

AirPower 2013 ¡Vámonos a Austria!

JOSÉ ZÁRATE VELASCO
Fotografías del autor



EL AIRPOWER ES UN GRAN EVENTO DE AVIACIÓN MILITAR COORGANIZADO POR LA FUERZA AÉREA AUSTRÍACA Y LA FIRMA RED BULL QUE SE CELEBRA CADA DOS AÑOS EN LA BASE AÉREA DE ZELTWEG, SITUADA A 200 KM AL SUROESTE DE VIENA.

Puntualmente a las 10:45 am aterrizaba en la base de Zeltweg el primer Eurofighter Typhoon para ser entregado a la Fuerza Aérea Austríaca, escoltado por dos F-5 y recibiendo el homenaje de bienvenida del arco de agua de los bomberos mientras sonaba la música de la Salzburg Fliegermarsch. Era el 12 de julio de 2007.

Sin salir de la base apretamos el botón "Fast Forward" de la historia y nos situamos con rapidez en el 28 de junio de 2013. ¿Qué encontramos allí?: entrada libre, puestos de fotógrafo repartidos por toda la base con transporte militar organizado entre ellos, 300.000 visitantes en dos días, Patrulla Águila. ¿Alguien da más?

Los habituales del británico RIAT (Air Tattoo) siempre hemos pensado que se trata del mejor festival aéreo europeo, pero cuando hemos visitado el Airpower 2013 nos han surgido algunas dudas sobre esa clasificación. Quizá Austria pille un poco a trasmano de muchos otros lugares europeos y sea esa la razón por la que la mayoría de los visitantes son locales. La lengua que se habla en Zeltweg es el



*Northrop F-5 Freedom Fighter.
Türk Yıldızlar. Fuerza Aérea turca.*

alemán y aunque muchos de los solícitos militares a cargo del cuidado de los visitantes están siempre dispuestos a ayudar, llama la atención su dificultad idiomática en inglés, quizá porque no lo necesitan demasiado por allí.

Esta exhibición aérea es con diferencia la más importante de la Fuerza Aérea austríaca. La elección de Zeltweg no es casual, ya que es la base más moderna del país y fue renovada totalmente para albergar a los nuevos Typhoon. Desde bastantes meses antes, la dirección del evento desarrolla una meticulosa preparación para que todo esté listo en tiempo y hora. Se ve que no esperan demasiada afluencia de público de fuera del área germanófila, porque incluso la revista oficial del acontecimiento está escrita

exclusivamente en alemán. Y para el visitante, la elección es sin duda acertada, el entorno es de gran belleza por su situación cercana a los Alpes, y los esfuerzos de la organización para hacer de las jornadas un éxito son más que evidentes. En otros lugares se paga por respirar, en Zeltweg una familia puede pasar un día entero en el campo de aviación haciendo patria sin gastarse un euro.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL FOTÓGRAFO

Tienen organizado un sistema de pases para *spotters* (observadores fotográficos) que se acaba a los pocos días de su anuncio en la *web* y que por 110 EUR por los dos días –180

cinco días, los dos anteriores, los dos del evento y el posterior– ofrece un paquete completo que incluye acceso a una gran carpa con enchufes para los equipos fotográficos, *catering* continuo y transporte a los puntos especiales reservados a los fotógrafos: 14 *spotting points* repartidos por toda la base y que resultaron estar bastante bien elegidos, incluso abren algunos más durante la propia exhibición. Charlando con algún colega de afición nos enteramos de que en los primeros momentos “first come first served” hubo disponibles varios grandes teleobjetivos Nikon y Canon para uso y disfrute de los *spotters* acreditados, algo realmente sorprendente teniendo en cuenta que un 800mm Nikon puede costar 14.000 EUR.

El autor de este artículo (a la derecha) con algunos ilustres visitantes del Airpower 2013.



Pilotos del Ala 11 de Morón atendiendo al público en la exhibición estática.



Eurofighter Typhoon. Fuerza Aérea austríaca. 1st Sq. Surveillance Wing. Fliegerhorst Hinterstoisser (Base Aérea de Zeltweg).



Para los que vemos las evoluciones de los aviones desde el visor de nuestra cámara nos pareció un poco exagerada la seguridad –impuesta por la organización– en las pasadas de las formaciones y las patrullas: demasiado lejos y demasiado altos. Bien es cierto que los puntos de fotografía situados al otro lado de la pista ofrecían una perspectiva completamente desacostumbrada y nos permitieron tomar algunas fotos poco frecuentes.

A diferencia de otros acontecimientos similares se puede decir que el sistema de acotar determinadas zonas –las mejores– para los fotógrafos acreditados supone una enorme ventaja y comodidad. Cuando la entrada es gratis y consecuentemente la asistencia de público es masiva, contar con áreas exclusivas y con número limitado de pases resulta casi condición sine qua non si se pretende obtener alguna imagen que merezca la pena.

EXHIBICIÓN ESTÁTICA

Los aviones los aparcen principalmente a lo largo de la calle de rodaje sur, que no se usa para los movimientos de aviones. También colocan algunos más pequeños cerca de la zona abierta al público del aparcamiento activo, zona por la que se pasa cuando se entra por la puerta principal.

Como *spotter* se pueden conseguir buenos ángulos de tiro el viernes a primera hora, mientras se forma la línea de aviones.

EXHIBICIÓN AÉREA

Algunos españoles estábamos muy ilusionados con la exhibición de la Patrulla Águila, que no pudo volar en el Air Tatroo del 2011 por mal tiempo y en el del 2012 nos dejó plantados. Aparecía por primera vez en el Air-Power desde el 2005 y, para ser un poco críticos, el viernes presentaron la tabla horizontal (sin maniobras verticales) cuando todos los demás aviones nos mostraron una base de nubes bastante elevada, y el sábado realizaron la muy bella tabla completa, aunque desde el punto de vista del espectador resultó algo falta de dinamismo por el tiempo muerto entre pasadas. Aún así, emociona ver una



*North American
OV-10B Bronco.
Privado. Francia.*

bandera de España de una milla de larga sobre los cielos austríacos y fueron muy aplaudidos. Los organizadores del AirPower comentaron que la visita de la Patrulla Águila era una ocasión muy especial, dado lo escaso de sus apariciones fuera de España. Y también resaltaron la “marca de la casa”, el aterrizaje en formación, única Patrulla que lo realiza en el mundo.

El equipo “Türk Yıldızları” (Las Estrellas Turcas), que debutó en 1993, ostenta el récord mundial de



*Hawker Siddeley Hawk T.1A.
100 Sq. RAF. Reino Unido.*

asistentes a una exhibición aérea cuando logró reunir a más de un millón de personas el 24 de agosto de 2001 en Bakú (Azerbaiyán), y nos mostró un atípico conjunto de maniobras entre las que abundaban las de media patrulla y escaseaban las de

los ocho aparatos juntos. El vuelo acrobático tiene una larga historia en Turquía. Poco tiempo después de la introducción de los reactores, la fuerza aérea turca formó su primer escuadrón acrobático en 1952, al que siguieron después otros cinco más hasta 1971. Los pilotos están estacionados en la Base de Konya y están equipados con ocho reactores NF-5A Tiger, lo que lo convierte en uno de los pocos equipos acrobáticos equipados con aviones supersónicos.



*Hawker Sea Fury FB.11.
Privado. Francia.*



*Supermarine Spitfire LF.XVIe.
RAF. Reino Unido.*



*Grumman TBM-3R Avenger.
Association Charlie's Heavy. Suiza.*

Como nos demuestra el Styria's Blanix Team, las exhibiciones en vuelo no siempre tienen que basarse en la velocidad y el ruido. Estos dos pilotos, a bordo de sus veleros LET L 13 Blanik vencen la dificultad de volar sin motor y se atreven incluso con una maniobra de espejo en la que el jefe vuela en invertido y el punto se mantiene a su derecha a media envergadura de distancia mientras evolucionan durante un tiempo que resulta llamativamente largo

Habría que dedicar un capítulo completo al enorme esfuerzo que despliega el equipo Red Bull patrocinando tantísimas actividades deportivas y en el caso que nos ocupa, aéreas. En esta ocasión ellos compartían además responsabilidades organizativas con la Fuerza Aérea austríaca, y la verdad es que estaban en todas partes, pero sobre todo volando. Desde Felix Baumgartner firmando trocitos del paracaídas que utilizó en su salto estratosférico,



hasta el metálico brillante DC-6, pasando por esta asombrosa lista de participantes: Bell 47 G3B1 (Vuelo), Bell AH1 Cobra (V), BO105 (V), EC135 (V), PC6 (V), PT17 (V), F4-U4 (V), P-38L LIGHTNING (V), B-25J MITCHELL (V), BEDE BD-5J (V), CE-208 Caravan (Estática), ALPHA JET (V,E), LET L 13 Blanik (V) 2x, Su-29 (E). Y hablando de la familia Red Bull, para encontrar las raíces de los "Flying Bulls Aerobatics Team" habría que remontarse hasta 1960, año en el que cuatro amigos fundaron el

"Box Trener" en Checoslovaquia. Tras muchos avatares acabaron uniéndose a la familia Red Bull en 2001 adoptando su nombre de guerra actual. Después de más de cuarenta años, Jirí Tlustý, uno de los fundadores, cedió el mando a Radka Machova en 2002 y hoy en día ella lidera el brillante equipo junto con los pilotos Jiri Saller, Jirí Veprek y Miroslav Krejci.

Sobre la "Patrouille Suisse" siempre hay



*General Dynamics F-16 AM
Fighting Falcon. Demo Team.
Fuerza Aérea holandesa.*

que hablar de su elegancia y perfección. Aquí no disparan con el cañón de sus F-5 Tiger II como en su acostumbrado paso anual por el bellísimo paraje de Axalp, estación de esquí y campo de tiro real al que también acuden varios miles de espectadores en cada ocasión, pero aún así la belleza de sus evoluciones perfectas con esos aviones pintados de rojo y blanco como su bandera son difícilmente superables. La patrulla vuela el Tiger desde 1998, y aunque a principios de este año la Fuerza Aérea Suiza anunció la retirada de servicio de estos aviones, sus fans no deben preocuparse porque la PS seguirá volando.

Y cuando crees que no queda nada mejor por ver, aparecen los imbatibles, los atrevidos, los arrogantes “Frecce Tricolori”, la formación italiana de larga solera y tradición. En 1961, el 313° Gruppo Addestramento Acrobatico comenzó a volar con North American F-86E, cambiando a Fiat G91 en 1963 y a los actuales ¡diez! Aermacchi MB-339 PAN en 1982.

En su exhibición la formación rompe frecuentemente en grupos de 4 y 5 aviones, dejando un “solo” para demostrar la maniobrabilidad del avión. Es impresionante ver la agilidad con la que cambian sus formaciones, a veces en el breve momento en que los aviones vuelan en vertical, y la espectacularidad de sus pasadas y cruces, preludio del broche final de la pasada muy larga de nueve aviones con humo de colores verde, blanco y rojo mientras el décimo se cruza por debajo pegando luego un fuerte tirón.

Y dejando por un momento aparte a las vistosas patrullas nacionales, es un hecho que aunque hubo muchos aviones volando en el festival, el Eurofighter Typhoon fue el indiscutible protagonista. Empezó una exhibición de un “solo” de la Fuerza Aérea austríaca, más tarde otros dos Eurofighter austríacos participaron en una alerta simulada para interceptar un C-130, y mientras tanto cuatro Typhoon más de cuatro diferentes países permanecían en la exhibición estática. Uno era un F-2000A italiano (ellos denominan a los cazas de acuerdo con la Serie Italiana de Diseño de Misión) del 37° Stormo en Trapani, otro era austríaco, un tercero



*Panavia Tornado IDS.
Luftwaffe. Alemania.*



*EADS CASA CN-235 200M.
Armée de l'Air. Francia.*



MIL Mi-35 Hind E. Fuerza Aérea checa.



*CASA C-101 EB Aviojet.
Patrulla Águila.
Ejército del Aire. España.*

era un FGR4 del RAF 3rd Squadron basado en RAF Coningsby y el cuarto un Eurofighter español del Ala 11 basado en Morón.

El periodista italiano David Cenciotti cuenta en "The Aviationist" su conversación con uno de los pilotos del Ala 11 en Zeltweg: "comparándolo con el EF-18 (la versión española del F/A18 Hornet) el Typhoon tiene un radar mejor y de mayor alcance y un empuje muy superior de sus motores, lo que hace del Eurofighter un rudo guerrero"

Otros interesantes aviones que tomaron parte en la exhibición en vuelo fueron, entre otros, el Saab Gripen, el Soko G2 Galeb, el Su22 Fitter y el caza histórico italiano MB-326, el único que queda en vuelo.

ALGUNOS DATOS PARA EL VISITANTE

Desde el aeropuerto Schwechat de Viena hay unas dos horas de coche a Zeltweg, pequeño pueblo de la región de Steingrad (Estiria). Mirando un mapa pueda parecer obvio buscar alojamiento en Graz, que es la ciudad importante más cercana (50 km) y por lo tanto ofrece alojamiento fácil de todas las categorías, pero puede resultar algo incómodo porque hay que atravesar el Gleinalmtunnel de peaje dos veces al día y si se quiere evitar pasando por las montañas, resulta un viaje demasiado largo en tiempo. Es recomendable alojarse lo más próximo posible, porque los accesos a la



*Let L-13 Blanik.
Styria's Blanix Team.
Austria.*



*Zona entre la pista de vuelo
y la calle de rodaje sur.*



*Aermacchi MB-339 Pan.
Frecce Tricolori.
Fuerza Aérea italiana.*

base son los adecuados para un pueblo perdido, desde luego no para que aparezcan 300.000 visitantes en tropel para quedarse dos días y no vuelvan hasta dentro de dos años. Es decir, carreteras estrechas, plazas hoteleras escasas y muy poca vida en los alrededores, que además han sufrido una pérdida notable de población por la desindustrialización de la zona en los últimos años y que la llegada del Eurofighter a la base no ha podido suplir.

Un buen punto de partida es la Oficina de Turismo de Zeltweg, donde hay referencias de todos los hoteles y B&B locales. Otro alojamiento clásico para este evento es el camping, aprovechando cierta infraestructura de los tiempos del circuito de Fórmula 1, que estuvo activo hasta el 2003. Hay visitantes que montan sus pequeñas tiendas en los propios aparcamientos oficiales (todos en zonas más que verdes), otra opción para el ahorrador.



Douglas DC-6B. Privado. USA.

Como referencia, siempre con la previsión suficiente se pueden encontrar habitaciones dobles en hoteles medios a unos 100 EUR/noche en la zona. Aunque bastantes visitantes asisten sólo un día (principalmente el sábado), para albergar a todos los que prefieren no perderse un detalle y se quedan dos días o más no hay otra opción más que ir alejándose de la base conforme las reservas van ocupando las plazas próximas. Quedarse a distancias aún mayores que Graz sigue siendo una opción posible y si se quieren evitar los problemas de tráfico también se puede acceder en tren, teniendo en cuenta

que desde la estación del pueblo se puede llegar cómodamente andando a la base.

A diferencia con otros eventos similares donde preparan enormes extensiones para aparcar, en Zeltweg lo han resuelto acondicionando muchas parcelas relativamente pequeñas para dar acceso cómodo a una de las puertas de

entrada a la base. Para tener alguna oportunidad de conseguir primera línea de valla hay que madrugar. La puerta principal abre las 07:00 am y ya a esa hora se forman importantes colas. Los días de exhibición son el viernes y el sábado, con oportunidades de fotografiar llegadas y salidas el jueves y domingo respectivamente.

A las 19:45 del domingo 30 de junio despegaba el último avión desplegado en Zeltweg –un Tornado alemán– hacia su base en Jagel, cerrando así el Airpower 2013.

¡Magnífica sesión de aviación en vivo! ¡Hasta el 2015! ■