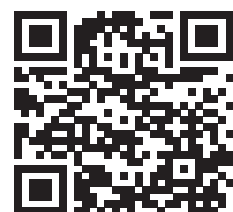


Espacio Aéreo

SEPTIEMBRE 2021.

Edición Especial
Parada Aérea Militar 2021





Espacio Aéreo

“VIVIR PARA VOLAR”

EDITOR

“F. GE” Giese-Man
fege@espacioaereo.net

Copyright © 2021 . La Revista “Espacio Aéreo” con Derechos de Autor. Por lo tanto, son libres de copiar, distribuir y comunicar públicamente todos nuestros contenidos, siempre que se haga referencia a la fuente de la información y al autor si lo hay. Toda persona (usuario) que tenga acceso a dicha revista a través de Internet o cualquier medio digital reconoce y voluntariamente se sujeta a lo siguiente: El usuario puede visualizar el contenido de la revista “Espacio Aéreo”, imprimirlo, copiarlo y almacenarlo en el disco duro de su computadora personal o en cualquier otro soporte físico, exclusivamente para su uso personal y privado, quedando, por tanto, prohibida su utilización o reproducción con fines de lucro directo o indirecto, su distribución en cualquier forma, así como su modificación, alteración o decompilación.

Pág. 2
Parada Aérea
Militar 2021

Pág. 4
Desfile Militar

Pág. 10
El precio de viajar
en un UH-60M
Black Hawk

Pág. 14
El Vuelo del Ruso

Pág. 16
Las Aeronaves

Pág. 28
Formando con el
PC-7 Team

Commemoración del CCXI Aniversario de la Independencia de México

Parada Aérea Militar 2021

En las nuevas instalaciones del la Base Aérea militar No.1 en Santa Lucía, iniciaron las prácticas desde principios

de agosto para la Parada Aérea del Desfile Militar conmemorativo al 211 aniversario de la Independencia de México.

Cabe mencionar que todas las instalaciones son nuevas y no renovadas, incluyendo la Región Aérea del Centro y las

áreas administrativas. La inauguración de la Base fue el 10 de febrero de este año, cuando un Boeing 737 aterrizo por

primera vez en su pista militar. Al día de hoy todas sus operaciones se encuentran funcionando al 100%, incluyendo a la torre de control que es independiente de la torre del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

El agrupamiento aéreo de este año, llevó por nombre "Independen-

cia", y fue integrado por la aeronaves militares de la Secretaría de Marina, la Secretaría de la Defensa Nacional y la Guardia Nacional; desde el 9 de agosto, empezaron a llegar las aeronaves y sus tripulaciones a la Base Aérea enclavada cerca de Tecámac, Estado de México, dando comienzo a la exhaustiva praxis

para un evento de esta naturaleza y magnitud. Días antes del desfile militar se efectuó la revista a la parada aérea el 11 de septiembre, donde los altos mandos de SEDENA y MARINA comprobaron de forma minuciosa la perfección de los vuelos realizados por los pilotos militares. ●

Imagen: Spartan C-27J de la Fuerza Aérea Mexicana con un tripulante enarbolando la bandera mexicana, este tipo de acciones son comunes durante los aterrizajes y despegues del 16 de septiembre. Un militar comprende perfectamente lo que significa portar el lábaro patrio.



El Desfile Militar

Volaron 99 aeronaves (71 aeronaves de ala fija y 28 de ala rotativa), de distintos tipos, organizadas en diferentes maniobras. Se realizaron cinco pases durante el acto protocolario y 29 pases desde el escurrimiento hasta el cierre del desfile, con un tiempo efectivo de vuelo aproximado sobre el zócalo capitalino de 2 horas con 7 minutos y un tiempo real de vuelo, desde el despegue de la primer aeronave hasta el aterrizaje de la última de casi 3 horas.

Para la aviación, el desfile fue dividido en tres partes: Durante el acto protocolario participaron aeronaves PC-7 y

T-6C+ arrojando humo tricolor. Posteriormente se efectuó el salto de paracaidistas de SEMAR y SEDENA desde un helicóptero de la Fuerza Aérea Mexicana, para aterrizar con precisión en el lugar indicado en la plancha del Zócalo, frente a palacio Nacional; continuando con un ejercicio de infiltración y exfiltración de Fuerzas Especiales en dos aeronaves EC725 con esquemas propios de SEMAR y SEDENA/FAM en baja visibilidad. Después de esto se realizó el desfogue de la plancha del zócalo para dar inicio al escurrimiento del desfile. A partir de este momento inicia la Parada

Aérea tradicional sobre el Zócalo de la Ciudad de México.

Las tripulaciones estuvieron conformadas por cerca de 250 pilotos, de los cuales, 3 fueron pilotos militares femeninos, 2 de ellas pertenecientes a la Escuela Militar de Aviación de la Fuerza Aérea Mexicana volando en Aeronaves Pilatus PC-7, es relevante mencionar que una de ellas es instructora del Escuadrón Avanzado (para cadetes pilotos aviadores de 4° año) y la segunda es comandante de aeronave y actualmente se encuentra en capacitación para convertirse también en instructora, la tercera es comandante de Texan

TC-6+, pertenece a la escuadrilla acrobática y posiblemente se presente en FAMEX 2021. La participación de las aeronaves se desarrolla durante todo el desfile militar en tierra, realizando vuelos en primera instancia de sur a norte y en una segunda ocasión de oeste a este sobre el primer cuadro de la CDMX, para obtener diferentes vistas de las aeronaves. Se debe tomar en cuenta que el espacio aéreo donde las aeronaves deben converger sobre el Zócalo es muy reducido, de acuerdo al número y tamaño de los contingentes aéreos, por lo que la planeación, organización, ejecución y



Una escuadrilla de Texanos T-6C+ y dos de Pilatus PC-7, pasan sobre el Zócalo de la capital con humo tricolor.



Ejercicio de extracción/intrusión de Fuerzas Especiales en helicóptero EC725 de SEMAR

el ajuste de tiempos son muy importantes para la realización exitosa y sin riesgos de la parada aérea. Durante este evento el pueblo de México pudo observar la capacidad y pericia de las tripulaciones aéreas que conforman nuestras fuerzas armadas.

El personal militar constantemente se encuentra en capacitación y entrenamiento para poder realizar el cumplimiento cabal y exitoso de las diversas misiones encomendadas en pro de los mexicanos.

Para este agrupamiento se busco integrar la mayor cantidad de aeronaves posibles sin demeri-

tar las misiones que ya se tienen contempladas en las diversas partes de la república mexicana y que son prioritarias para el pueblo mexicano.

Participaron aeronaves de todas partes de la república, desde Cozumel hasta Ensenada, es decir de los puntos más distantes del país, pero eso no quiere decir que esas ubicaciones queden sin aeronaves, en dichas bases militares o aeronaves permanecen aviones y tripulaciones para seguir operando con normalidad en las misiones asignadas. Como prueba de esto, un día antes del desfile un Boeing 737 de la Fuerza Aérea Mexicana, entrego vacunas

Covid que llegaron a la Ciudad de México en diversos estados de nuestro país. Me gustaría resaltar que si las aeronaves que participan en el desfile son requeridas en otras misiones de ayuda a la población, estas son desincorporadas del desfile y son transferidas en la ubicación requerida para dar apoyo a los mexicanos, por ejemplo, en una de las prácticas generales llevadas a cabo este año, algunas aeronaves de ala rotativa fueron requeridas para apoyar a la población por las inundaciones recientes en el estado de Hidalgo, por lo que fueron desincorporadas en ese momento del agrupamiento aéreo.

Recuerdo que hace algunos años esto ocurrió con mayor relevancia, debido a los efectos por Huracanes la aviación de carga prácticamente fue retirada del desfile para trasladar insumos a las poblaciones afectadas en territorio nacional. Esto es, y quiero recalcar que la prioridad de las aeronaves, tripulaciones y personal militar siempre ha sido y será el apoyo a la población y no el desfile militar.

Al final de la Parada Aérea, las tripulaciones aterrizaron sin novedad e iniciaron la planeación para regresar a sus respectivas Bases, así es la vida del militar. ●

El personal que participó en el Desfile Militar tuvo intensas jornadas de trabajo realizando prácticas para que la marcha fuese perfecta.



Sargento Segundo de cadetes del Heroico Colegio Militar. Cadete "cetrero" con su Águila Real



Sargento Segundo de cadetes del Colegio del Aire. Cadete "cetrero" con su Halcón

Los Planteles Militares son los más ovacionados, además de reconocidos durante el Desfile, los cadetes representan la tenacidad y esfuerzo de la juventud mexicana.



Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar



Agrupamiento Terrestre de la Fuerza Aérea Mexicana



Una escuadrilla de F-5 despegó de Santa Lucía, el F-5F (biplaza) lidera la formación con dos F-5E (monoplaza) a sus costados. En la imagen inserta se observa la rodela conmemorativa del agrupamiento aéreo



El Precio de viajar en un Black Hawk

Por Ernesto Chávez Ramos. Imágenes: "F. GE" Giese-Man



En esta edición Especial de la Parada Aérea 2021, en Espacio Aéreo nos congratulamos por recibir a Ernesto Chávez, un excelente escritor y mejor amigo, él colabora con nuestro portal hermano MiG (<https://mediainternational-group.blogspot.com/>).

Eran las 05:30 en la madrugada del 16 de septiembre y ya el equipo de MIG hacía acto de presencia en el acceso al nuevo aeropuerto militar en la base aérea de Santa Lucía donde era la cita con el personal de comunicación social de la Secretaría de Marina.

Son casi las 7 pero se sigue sintiendo como si fuera de madrugada cuando iniciamos el acceso a las obras de lo que a partir de marzo del 2022 será el Aeropuerto Internacional Felipe Angeles compartiendo espacio con la Base Aérea Militar. Abruma el vértigo con que se desarrollan los trabajos al parecer las 24 horas de todos los días por donde nos abrimos paso hasta entroncar con la parte militar casi terminada o por lo menos una obra muy avanzada a la que pocos meses le faltan para operar al cien por ciento de su capacidad.

Fuimos invitados por la Armada de México para testimoniar desde el aire las maniobras con las que personal de las instituciones militares del país tripularon 71 aviones de ala fija y 28 helicópteros para surcar el espacio mostrando conocimiento, destreza y habilidad en formaciones que llamaron poderosamente la atención a todos los habitantes de la Ciudad de México que pudieron disfrutar el fugaz pero estético vuelo de las aeronaves como parte del desfile militar para conmemorar 211 años de consumada la independencia.

Fue por una amplia e iluminada avenida que en cuestión de minutos llegamos a la zona de hangares para cumplir el obligado requisito previo de revisión: Primero, oxigenación y presión arterial. Superado el obstáculo inicial otro facultativo procede a chequear ojos, oídos y garganta.

Aquí fuimos testigos cómo en el medio castrense aún en tiempos de paz lamentablemente se pueden sumar bajas. Pero bueno, no dejen que su imaginación les lleve al extremo: Es lamentable porque algunas personas dejan de cumplir

con la misión encomendada al causar baja en los planes de vuelo por no aprobar los exámenes de salud a causa de presión alta, baja oxigenación, etc. etc.

Porque nadie se puede llamar engañado si llegara a pensar que abordar una maravilla como es el UH60M Black Hawk es igual que transbordar a empujones y mentadas en la estación del metro Pino Suárez ¡Claro que no, nunca de los nunca! Ni al Black ni a aeronave alguna perteneciente a la Fuerza Aérea Mexicana, a la Marina Armada de México ni a la Guardia Nacional donde prevalecen las más estrictas medidas para la salud, la seguridad y el cuidado de los equipos bélicos utilizados en tiempos de paz para beneficio de personas afectadas por contingencias.

Pero no se crea que todo es miel sobre hojuelas luego de aprobar el examen médico y abordar el helicóptero, muchas veces el precio que se paga en las alturas es más caro que el de perder un vuelo si se apodera de ustedes la maldita cinetosis, aquella

que siempre viaja de encubierto y cuando menos los esperas se apodera de las personas más sensibles o, por qué no decirlo, vulnerables. Pero vamos, no hablo de secuestros, espías ni nada que se parezca, simplemente me refiero al mareo cinético que entre todas las cosas que provoca puedes llegar hasta el vómito.

Eso si es para el resto de los viajeros pagar un alto precio por el viaje y sobre todo cuando son cuatro los predispuestos, en una sola nave, quienes debieron hacer uso de las bolsitas plásticas para no hacer más grande la tragedia.

Así las cosas a las 10:20 de la mañana el personal destacado para el efecto informa a los civiles sobre el procedimiento para abordar, desembarcar y en su caso evacuar el helicóptero. Acto seguido se presenta la tripulación para abundar en pormenores y dejar todo muy claro. A las 10:40 procedemos al abordaje para incómodamente sentados observar desde una posición privilegiada el carreteo de los Hércules C130. De los T6C cuyas funciones muchas veces

son de escolta y pueden ser artillados con lanzacohetes, ametralladoras y bombas.

Mientras fijaba el cinturón de seguridad eché una mirada a los Spartan C27J, naves por demás necesarias durante la aplicación del Plan DN-III y en el entrenamiento de los paracaidistas. En fin que por más de media hora pasaron y pasaron para deleite de mi pupila hasta que por fin llegó el anhelado momento: las puertas de nuestro Black Hawk matrícula 2305 se cierran y comenzamos a carretear hasta el punto de partida en que iniciamos el vuelo y nos unimos con el resto del escuadrón.

Hasta lo incómodamente sentado se olvidó una vez que pudimos disfrutar de un maravilloso espectáculo aéreo ya que fueron no menos de 10 ocasiones en que vimos las escuadras de aviones volando en una dirección diferente a la nuestra, bueno, hasta el repentino enfrenón y la corrección de rumbo para cruzar arriba de Palacio Nacional la consideré peccata minuta estando en manos de expertos pilotos

marinos. Sin amarillismo el asunto, simplemente había que seguir al líder en una formación cuasi perfecta por donde no se había volado toda vez que la práctica previa se canceló por mal clima por eso lo insisto, se trata de un detalle apenas perceptible para quienes hemos volado desde hace varias centurias y que seguimos confiando en la capacidad, habilidad y destreza de nuestros pilotos mexicanos.

Y en el aire estuvimos por casi tres horas tomando datos, fotos, videos pero sobre todo sorprendidos por la capacidad creadora del ser humano porque, sí, ya sé que doy mucha lata con la tonadita del incómodamente sentados pero es la verdad, los asientos no son la mejor parte de los Black Hawk porque no está equipado como un ejecutivo donde hasta la cubeta heladera para enfriar la champagne se encuentra integrada entre los asientos para evitar la fatiga de estirarse mucho.

Esta maravilla de aeronave es un transporte utilitario de carga media, es elegido para el traslado de tropas y cuenta con un va-

Formación escalonada de helicópteros UH-60, se pueden apreciar aeronaves de ala rotativa de la Fuerza Aérea Mexicana/SEDENA, Guardia Nacional y SEMAR



riado armamento para el combate aéreo, en síntesis, es fiel representante de la más alta tecnología adquirida por nuestras fuerzas armadas. Y allí estaban todos o casi todos, muy ufanos mostrándose ante la ciudadanía como una señal subliminal de seguridad y confianza de nosotros hacia ellos y sus eficientes tripulaciones.

Y mientras por aire los escuadrones de aviones y helicópteros cruzaron la ciudad un buen número de veces, abajo, en el pie a tierra marchaban más de 15 mil integrantes de las fuerzas armadas que incluyen al Ejército Mexicano, a la Armada de México y a la Guardia Nacional acompañados este año por 475 integrantes de delegaciones extranjeras como Reino

Unido, Irlanda, Francia, Rusia y Colombia. Ellas y Ellos abajo marchando y nosotros surcando los cielos y aplaudiendo la perfecta maniobra que une a todos los escuadrones de helicópteros en uno solo y así mostrarse los últimos 40 minutos del desfile aéreo.

Y no me canso de reconocerles: aterrizaje perfecto, carreteo hasta su posición y 5 minutos de espera para que los rotores se mostraran totalmente estáticos, entonces sí, a desembarcar, a estirar las piernas y a extrañar la incomodidad de mi asiento al que ojalá, tal vez, el próximo año vuelva a ocupar aunque tenga que pagar el precio de encontrarme con un pasajero cinético. •



Formación "Punta de flecha" conformada por Black Hawk UH-60

El vuelo del Ruso

ANX-2200

Por "F. GE" Giese-Man

En la pasada Parada Aérea, tuve el privilegio de abordar un Mi-17 de la Secretaría de Marina. Esa aeronave tiene un "no sé qué, que qué se yo", que me maravilla. He tenido la oportunidad de abordar helicópteros UH-60L y M, AW169, EC725, AS332, así como también helicópteros ejecutivos, cuyas marcas no voy a mencionar...y siempre me ha apasionado volar en estas aeronaves de origen ruso, no logro comprender cuál es la razón por la que ejerce esa "atracción" hacia mi persona. Como anécdota, en algunos vuelos anteriores, he observado a algunas personas abordar la aeronave y se bajan "mareados" después de unos minutos debido al olor penetrante del tanque de combus-

tible interno del Mi-17; como detalle y en comparación con otras aeronaves, los diales en estas máquinas son análogos en la cabina de pilotos, por lo que algunos pueden pensar que es una aeronave "extraña" (en la portada de esta edición se puede observar la cabina del Mi-17). Aquí me gustaría acotar una versatilidad que tiene este helicóptero, el comandante de la aeronave puede ir sentado a la izquierda o a la derecha, dependiendo de la misión de que se trate, contrario al UH-60 por ejemplo, donde el comandante va sentado a la derecha de la aeronave.

Después de llegar a la B.A.M. No. 1 de Santa Lucía, y realizar el acto protocolario del exa-

men médico, fuimos llevados a la aeronaves asignadas donde volaría la prensa acreditada. Me encontraba realizando algunas fotografías de la aeronave, cuando el Comandante "J" nos llamó para darnos las recomendaciones de seguridad, me sorprendió muchísimo que la tripulación había elaborado instructivos de seguridad muy parecidos a los que encontramos en los vuelos comerciales. Ese hecho fue una muy grata sorpresa.

Antes de abordar, se nos advirtió del tiempo de vuelo: casi 3 horas, el primer pensamiento que pasó por mi mente fue el mareo. Uno de los peores enemigos de los reporteros a bordo



Mi-17 de la Secretaría de Marina-Armada de México



Formación "Rino" conformada por Mi-17, sobrevolando el estadio de Ciudad Universitaria

de una aeronave militar, sobre todo en la Parada Aérea, donde los vuelos suelen ser muy agitados. Una vez que estuvimos a bordo, iniciaron el encendido, al escuchar el poder de los motores del Mi-17 me olvidé del posible mareo, el helicóptero enseguida quiso irse al cielo, parecía un potrillo dando coces esperando ser liberado. Así de briosa se siente la aeronave.

Todas las veces que he volado en este tipo de helicóptero, he notado que las palas producen un "silbido" muy especial, es como si quisieran decir: "Aquí viene EL Mi-17". Ese silbido se escucha por encima del ruido normal de los motores, que al interior de la aeronave es en-

sordecador. Afortunadamente la tripulación del ANX2200 nos ofreció protectores auditivos para todos los reporteros que abordamos.

El trabajo periodístico fue muy bueno, nos permitieron abrir ocasionalmente las amplias ventanas circulares (ojos de buey), por lo que las tomas fotográficas y de vídeo eran muy nítidas.

Íbamos "formando" en una escuadrilla de Mi-17 llamada "Rino", estábamos en la "Posición número 2", esto es a la derecha del líder, paralelo a nosotros se encontraba otra aeronave similar de la Fuerza Aérea Mexicana.

El vuelo transcurrió sin percances, la estabilidad de la aeronave y la pericia del piloto no permitieron ni siquiera un pequeño mareo en alguno de los pasajeros.

Cuando por fin aterrizamos y descendimos del Mi, el Capitán "J", nos tendió el puño y con una gran sonrisa de satisfacción nos comentó que aun cuando las condiciones climáticas no habían sido las mejores, la misión se había cumplido exitosamente. •

Pueden ver un pequeño vídeo de lo anterior en youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=ZQtFw1LEMeU&t=18s>

Las Aeronaves



Participaron 14 Aeronaves Pilatus PC-7, todas pertenecientes a la Escuela Militar de Aviación (E.M.A.), se puede observar en ambas imágenes los disipadores de humo debajo de las alas.

Pilatus PC-7

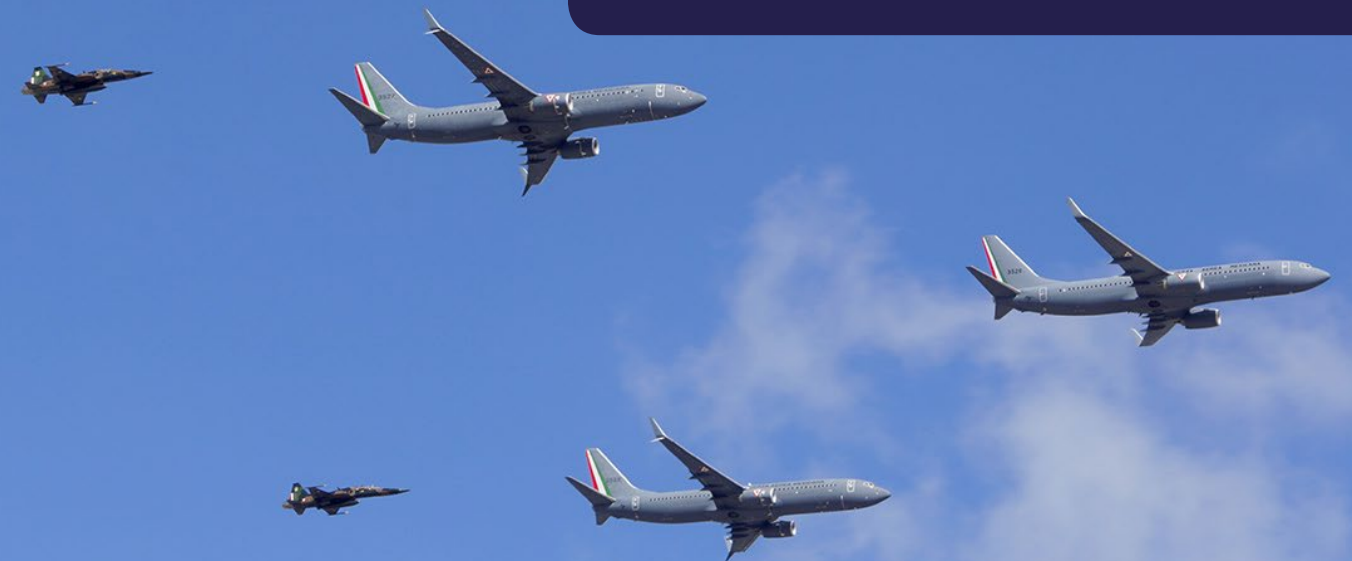


Aeronaves Grob G-120TP de origen alemán, pertenecientes también a la Escuela Militar de Aviación



Grob G-120TP

Boeing 737 y Northrop F-5



Un Boeing 737 NG a la derecha, con dos Boeing 737-800 a sus costados completan la formación punta de flecha. Tres Northrop F-5 (al centro un F-5F biplaza y a los costados dos F-5E) realizan una escolta de aeronave a los Boeing 737

Texan T-6C+

Piloto de Texan T-6C+ saludando después de realizar su "pase" en el Zócalo de la CDMX



En primer plano los 4 T-6C+ de la Secretaría de Marina que participaron en la formación "Pantera" con otros 14 aviones similares de la Fuerza Aérea Mexicana en la Parada Aérea 2021. Los Texanos de SEMAR provienen de los Escuadrones 212 de la Paz (1 aeronave), 512 de Chetumal (2 aeronaves y 111 de Tampico (1 aeronave)



Spartan C-27J



Hércules C-130



Casa C-295



Escuadrilla de tres aeronaves Casa 295, al frente un C-295W y detrás dos C-295M de la F.A.M.

MD-530F



Los dos MD-530F participaron realizando una cobertura de "sombra aérea" en la demostración de extracción/intrusión junto con los EC725

EC725 de la Fuerza Aérea Mexicana en la demostración de extracción/intrusión de Fuerzas Especiales



EC725



EC725 de la Secretaría de Marina en su demostración de extracción/intrusión, cargando Fuerzas Especiales de esa dependencia

UH-60



En la imagen podemos observar la perfecta formación de helicópteros UH-60, de la Fuerza Aérea Mexicana, de la Secretaría de Marina y de la Guardia Nacional

Mi-17



Mi-17 iniciando su carreteo

Paracaidistas

El grupo de paracaidistas de la Secretaría de Marina y de la Secretaría de la Defensa Nacional se lanzaron desde un Mi-17 sobre el la plancha del Zócalo, realizando un salto de precisión.



Para finalizar el general de división diplomado de Estado Mayor, Gabriel García Rincón, oficial mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional y comandante de la columna del desfile, en el parte de novedades, sobre la parada aérea mencionó:

“Participaron, en la parte aérea militar, 71 aviones, 28 helicópteros, haciendo un total de 99 aeronaves. Igualmente, sobre plataformas desfilaron seis helicópteros y cuatro aviones no tripulados, transcurriendo este magno evento sin novedad”.



Formando con el PC-7 TEAM

Cuando hablamos de acrobacia aérea o vuelo acrobático nos referimos a la realización de maniobras con una aeronave, que incluyen rotación sobre su eje longitudinal, transversal o sobre su eje vertical.

Por lo general las maniobras están entrelazadas para dar forma a una secuencia acrobática, lo que exige mayor nivel de preparación y dominio de la aeronave por parte del piloto.

La acrobacia en formación varía de acuerdo a cada equipo y por lo general vuelan entre 4 y 10 aeronaves. Existen equipos acrobáticos formados por pilotos civiles y también por parte de las fuerzas armadas que son la mayoría. Uno de los equipos acrobáticos que se ha caracte-

terizado por su potencia, elegancia y precisión es el "PC-7 Team" de la Fuerza Aérea Suiza, formado en el año de 1989 y que diferencia de otros equipos acrobáticos militares en el mundo, todos los miembros del PC-7 Team son pilotos de combate activos de aviones F/A 18 Hornet con un promedio de 110 horas de vuelo al año

En otras fuerzas aéreas, es raro que todos los pilotos de un equipo acrobático sean pilotos de aviones de combate profesionales a tiempo completo, y que además realicen exhibiciones de vuelo. Esto subraya el alto rendimiento y la capacidad de la Fuerza Aérea Suiza. En 1989 se considera el año de la fundación del PC-7 Team, por solicitud de los altos man-

dos para formar un segundo equipo de demostración aérea con aviones PC-7 turbo hélice para volar en las celebraciones del 75 aniversario de la Fuerza Aérea Suiza. El primer equipo es el llamado Patrulla Suiza integrado actualmente por aviones F5 E Tiger II.

El Pilatus PC-7 Turbo Trainer, equipado con un motor turbohélice, es un monoplano de ala baja en tándem de dos asientos con un triciclo retráctil, diseñado para entrenamiento militar y comercial. Ambas cabinas están equipadas con instrumentos de vuelo y navegación que permiten un sofisticado entrenamiento de vuelo instrumental, también en combinación con el piloto automático integrado. La Fuerza Aérea Sui-



Crédito de la imagen: Swiss Federal Department of Defence, Civil Protection and Sport DDPS



Crédito de la imagen: Swiss Federal Department of Defence, Civil Protection and Sport DDPS

za tiene 27 Pilatus PC-7, a los cuales les realizaron modificaciones como nueva pintura en los colores suizos rojo y blanco, una moderna cabina de vidrio, un GPS y un piloto automático. Estos tres últimos elementos hacen que el PC-7 esté certificado por IFR (Reglas de vuelo por instrumentos) totalmente civil. El entrenamiento básico de la Fuerza Aérea Suiza se realiza en el PC-7. ¡También se usa durante la selección de piloto

militar, para sobrevuelos y, por supuesto, por el PC-7 TEAM!

Al año realizan un promedio de 15 presentaciones en Suiza y otros países de Europa entre mayo y octubre

Los miembros del PC-7 Team forman parte del equipo un promedio de 6 años, eso significa que cambian uno o dos pilotos por temporada. Los pilotos son seleccionados de los

escuadrones de F/A-18 por sus habilidades de vuelo y también por su capacidad de socializar. En suiza existen cuatro lenguajes, los más utilizados son el Alemán Suizo, Alemán, Francés, e Italiano por lo que las instrucciones de vuelo deben ser comprendidas por todos los miembros y para ello se inventó un lenguaje durante la guerra fría que sirve para comunicar las instrucciones de manera clara y precisa. •