, tanto en misiones estratégicas como tácticas. Sus sensores absorben las emisiones electrónicas de las comunicaciones, radares y otros sistemas.

En junio de 2011, el 51 Escuadrón de la RAF voló por última vez sus Bae Nimrod R.Mk 1 después de 37 años de servicio. Los planes estaban en marcha para el reemplazo de la aeronave en el marco de un proyecto conocido como Airseeker. Dicho plan contemplaba la adquisición de tres aviones RC-135W Rivet Joint para su entrega a partir de 2013. Los sistemas se montarían basados en células KC-135R de la USAF y con sistemas de L-3 Communications.

De esta forma, el 12 de noviembre de 2013, el escuadrón 51 recibió el primer Rivet Joint del Reino Unido, llevando a cabo su primera salida operativa el 23 de mayo de 2014. El segundo avión llegó en agosto de 2015 y el tercero el 8 de junio de 2017.



Con una plataforma repleta de aeronaves, los grandes colosos del aire tuvieron una destacada presencia, desde el C-17 Globemaster (con ejemplares estadounidense y canadiense), hasta los A400 (tres ejemplares), o los más especializados P-8A Poseidon, Kawasaki C.2, Sentinel R.Mk 1, RC-135W Airseeker y SkyGuardian MQ-9B



Desde el punto de vista de mantenimiento de sensores y las actualizaciones del sistema, los tres ejemplares británicos se consideran una extensión de la flota de Rivet Joint de la USAF, lo que garantiza que se mantengan a la vanguardia de sus capacidades.

Los Rivet Joint se han desplegado extensamente en operaciones como la Operation Shader. Aunque oficialmente en el Reino Unido había sido designado como Airseeker, parece que finalmente prevalece el universalmente conocido como RC-135W Rivet Joint.

El Sentinel R.Mk 1 proporciona vigilancia de gran alcance en el campo de batalla, entregando inteligencia crítica e información de rastreo de objetivos a las fuerzas británicas y de la coalición. El avión ha sido desplegado en Afganistán, Libia y Mali y



Cabe reseñar que, mientras las tripulaciones del equipo Couteau Delta están permanentemente asignados al Demo Team, las tripulaciones de los Rafale son pilotos operativos, no dedicados a los menesteres y exigencias de las exhibiciones aéreas

está actualmente operando en apoyo a las operaciones británicas y de la Coalición en Irak y Siria.

Utilizando su potente radar multimodo, el equipo de misión del Sentinel identifica, rastrea e imagina numerosos objetivos en grandes distancias, pasando la información en tiempo casi real a las fuerzas amigas. Un equipo de analistas de inteligencia respalda a los equipos de Sentinel, realizando un profundo estudio de los datos recopilados y usándolos para generar productos de inteligencia, permitiendo ejecutar operaciones actuales y planificar estrategias futuras.

El SkyGuardian MQ-9B, desarrollado por el fabricante estadounidense General Atomics Aeronautical Systems, aterrizó poco antes de las 7p.m. en la base británica de RAF Fairford después de un épico vuelo de 24 horas y 2 minutos desde Dakota

del Norte, con el objetivo de participar en el centenario de la RAF. El avión formará la base del nuevo sistema Protector de la Real Fuerza Aérea británica, teniendo prevista su entrada en servicio a principios de la década del 2020.

En su vuelo a RAF Fairford, el SkyGuardian logró varias primicias importantes. Se ha tratado del primer vuelo transatlántico realizado por una aeronave pilotada a distancia. La aeronave estaba controlada por pilotos ubicados en Dakota del Norte, realizando turnos de 12 horas, mientras la aeronave sobrevolaba Canadá, cruzaba el Atlántico y surcaba el sur de Irlanda antes de llegar a territorio británico por el oeste de Gales.

El SkyGuardian es la última versión del sistema aéreo pilotado remotamente General Atomics Aeronautical Systems MQ-9 Reaper,

operado con éxito por la RAF en Afganistán y que actualmente se encuentra volando operaciones sobre Irak y Siria.

Puede llevar a cabo misiones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR), patrulla marítima, vigilancia de fronteras y socorro en casos de desastre. La variante de la patrulla marítima, designada como SeaGuardian, está destinada a llevar a cabo misiones de vigilancia y patrullaje, tanto en mar abierto como en entornos litorales.

Debido a la estrecha relación de la Fuerza Aérea británica con la Fuerza Aérea canadiense, la participación de esta última ha sido de lo más nutrido y valorado por los asistentes al RIAT 2018. Junto al ya mencionado NORAD CF-188 Demo Team, un CC-130J, un CC-177 Globemaster y un CH-146 Griffon estuvieron presentes en la exhibición estática.





Impresionante demostración la llevada a cabo por el A400M con matrícula española. El poder de sus cuatro motores se pone de manifiesto en todo momento. Trepadas del avión con inclinaciones próximas a los 90 grados o virajes tremendamente cerrados se han convertido en algo aparentemente sencillo para el que está llamado a ser el avión de transporte europeo del siglo XXI

La Real Fuerza Aérea canadiense cuenta con cinco ejemplares del CC-177 (designación canadiense para el Boeing C-17A), en servicio con el 429 Escuadrón de Transporte, formando parte del Ala 8 de la RCAF en la base de Trenton, Ontario. El avión cuatrimotor es utilizado como avión de carga táctico y estratégico de tropas y carga, gracias a sus excelentes capacidades de despegue y aterrizaje cortos y a su considerable carga útil. La RCAF utiliza habitualmente el avión en apoyo a los numerosos esfuerzos de ayuda humanitaria en varios países, así como «puente aéreo» para sus fuerzas armadas destinadas activamente en Afganistán.

Otro ejemplar valiosísimo en la exposición estática fue el Boeing E-7A Wedgetail de la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF). La RAAF

adquirió seis ejemplares del avión Boeing E-7A de alerta y control aerotransportado (AEW&C), conocido como Wedgetail en virtud de la antena fija de radar de arrastre electrónico y múltiples funciones, montado en la parte superior del fuselaje. Basado en el avión comercial Boeing 737-700, el E-7A tiene diez consolas de misión en el interior, desde las cuales se pueden rastrear simultáneamente objetivos aéreos y marítimos. En palabras de la RAAF: «puede controlar el espacio de batalla táctico, proporcionando dirección para aviones de combate, combatientes de superficie y elementos ubicados en tierra, así como aviones de apoyo como cisternas y plataformas de inteligencia». La flota E-7A está en servicio con el Escuadrón n.º 2 en la base aérea de RAAF Williamtown,

Nueva Gales del Sur. El primer ejemplar se entregó en el año 2009, logrando la plena capacidad operativa en mayo de 2015.

Japón es otro de los países que cada vez más frecuentemente se desplaza a territorio europeo para mostrar sus productos y desarrollos. En esta edición la participación estrella fue un Kawasaki C-2.

El C-2 es un gran avión de transporte militar, bimotor, diseñado y construido por Kawasaki Aerospace Company. Similar en apariencia al C-17 pero con dos motores, el C-2 entró en servicio con la Fuerza de Autodefensa del Aire del Japón (JASDF) en 2016. El C-2 tiene un peso máximo al despegue de 141 toneladas y puede volar a 4.100 millas náuticas con una carga útil de 20 toneladas.



Un Meteor T7 utilizado por Martin Baker en el ensayo de eyección de asientos, un Sycamore Mk52 utilizado por los Flying Bulls, un Hunter F58A decorado exquisitamente, un C-17 Globemaster de la Heavy Airlift Wing (HAW) perteneciente a la OTAN con base en Papa, Hungría, o la enorme contribución estadounidense, fueron solo algunos de los muchos aviones expuestos en RAF Fairford.

Y es que el silencio podría considerarse una seña de identidad de esta pequeña región del *heart of England*. El silencio de un territorio que es toda una reserva natural en la que predominan los colores tranquilos de sus campos, de sus ríos y la serenidad de sus Cotswolds, el de sus apacibles pueblecitos, que conviven los unos al lado de los otros sin apenas molestarse. Y aunque durante unos días ese silencio ancestral se rompe con el susurro de ángeles cruzando el cielo, la armonía con el entorno jamás desaparece. Eso es Fairford. Eso es el Royal International Air Tattoo; *forever and ever*. ■

Tras el éxito cosechado en la pasada edición, Ucrania ha vuelto a participar en la exhibición estática con un Il-76 y dos Su-27. El Ilyushin Il-76, nombre en clave de la OTAN Candid, es un transporte estratégico de cuatro motores desarrollado por el Ilyushin Design Bureau durante la era soviética. Su primer vuelo fue en marzo de 1971, pero aún hoy en día sigue siendo un pilar fundamental de muchos operadores militares y civiles en Rusia y otros antiguos estados soviéticos. Del modelo de transporte se derivaron otras variantes especializadas, incluidas las de puesto mando aerotransportado, alerta temprana, reabastecimiento de combustible y versiones de lucha contra incendios, entre otras. Las variantes más modernas cuentan con nuevos motores, pues hoy en día todavía se encuentra abierta la cadena de producción, habiéndose alcanzado la cifra de 1.000 ejemplares.



Otro de los aspectos fuertes de todo airshow que se precie es la participación de las patrullas acrobáticas más emblemáticas y reconocidas mundialmente. Y como no podía ser menos, el RIAT contó con los mejores. Por supuesto, no podía faltar el propio equipo acrobático de la Fuerza Aérea anfitriona: los Red Arrows. Junto a estos, participaron entre otros: los Freccie Tricolori, probablemente el equipo acrobático más grande del mundo, el Swiss PC-7 Team, los Royal Jordanian Falcons (actuando por primera vez con su nueva flota de Extra 330LX) y nuestra querida Patrulla Águila. Aunque la actuación de todas ellas fue realmente excepcional, el trabajo de los Freccie Tricolori fue realmente soberbio. El Steedman Display Sword a la mejor demostración en vuelo de un participante británico fue a caer en manos de los populares y magníficos Red Arrows

