

*Royal International  
Air Tattoo 2015*

# Tributo a la Batalla de Inglaterra *75 aniversario*

**JUAN CARLOS JIMÉNEZ MAYORGA**  
*Fotografías del autor*

HABLAR DEL ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO (RIAT), ES HABLAR DEL MAYOR ESPECTÁCULO AERONÁUTICO DEL MUNDO. CADA AÑO, ESTE AIRSHOW ATRAE ALREDEDOR DE 200 AVIONES Y 150.000 ESPECTADORES

**N**ingún otro evento aeronáutico ha tenido tantas presentaciones y primicias a lo largo de las últimas 4 décadas como el Air Tattoo. Desde su fundación en 1971, el RIAT se ha celebrado en 31 ocasiones. Dos veces tuvo que ser cancelado (en 1975 después de la crisis del petróleo, y de nuevo en el año 2008, debido a las fuertes lluvias acaecidas el día previo al comienzo del evento). El Air Tattoo fue fundado por Timothy Prince y Paul Bowen, ambos ex controladores aéreos, junto con el mariscal del aire Denis Crowley-Milling, veterano de la Batalla de Inglaterra y piloto del legendario Sir Douglas Bader.

El primer Air Tattoo se celebró en el campo de aviación de North Weald, al norte de Londres el 31 de mayo 1971. Tres certámenes más tarde, el Air Tattoo

se mudó a RAF Greenham Common, que sirvió como sede hasta 1985. Después de este período, el protagonismo fue transferido a su base aérea actual, RAF Fairford. Con su pista de 2 millas de longitud y el enorme espacio destinado al estacionamiento de aeronaves, Fairford se ha convertido en el lugar idóneo para celebrar un evento de esta magnitud. En aquel primer certamen, cerca de 100 aviones participaron (entre otros un Sikorsky S-650 del ejército austriaco). Pero fue a finales de los 90, cuando el prestigio y tamaño de las exhibiciones alcanzaron cifras astronómicas. Con 535 aeronaves, el RIAT 2003 es todavía el

evento más grande de la aviación jamás celebrado en todo el mundo, entrando incluso en el Libro Guinness de los Récords. Tales cifras son ahora completamente ilusorias. Aun así, la participación de 232 aeronaves pertenecientes a un total de 75 países, está en consonancia con lo visto en los últimos años, situando un año más al Air Tattoo como el festival aéreo más grande del mundo.





*El máximo galardón, el Rey Hussein Memorial Sword - presentado en memoria del difunto Hussein de Jordania, Patrono de la Internacional Air Tattoo (1983-1989)- a la mejor demostración en vuelo general, fue para el desfile del 75 Aniversario de la Batalla de Inglaterra.*

La lista de eventos y primicias mundiales a lo largo de sus 44 años de historia es absolutamente imponente, siendo más fácil enumerar qué tipo de aeronave no ha sido huésped del RIAT. La presente edición no puede ser una excepción. Sirva de ejemplo dos Kawasaki P-1, avión de patrulla marítima operado exclusivamente por la Marina Real Japonesa, siendo actualmente el sistema más moderno de su tipo. El motivo principal de la participación del P-1 en el Air Tattoo son las negociaciones con el Ministerio de Defensa Británico para la adquisición de

este avión como sustituto de los retirados BAe Nimrod MRA4. La RAF ha mostrado un gran interés en el P-1, pero hay preocupaciones sobre los motores utilizados (Ishikawajima-Harima Heavy Industries IHI XF7-10). En caso de que la RAF optara por el P-1, el modelo británico iría motorizado con motores Rolls Royce.

Lo que distingue al RIAT de otros eventos, no sólo es el número y calidad de las aeronaves expuestas y sus tripulaciones; el equipo organizador es extraordinariamente profesional. Esto se traduce en una continuidad que rara vez puede encontrarse en otros certámenes. Bajo responsabilidad de

una organización con fuertes vínculos al Ministerio de Defensa, parte de los ingresos son dedicados a una fundación de la RAF (Royal Air Force Charitable Trust), la cual a su vez financia diversas fundaciones, como la Organización de Cadetes del Aire o las Becas de vuelo para personas con discapacidad.

Otro aspecto positivo de la organización, es el historial de seguridad en vuelo. En todos estos años, tan solo se han producido dos percances, por supuesto, sin consecuencias personales. En un espectacular accidente en RIAT 1995, dos MiG-29 rusos colisionaron, pudiendo ambos pilotos salir ilesos tras eyectarse de sus respectivos aviones. En



*El Typhoon es actualmente el único avión postcombustión en inventario de la RAF. Quizás por ello, durante la exhibición llevada a cabo por el Flt Lt Jonny Downen, del 29 Escuadrón, apenas hubo dos momentos en los que la cámara de postcombustión no estuviera a pleno rendimiento.*



**MiG 29 FULCRUM. Poder absoluto.** Recientemente, problemas detectados en los motores de la flota de MiG-29, motivaron que todas sus unidades tuvieran que mantenerse en tierra. Semanas antes del airshow, dicho problema quedó solventado, volviendo sus unidades a operar de formar regular.



**F-18 Finlandés. Las cosas bien hechas.** El Trofeo Paul Bowen en memoria del cofundador del Royal International Air Tattoo a la mejor demostración individual fue justamente otorgada al F-18 finlandés pilotado por el capitán Ville Uggeldahl.

terlinas para que el AVRO 698 Vulcan fuera capaz de completar su segundo vuelo inaugural con el XH588 el 18 de octubre 2007. Desde entonces, este bombardero enriquece números Airshows en el Reino Unido. Para disgusto no sólo de los británicos, sino también de los muchos entusiastas de la aviación, el VTTST ha anunciado que 2015 será la última temporada en la que el XH588 se mostrará en vuelo.

la edición del año 2002, un Alenia G-222 de la Fuerza Aérea italiana hizo una toma tan dura (conocido como aterrizaje Sarajevo) que el tren delantero se derrumbó y el morro del avión “acarició” la pista hasta que se detuvo.

Otro de los “highlights” de la presente edición fue probablemente la última demostración en vuelo del Avro Vulcan B.Mk2. Este icono de la Guerra Fría,

después de años de restauración por la *Vulcan to the Sky Trust* (VTTST), consiguió ponerlo en perfectas condiciones de vuelo. Todo el proyecto fue financiado de forma privada (a través de donaciones, fondos de lotería y patrocinio privado). En realidad, casi nadie esperaba realmente que este prestigioso proyecto viera la luz, pero de alguna manera la VTTST logró reunir suficientes libras es-

Con unas condiciones climáticas óptimas parcialmente (los británicos incluso podrían llamarlo perfecto) el evento congregó otros muchos temas y aeronaves. La llamada formación Synchro Pair, consistente en un Spitfire Mk II y un Eurofighter Typhoon FGR4, cautivó a los casi 150.000 espectadores al igual que las pasadas del Airbus A400M ATLAS o el Lockheed Martin F-16C Block 52 de la Fuerza Aérea Helénica.



*Ejemplares de las tres naciones fundadoras del TTTE fueron decorados poco después de su llegada a Fairford. Se repitieron tres pasadas en formación, con diferentes configuraciones. Lástima la climatología no acompañara tan especial momento.*



*El equipo Ramex. Delta procede del Escuadrón de Caza 4.2, la famosa 'Escuadrilla Lafayette' de la Primera Guerra Mundial.*





*El poder aéreo a través de los tiempos. El Steedman Display Sword, premio a la mejor demostración en vuelo de un participante británico en memoria del fallecido Mariscal Jefe del Aire Sir Alasdair Steedman, y quien fuera presidente del International Air Tattoo (1981/88), fue a parar a la formación Synchro Pair del Eurofighter Typhoon y el Spitfire de la RAF.*



*Este desfile aéreo no ha sido visto desde el año 2012 y probablemente jamás vuelva a repetirse. Una oportunidad para mostrar belleza y grandeza unidas bajo un mismo cielo.*

En total 232 aviones de 27 ejércitos diferentes, representando a 22 naciones participantes. 43 jefes militares, incluyendo el Jefe del Estado Mayor del Aire, Mariscal Jefe del Aire Sir Andy Pulford y el Jefe de la Fuerza Aérea de los EE.UU. General Mark Welsh III. Invitados de la industria, como Marillyn Hewson, Director Ejecutivo de Lockheed Martin o Guy Griffiths, Director General del Grupo BAE Systems, miembros de la realeza, como SAR el Príncipe Michael de Kent, SAR el Duque de Kent y SAR el Príncipe Feisal de Jordania, fueron algunos de los ilustres VIP que estuvieron disfrutando de tan bello evento.

### EXHIBICIÓN AÉREA: TRADICIÓN Y FUTURO

Una vez más, la exhibición aérea estuvo a la altura de las mejores ediciones.



*A400M. La demostración llevada a cabo por el A400M fue fantástica, poniendo de manifiesto la madurez lograda por esta plataforma. El poder de sus 4 motores se ponen de manifiesto en todo momento; en ocasiones las trepadas del avión alcanzan inclinaciones próximas a los 90 grados*

Sobre los bosques de los Costwolds pudo presenciarse una parte muy representativa de la aviación militar del siglo XX: desde auténticas reliquias de la Segunda Guerra Mundial, hasta verdaderos iconos de la defensa aérea actual.

El Eurofighter EF2000 (Typhoon como se le denomina en el Reino Unido e Italia) protagonizó dos de las exhibicio-

nes. La primera, dentro de los actos de conmemoración de La Batalla de Inglaterra. La segunda, la llevada a cabo por el Typhoon Display Team, a los mandos del Flt Lt Jonny Downen, del 29 Escuadrón basado en RAF Coningsby.

Para la presente campaña, la RAF a elegido al Typhoon FGR4, matrícula ZK349 y procedente de la Base Aérea de



*Belgium Display Team". El avión destinado a las exhibiciones de la campaña 2015, luce un nuevo y elegante esquema de colores apodado Blizzard ('Ventisca'). Difícil decantarse por cual de las dos perspectivas es más atractiva. Procedente del Ala 10 de Kleine Brogel, el avión es pilotado en su primera temporada por el Comandante Tom 'Gizmo' De Moortel.*

Coningsby, como parte de los actos en honor del 75 aniversario de la Batalla de Inglaterra, y en concreto, honrando la bravura y sacrificio de “los pocos” que participaron en aquella contienda. Portando los colores del 249 Escuadrón y el código de identificación del piloto condecorado con la Cruz Victoria, el Teniente James Brinley Nicolson, el Typhoon participó junto uno de los Spitfires de la Battle of Britain Memorial Flight. Realmente entrañable e impresionante fue la exhibición llevada a cabo por el todo poderoso Typhoon junto al mítico Spitfire.

*Impresionante estampa la del Tornado británico a pleno rendimiento. De acuerdo al último plan estratégico del Ministerio de Defensa Británico, los planes de la RAF es retirar sus unidades de Tornado en el año 2019.*

Durante la segunda demostración, los visitantes pudieron experimentar la maniobrabilidad de la aeronave, así como el tremendo empuje de sus motores. La demostración del Typhoon Display Team ha mejorado radicalmente en los últimos tres años.

Seguramente, la primicia más destacable del RIAT 2015 fue la presentación mundial (primera vez que se exhibe fuera del archipiélago nipón) del Kawasaki P-1. Aunque en anteriores ocasiones se han podido presenciar aviones de la Fuerza de Autodefensa de Japón (JASDF) en exposición estática (ver RIAT 2014 presentación del primero de los KC-767J para la JASDF), ésta ha sido la primera exhibición de un vuelo militar japonés en Europa y la primera vez que un avión de la JMSDF ha “operado” en el espacio aéreo del Reino Unido desde 1927. La puesta en escena nada tuvo

de especial, una sola pasada con la bodega de armamento abierta y otra en configuración limpia.

Polonia ha sido una de las naciones protagonistas de las últimas ediciones del Air Tattoo. Su Fuerza Aérea desplazó un par de Su-22 y el Equipo Orlik en el RIAT 2014. En esta edición, la contribución polaca a la exhibición aérea ha sido una pareja de Mikoyan Gurevich MiG-29 procedente de la Base Aérea Táctica 23 en Mińsk Mazowiecki, al este de Polonia.

La Fuerza Aérea de Polonia comenzó a recibir sus MiG-29 en 1989, siendo estos la punta de lanza de la

defensa aérea y de los intereses polacos. Actualmente Polonia cuenta con dos bases equipadas con el potente 'Fulcrum'. Se trata del operador más importante dentro de la OTAN, después de haber adquirido los ejemplares primero, de la Fuerza Aérea Checa y luego de la Fuerza Aérea alemana, una vez estas retiraron sus ejemplares. Los MiG-29 polacos han estado muy activos en las misiones de vigilancia aérea del Báltico y participando regularmente en ejercicios multinacionales. Polonia está actualmente actualizando su flota de MiG-29, contemplando su retirada no antes del año 2028.

A pesar de su compleja situación económica, Grecia es otra de las naciones

que se muestran muy activas en los últimos años. Su contribución más importante al RIAT 2015 fue el potente y vistoso F-16 Block 52 “Zeus”. Su display, al más puro estilo Americano, fue rígido y distante, enlazando pasadas a altas velocidades con maniobras muy simples.

El F-16C Bloque 52+ se distingue por sus tanques conformados, aumentando considerablemente su capacidad de combustible. Incluye otras mejoras importantes, destacando los motores, radar, aviónica y armamento, muy superiores a bloques anteriores. Estos son verdaderos aviones multi-función operando tanto aire-aire como aire-tierra, incluidas las misiones SEAD (supresión de las defensas aéreas enemigas). Tres escuadrones están equipados con el Bloque 52+, dos de los cuales son parte del Ala de Combate 115 en Souda, unidad responsable de proporcionar las aeronaves al equipo 'Zeus'.

Muy diferente fue la exhi-

bición del F-16 Demo Team belga. En opinión del autor, junto a la puesta en escena del F-18 finlandés, fueron sin duda, las dos exhibiciones más completas, técnicas y limpias de las presenciadas en el Air Tattoo 2015. Un perfecto ejemplo de como un display debe hacerse.

La Fuerza Aérea belga es hoy en día una fuerza aérea más pequeña de lo que era hace un par de décadas. A cambio, opera el F-16 Fighting Falcon como un completo avión multi-roll en lugar del puro fighter que era en sus orígenes, gracias en gran parte al MLU (programa de



actualización de mitad de vida) que comenzó en la década de los 90. Bélgica ordenó 116 F-16 como parte de un pedido que englobaba las unidades de Dinamarca, Países Bajos y Noruega. Más tarde el pedido llegó hasta las 160 unidades. De ellas, tan sólo 54 aviones continúan ahora en servicio activo en dos alas de combate. Los F-16 belgas han participado activamente en operaciones aéreas en los Balcanes, Afganistán, Irak y Libia, así como en tareas de policía aérea sobre el Báltico.

Realmente espectacular la tabla llevada a cabo por el Boeing F/A-18 Hornet de la Fuerza Aérea finlandesa. Su exhibición se desarrolló prácticamente en un palmo de la mano. Muchos, muchos Gs derrochó su piloto, encadenando y ejecutando maniobra tras maniobra de manera perfecta y elegante. Tras 6 años de ausencia en el RIAT, los Hornet

finlandeses vuelven a Fairford. La mayor parte de los F / A-18C y D finlandeses se dividen entre los Mandos de Laponia y Karelia, equipando a los escuadrones de caza 11 y 31 respectivamente. El Hornet es operado en sus roles de superioridad y vigilancia aérea.

Francia también contribuyó a la exhibición aérea con los dos Mirage 2000 de la formación Ramex Delta. La patrulla táctica Ramex Delta, es uno de los nu-

merosos equipos de demostración de la Fuerza Aérea francesa. Vuela dos ejemplares de la versión de ataque nuclear Dassault Mirage 2000N.

El Mirage 2000 realizó su primer vuelo en 1978, y desde principios de los 80 ha estado en servicio con la Armée de l'Air, en versiones Strike Fighter y convencionales, así como la versión 2000N con capacidad nuclear, formando parte de la columna vertebral de las Fuerzas Aériennes Stratégiques (Fuerzas Aéreas Estratégicas). Esta versión sirve exclusivamente con la Armée de l'Air; otros clientes del Mirage 2000 son Egipto, Grecia, India, Perú, Qatar, la República de China y los Emiratos Árabes Unidos.

La exhibición de la patrulla Ramex Delta fue dispar. Mientras que en la jornada del sábado sus formaciones cerradas, sus pasadas a cuchillo, la energía que se desprendía en todo momento, así como la pulcritud de su tabla, fue uno de los momentos más excitantes del fin de semana. Por el contrario, en la jornada dominical, tras despegar los dos ejemplares, el avión 125-BX reportó una alerta en el sistema de control de vuelo, teniendo que tomar tierra de inmediato, sin mayores compli-

caciones. La exhibición quedó entonces en un único ejemplar del Mirage 2000N.

Otro de los instantes especiales fue la conmemoración de los 35 años de la creación del Tri-National Tornado Training Establishment (TTTE). Aunque el 35 aniversario puede parecer una extraña cifra para celebrar, los planes de la RAF para retirar sus unidades de Tornado en el año 2019, parece trincar toda esperanza de conmemorar el 40 aniversario.

En el caso de Alemania, y muy al contrario al caso británico, incluso con la llegada del Eurofighter a sus unidades de caza y ataque, el Panavia Tornado parece que le queda todavía mucha vida operativa dentro de la Luftwaffe. Tras haber sido reorganizadas recientemente como Taktischen Luftwaffengeschwader (Alas Aéreas Tácticas), dos Alas vuelan todavía este magnífico avión. Los ejemplares destacados al RIAT 2015 procedían de la Taktisches Luftwaffengeschwader 33, unidad que opera la versión IDS. Durante el pasado año 2014, el 33 cumplió sus 185.000 horas de vuelo en el Tornado, habiendo recibido sus primeros ejemplares para reemplazar a los F-104 Starfighter en el año 1985. El avión continúa con mejoras constantes. Recientemente la TaktLwG 33 ha estado recibiendo Tornados actualizados al estándar ASSTA 3, lo que permite el empleo de bombas *Laser Joint Direct Attack Munition precision-guided bomb* de precisión guiadas por láser y mejoras en el suite de autoprotección, entre otras mejoras. Actualizaciones futuras incluirán la instalación de nuevas pantallas de cabina, teniendo previsto mantener el Tornado en servicio hasta el año 2025.

La Fuerza Aérea italiana por su parte ha reducido significativamente la flota de A-200 (designación oficial para sus Tornados) en los últimos años. Se ha puesto en marcha una actualización de mitad de vida a los aviones restantes, añadiendo nuevas pantallas de cabina, equipo de visión nocturna y el software de aviónica. Tres

escuadrones operacionales vuelan la versión A-200 de ataque, en el 6° Stormo (Ala) de Ghedi cerca de Brescia, y un escuadrón vuela el EA-200B (Tornado ECR) especializado en la supresión de defensas aéreas enemigas, en el 50° Stormo en Piacenza. Recientemente, los Tornados italianos fueron desplegados a Kuwait para volar misiones de reconocimiento como parte de los esfuerzos para combatir el autodenominado Estado Islámico. Al igual que Alemania, Italia planea seguir volando el Tornado hasta el año 2025.

Dentro del panorama internacional, hay aviones o equipos que marcan tendencias, que arrastran multitudes allá donde vayan. Uno de estos ejemplos es



*“Despegue a baja cota”. Aunque su demostración no estuvo a la altura de otras unidades de MiG-29, el despegue y el conocido resbale de cola protagonizado por el ejemplar polaco, fueron realmente espectaculares. En apenas 50 metros alzó el vuelo, recogió el tren de aterrizaje y sobrevoló dos terceras partes de la pista a escasos 5 metros del suelo.*

el Avro Vulcan XH558. Según comentarios de la dirección del RIAT, estiman que solo esta aeronave incrementa un 20% la venta de entradas. Si al atractivo particular del avión, le añadimos el hecho de que muy probablemente esta sea su última temporada y con ello, la última ocasión de ver esta majestuosa ave, unido a la oportunidad de ver formaciones tan exclusivas y entrañables como la protagonizada por el Vulcan, escoltado solemnemente por los Red Arrows (dos iconos británicos juntos), seguramente dichas cifras sean totalmente ciertas. Como dijo el comentarista Sean Maffett, “No lloro porque se acabó, sonrío porque sucedió.”

Denominado como “El Espíritu de Gran Bretaña” el Avro Vulcan disfrutó

de una carrera de 33 años en la RAF, incluyendo operaciones durante la Guerra de las Malvinas. Junto con el Valiant y el Víctor, los tres aviones que componían la legendaria fuerza V de la Royal Air Force, fue diseñado para proteger al Reino Unido de la amenaza nuclear a partir de los años 50, terminando su carrera operativa en el año 1992.

Una de las primicias de la presente edición, es el debut de los novísimos Hawk Role Demo y su pareja de Hawk T.2, denominados “NINJA”. Los dos Hawk simularon el ataque a un aeródromo, todo ello apoyado con abundante pirotecnia y efectos sonoros.

Dentro de los grandes pesos pesados, el A400M Atlas (como es conocido en la RAF) fue el único que pudo verse en

vuelo. Su demostración fue fantástica, poniendo de manifiesto la madurez lograda por la plataforma en toda su envolvente de vuelo a bajas velocidades y baja cota. Después de un largo periodo de gestación, el primer prototipo del A400M voló por primera vez el 11 Diciembre del 2009, dando comienzo un largo programa de ensayos en vuelo y que ahora comienzan a dar sus frutos con las primeras unidades entregadas a las fuerzas aéreas de Francia, Reino Unido y Turquía. Equipado con cuatro motores Europrop Internacional TP400, se trata de un avión de transporte que combina capacidades tácticas y estratégicas en una sola plataforma. Las previsiones apuntan a que el Ejército del Aire comenzará a recibir sus primeras unidades



*KAWASAKI P-1. Desarrollado por Kawasaki Heavy Industries, el llamado originalmente tipo PX tuvo su primer vuelo el 28 de septiembre de 2007. Hasta la fecha, se han fabricado y entregado a las fuerzas armadas japonesas 33 aviones.*



*V-22 Osprey. Versatilidad por naturaleza. En la actualidad está en servicio en el Cuerpo de Marines de Estados Unidos y en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.*



en la segunda mitad del año 2016. España adquirió el compromiso de comprar 27 de estos aparatos, aunque finalmente el Ministerio de Defensa decidió rebajar el número hasta 13 unidades. El resto están a disposición de Airbus para su exportación a terceros y el dinero de la venta servirá para rebajar el coste del contrato.

Aunque los helicópteros siempre han tenido su sitio en Fairford, es cierto que en las últimas ediciones sus demostraciones son cada vez más complejas, espectaculares y realistas. Hemos visto operaciones simuladas, lanzamiento de bengalas, vuelos en formación que eran auténticas figuras de ballet. La presente edición no ha sido menos y ha vuelto a sorprender.

La puesta en escena de la pareja de Gunships (Apache AH1 del Army Air Corps) fue realmente brillante. En su primer año de demostración con dos Apache, la secuencia de maniobras, operación conjunta, uso generoso de pirotecnia simulando, desde ataques de cañón hasta lanzamientos de misiles SAM o misiles Hellfire, el resultado fue realmente espectacular.

Durante más de una década, el Apache AH1 ha representado el poder aéreo del Army Air Corps. Fabricado por la nueva AgustaWestland en Yeovil, este poderoso helicóptero 'mata tanques' ganó su notoriedad en el Ejército de Estados Unidos en la primera Guerra del Golfo. Su uso en los teatros de operaciones ha sido extenso y continuo, especialmente en Afganistán y Libia. Su armamento principal consta de cohetes CRV-7 de 2.75 pulgadas, misiles Hellfire (de los que puede transportar hasta 16), y el cañón M230 de 30 mm, este último dirigido por el casco del piloto. La variante se distingue fácilmente por el radar de control de fuego Longbow montado sobre la cabeza del rotor. Actualmente, dos regimientos operativos de Apaches basados en Wattisham forman parte de la 16 Brigada de Asalto Aéreo, una unidad muy potente del concepto 'respuesta rápida' que combina el empleo de las fuerzas aerotransportadas y helicópteros de ataque.

Siguiendo con los helicópteros, la demostración del 301 Escuadrón 'Redskins' de la Real Fuerza Aérea de Holanda, estacionado en Gilze-Rijen, fue un trabajo excelente con su Boeing AH-64D Apache. Su demostración de acrobacia aérea



*El Mirage 2000N es la versión del famoso caza galo con capacidad nuclear, únicamente en servicio con la Armée de l'Air. Su principal arma en el papel de ataque nuclear es la ASMP de mediano alcance, misil de crucero nuclear aire-tierra, pudiendo también operar con armas convencionales, de día o de noche y en todo tiempo.*



*Patrulla Águila. Siempre sobresaliente. El trabajo y dedicación de los miembros de la Patrulla Águila ha sido como siempre, ejemplar, estando a la altura de las patrullas acrobáticas más importantes y respetadas del mundo.*

puso de manifiesto las cualidades sobresalientes de este increíble helicóptero de ataque, incluyendo backflips, toneles, cubanos y todo tipo de maniobras imaginables en un helicóptero. Un total de 29 AH-64D están en servicio en el ejército holandés, habiendo participado en la campaña de Afganistán 2004-10. Su Armamento principal consiste de misiles Hellfire, cohetes de 2.75 pulgadas Hydra 70 y el cañón de 30mm M-230. Capaz de desempeñar cualquier roll en una sola misión, desde la protección de tropas, el reconocimiento o el ataque, el AH-64D se trata de un arma de batalla tremendamente flexible y fiable.

El siempre interesante Mil Mi-35 fue otro de los protagonistas del fin de semana. Fue todo un símbolo del temido poderío militar soviético durante la Guerra

Fría. El Mil Mi-24 - nombre en clave OTAN "Hind" voló por primera vez en 1969. Este helicóptero se convirtió en uno de los pilares del Pacto de Varsovia, y habría ayudado a encabezar un posible avance militar soviético en Europa Occidental en caso de haber estallado el conflicto. Checoslovaquia fue uno de sus usuarios, siendo posteriormente la Fuerza Aérea Checa su heredera, operando hoy en día una flota potente de 'Hind' y proporcionando apoyo cercano a los soldados sobre el terreno. El escuadrón de helicópteros 221 estacionado en Náměšť nad Oslavou es una mezcla de Mi-24V y nuevos Mi-35, siendo esta última la designación aplicada a las aeronaves de exportación. El comportamiento del helicóptero durante su puesta en vuelo fue bastante sereno, aunque quizás en esta



ocasión, este aspecto no fuera lo más reseñable; ya sólo el helicóptero en sí, es imponente. Pudiera decirse que es un helicóptero tan feo que es casi hermoso.

Otros aparatos desplegados en la exhibición aérea fueron los ya míticos e increíbles Bo.105 del ejército alemán y el Boeing Chinook de la RAF. Las prestaciones de ambos no dejan de asombrar año tras año. Cualquier definición o narración de lo que es capaz de hacer el Chinook, por muy rica que fuera, nada tendría que ver con lo que es su presencia visual: verlo para creerlo. Operado infatigablemente en la campaña de Afganistán, el modelo destinado a las exhibiciones del año 2015 ha sido proporcionado por el Escuadrón N° 27 de la RAF. A los mandos del Flt Lt Brett Jones, nuevo piloto responsable de la temporada, el ejemplar utilizado era de la novísima versión HC4.

Después de su presentación

oficial en Europa en el RIAT 2012, el convertiplano avión/helicóptero de rotor basculante Bell Boeing V-22 Osprey comienza a ser un invitado asiduo a los airshows. Su exhibición fue un claro ejemplo de su concepto; combina la versatilidad de un helicóptero con las prestaciones de un avión turbohélice de ala fija. Tras despegar verticalmente, o con una pequeña carrera, las barquillas del extremo del ala-montada que contienen los dos motores turboeje Rolls-Royce Allison AE1107C comienzan su rotación para permitir la transición a vuelo convencional.

Un Escuadrón del Cuerpo de Marines recibió la autorización para el despliegue por el plazo de un año en conformidad con el Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de América en la base aeronaval de Rota. Tras cinco meses de despliegue, el Escuadrón VMM 365 fue relevado por el VMM 162 Golden Eagles. Ambas unidades están encuadradas en el 26º Grupo Aéreo de los Marines, que tiene su cuartel general y sus siete escuadrones de Osprey basados en la citada instalación de New River, y que a su vez está encuadrada en la 2ª Ala Aérea de los Marines.

Uno de los temas de la presente edición, por no decir el más llamativo y simbólico, fue la conmemoración del 30 aniversario de la Batalla de Inglaterra. Reunir alrededor de 20 aeronaves, con todo un historial detrás de cada una de ellas, deleitar al público con una exhibición de más de 30 minutos con vuelos en formación, simulacros de combates aéreos y finalmente, con una pasada conjunta, es un momento realmente memorable y espectacular. La conmemoración de La Batalla de Inglaterra incluía diez Spitfires, cinco Hurricanes, un recién restaurado Bristol Blenheim, así como un Me-109, representante único del otro bando del conflicto. La conmemoración constaba de 4 bloques: diversas pasadas del agradable Blenheim, una pequeña exhibición del Me-109 (realmente

volando poco después en el rodaje de la película 'La Batalla de Inglaterra'. La propiedad del avión pasó por varias manos hasta la compra en 1997 por la Messerschmitt Aircraft Company (MAC) en Albstadt-Degerfeld, Alemania. Durante su restauración se convirtió en Bf 109G-4 estándar con el motor Daimler-Benz DB605A típico del fighter original alemán. Voló de nuevo en agosto del 2004, para luego más tarde sufrir un aparatoso accidente mientras tomaba tierra, dañando gravemente su tren de aterrizaje. Tras ponerse en contacto con el gigante aeroespacial europeo EADS, los propietarios transfirieron su propiedad y la responsabilidad de financiar la recuperación de tan bella aeronave. MAC completó la restauración 'del Red 7', regresando al aire de nuevo el 13 de abril de 2008.

En todo Air Tattoo, las patrullas acrobáticas nacionales siempre tienen un lugar especial. En esta ocasión la presencia de cinco equipos acrobáticos sirvieron para amenizar ambas jornadas con grandes y espectaculares momentos; la  
P a -

un Hispano Aviación Buchón), una formación en masa de todas las aeronaves participantes y la exhibición que por supuesto no podía faltar, la llevada a cabo en la jornada del sábado simulando un dog fight entre el Me-109 y uno de los Spitfire allí presentes (seguro que no hace falta decirle a nuestro atento lector, quién resulto el ganador de tan peculiar combate).

Patrocinado por el Grupo Airbus y el Messerschmitt Flugmuseum en Manching, Baviera, el Bf 109G-4 codificado 'Red 7' es en realidad un avión español Hispano Buchón con motor Merlin, construido probablemente en 1950. Sirvió en el Ejército del Aire hasta 1965,

trouille de France con sus ocho Alpha-jets, los míticos Red Arrows y sus 9 Hawks T.1, el equipos suizo y sus PC-7, los Royal Jordanian Falcons y sus 4 Extra 300s y la Patrulla Águila y su incansable montura, el C-101 Aviojet, fueron los responsables de encandilar a la multitud allí congregada.

Comenzando por el equipo de casa,





los Red Arrows, su exhibición podría resumirse en las dos palabras mencionadas por el comentarista oficial del Air Tattoo: "well done!!" (buen trabajo, bien hecho). Como siempre, es un placer presenciar a las flechas rojas. Su espectáculo está mucho más cerca del concepto americano de espectáculo, desde el propio speaker, la megafonía, hasta el concepto de secuencia de maniobras. Ésta es una de las facetas mejor trabajadas cada temporada por este equipo. Aunque es generoso el número de aviones (9) usados en sus exhibiciones, es justo reconocer su gran trabajo, su gran coordinación, no dando al espectador 2 segundos de descanso. En formación, en pareja o individual, en todo momento hay alguna aeronave frente al público.

La exhibición protagonizada por la Patrouille de France, una vez más, fue perfecta. Con una formación de ocho Dassault / Dornier Alpha Jet E, las formaciones, muy ajustadas; las figuras, continuas, muy próximas a la multitud en todo momento; su vuelo en formación, una auténtica clase magistral. El equipo suizo de



*Elegancia Suiza. Una formación ya típica en el contexto internacional son los PC-7 Swiss Team junto al Cougar de la Fuerza Aérea Suiza.*

el equipo vuela el Pilatus PC-7 Turbo-trainer, un entrenador básico turbohélice utilizado por la Fuerza Aérea para fines de selección y formación de pilotos. Los pilotos proceden de uno de los tres escuadrones operativos, realizando los entrenamientos y demostraciones en su tiempo libre. Su exhibición fue excepcionalmente ajustada, suave, precisa y elegante, reforzada en la presente temporada por el uso de sistemas de humo. El otro equipo que apoyó con su presencia el RIAT 2015 fue los Royal Jordanian Falcons. Con sus cuatro Extra 300s, a pesar de su dedicación e ímpetu, fue claramente el equipo más pobre técnicamente.

con g's negativos o la toma en formación de sus siete Aviojets (lástima el domingo no pudiera efectuarse por excesivo viento). En el lado negativo, la montura de esta magnífica Patrulla, La potencia de éste ya longevo avión es muy limitada, afectando claramente al desarrollo de sus maniobras, a la espectacularidad de las mismas y a la imagen que hoy en día una patrulla nacional quiere reflejar en sus exhibiciones y en su entorno político, económico y social.

## EXPOSICIÓN ESTÁTICA

Como en cualquier edición anterior, la exhibición estática es uno de los aspectos más relevantes del Royal International Air Tattoo, sirviendo de termómetro, no sólo de la aviación militar mundial, si no de la situación política y económica global. Así la aportación de la propia anfitriona ha sido mucho más variada y numerosa que en las anteriores ediciones, mostrando todo su potencial, al menos con un ejemplar de todas las aeronaves en servicio. Los grandes pesos pesados han vuelto, desde el novísimo avión de transporte A400M Atlas, hasta el cisterna A330 Voyager. Algo similar ha ocurrido con las unidades de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. Después de la ausencia en pasadas ediciones, y una tímida presencia en la edición del año 2014, este año su retorno ha estado protagonizado por KC-135R, F-15E, P-8A Poseidon, A-10 Thunderbolts y Bell Boeing V-22 Osprey. Otras naciones contribuyeron con ejemplares tan diversos como los F-5 del Ala 21, o los Su-22 polacos, pasando por el Lockheed C-130J Hércules de la Fuerza Aérea de Qatar o el Mil Mi-14 'Haze' de la marina polaca, desarrollado como una versión de guerra antisubmarina de Mi-8 'Hip'.

PC-7 es uno de los dos equipos acrobáticos de la Fuerza Aérea Suiza (el otro es la Patrouille Suisse con sus F-5E Tiger II, flota actualmente en revisión y por lo que se dispone de un número de unidades operativas muy limitadas). A los mandos de nueve instructores de la fuerza aérea, todos ellos pilotos de combate de F/A-18 Hornet de primera línea,

Por último, pero no menos importante (siendo incluso los responsables de abrir ambas jornadas de exhibición), la Patrulla Águila fue la encargada de portar la enseña nacional sobre tierras británicas. En su línea, la exhibición fue precisa y atractiva. En el panorama internacional sigue despertando admiración algunas de sus maniobras, como el loop en invertido



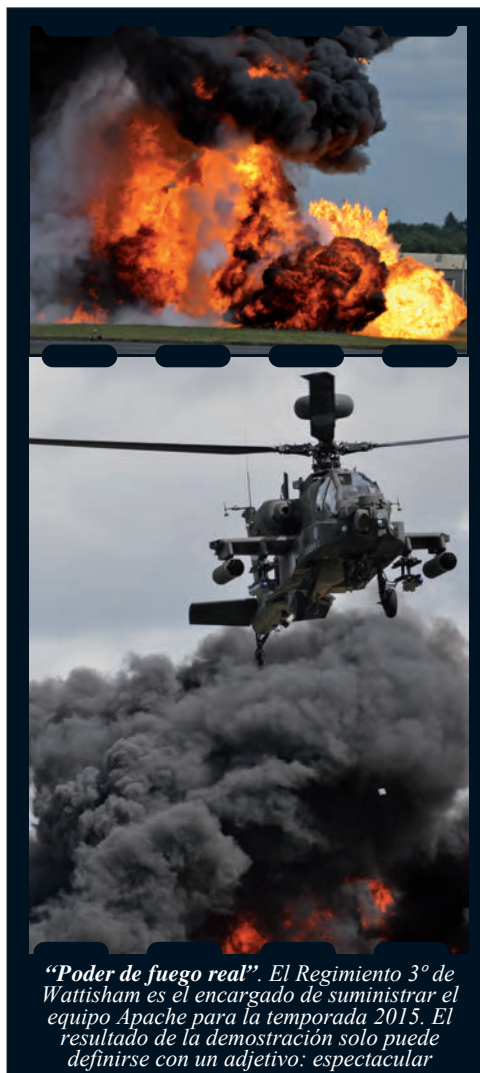
La RAF, como digna anfitriona, mostró prácticamente toda su panoplia de aeronaves, desde los Hawks, Tornados y Tucanos, hasta sus flamantes A330 Voyager y A400M Atlas.

La plataforma además, contó con numerosos ejemplares del Typhoon, procedentes de unidades de primera línea de los escuadrones 1, 6 y XI

Un ejemplar del A330 Voyager protagonizaba la plataforma destinada a albergar las unidades británicas. Basado en el avión Airbus A330-200, se trata del mayor avión que jamás haya operado la RAF y uno de los aviones más nuevos en su inventario. Destinado a funciones de repostaje aire-aire, transporte de pasajeros / carga y evacuación médica, su operación es llevada a cabo por el consorcio AirTanker, operando los nueve Voyagers desde RAF Brize Norton dentro de los escuadrones 10 y 101. El primer Voyager llegó a la RAF en el año 2011, sirviendo en dos versiones: la K2 con dos puntos de repostaje y la versión K3 de tres puntos.

Un ejemplar del nuevo Airbus Atlas C1, designación británica para el A400M, también se encontraba estacionado en Fairford. En servicio con los Escuadrones 24 y 70, y operados desde Brize Norton en Oxfordshire, el primero de los 22 aviones llegó el pasado mes de noviembre, esperando completar la entrega de toda la flota a finales del año 2019 y retirando gradualmente las unidades de C-130J Hércules (prevista su baja definitiva para el año 2022).

Por último, un C-17 Globemaster III, operado igualmente desde Brize Norton



*“Poder de fuego real”. El Regimiento 3° de Wattisham es el encargado de suministrar el equipo Apache para la temporada 2015. El resultado de la demostración solo puede definirse con un adjetivo: espectacular*

por la escuadrilla 99, se encontraba estacionado y “abierto” al público asistente, permitiendo la entrada a su interior de todo aquel entusiasta o curioso que así lo deseara. Esta impresionante máquina

combina las capacidades de transporte estratégico de largo alcance con las de un avión de transporte táctico. Estas capacidades han sido utilizadas ampliamente en los recientes compromisos militares del Reino Unido, desde Afganistán hasta Irak.

Durante mucho tiempo la potencia de fuego de la RAF estuvo en manos de sus Tornado GR4, ahora, en sus últimos años. En la actualidad equipa: tres escuadrones de primera línea, N° 12 (B), IX (B) y 31 en RAF Marham, el 41 Escuadrón desde RAF Coningsby con tareas de Ensayos y Evaluación, y la unidad de conversión operativa, Escuadrón XV, estacionada en RAF Lossiemouth. De este modo, los Tornado continúan siendo una flota útil y potente, capaz de operar de día o de noche y todo tiempo, siendo tan relevante, flexible y capaz como avión de ataque, como lo fue cuando entró en servicio operacional en la RAF en 1982. En esta edición del RIAT 2015, varios Tornados han sido desplazados, pero especialmente llamativo fue uno de los ejemplares del Escuadrón XV celebrando el 100 aniversario de la unidad.

Dentro de las unidades desplegadas por las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, sin duda el ejemplar más interesante y relevante fue el P-8A Poseidon, avión llamado a sustituir a toda una leyenda en la Marina estadounidense como es el P-3 Orión.

Aunque nunca más se tendrá la oportunidad de ver volar a los legendarios Su-22 polacos en exhibiciones aéreas, al menos si se tuvo la ocasión de disfrutar de una pareja en la exposición estática. Hoy en día, la Fuerza Aérea de Polonia es el único operador europeo del Su-22. Este avión de ataque de geometría variable data originalmente de 1966, cuando su primer prototipo Su-17 (Su-22 es la designación de exportación) alzó el vuelo por primera vez. Sirvió durante muchos años como uno de los pilares de las fuerzas de ataque del temido Pacto de Varsovia. Hoy en día, dentro de la Fuerza Aérea de Polonia, son dos los escuadrones operativos que utilizan, tanto el monoplaza Su-22M-4K como el biplaza Su-22UM3K, todos ellos destinados en Świdwin, con la 21ª Base Aérea Táctica.

Por parte española y junto a un C-295 del Ala 35, el Ala 23 envió dos ejempla-

*Vulcan. La exhibición aérea del Avro Vulcan comienza con un despegue realmente impresionante. Sorprendentemente, el Vulcan voló sólo 11 años después del Avro Lancaster. El As the Crow Flies Trophy, concedido a la mejor demostración general en vuelo y otorgado por los Amigos del Royal International Air Tattoo, fue para el Vulcan XH558 en su última temporada.*





**Chinook.**  
*El todopoderoso. El Chinook como siempre, fue realmente fantástico, haciendo maniobras que un helicóptero de su tamaño no debería nunca ser capaz de hacer.*



**Mi-35. Reflejo de otros tiempos.** *El Mil Mi-35 es la versión de exportación del Mil Mi-24. En esencia se trata del mismo aparato.*



**El Ala 23 en Fairford. SF-5M:** *Aunque en un principio se incluían versiones de combate, reconocimiento y entrenamiento, hoy en día sólo estos últimos permanecen en activo con 19 ejemplares, utilizados todos ellos en tareas de instrucción.*

res del SF-5M. Aunque el primer prototipo del Northrop F-5 realizó su primer vuelo en julio de 1959, hoy en día sigue siendo un activo muy útil en diferentes Fuerzas Aéreas. El Ejército del Aire es-

pañol recibió 70 aeronaves entre 1968 y 1971, fabricadas bajo licencia por la española CASA.

Por extraño que parezca, hubo algunas ausencias notables; el Saab JAS39 Gri-

pen, por ejemplo, tenía previsto estar presente con los colores de dos naciones diferentes, pero los tres operadores de este exitoso sistema de armas (Suecia, República Checa y Hungría) cancelaron su participación en el último momento. Igualmente se echó en falta algún ejemplar del galo Dassault Rafale, así como la ya clásica línea de F-16, o los americanos JSF F-35 o F-22 Raptor. Aun así, una vez más, puede decirse que la presente edición del Air Tattoo ha satisfecho ampliamente las expectativas de los numerosos entusiastas allí reunidos. Los momentos memorables, románticos, las formaciones, aniversarios y despedidas presenciadas en las tierras milenarias del condado de Gloucestershire, ya guardan su espacio para siempre, en la memoria de los afortunados aficionados y visitantes del Royal International Air Tatto 2015. Well Done!!!! ■



**Poseidón: El rey de los Mares.** *El P-8A Poseidon es un avión basado en el Boeing 737-800 de largo alcance, multi-misión, destinado a desempeñar tareas tanto de lucha anti-submarina como guerra anti-superficie.*