

FAMEX 2017

La seconda edizione della Fiera Aeroespacial Mexico ha consentito di fare il punto sulla Fuerza Aérea Mexicana.

ELIO VIROLI



Formazione in volo dei velivoli da trasporto C295 ed uno dei C-27J della Fuerza Aérea Mexicana.



Il prototipo dell'Oaxaca Aerospace P-400T Pegasus 2. Sulla fusoliera la scritta "Orgullosamente Mexicano".



I due esemplari di F-5 esposti alla FAMEX 2017. Il modello è adesso andato in pensione dalla forza aerea.



Un AS332 Super Puma dell'Aeronautica Messicana.



Tra i velivoli esposti al Museo Militar de Aviación c'è anche questo Beechcraft C-45G.



Si è svolta dal 26 al 29 aprile, presso la base aerea di Santa Lucia non lontano da Città del Messico, la seconda edizione del salone aerospaziale degli stati uniti del Messico, FAMEX (Feria Aeroespacial Mexico). I primi tre giorni sono stati dedicati agli operatori del settore e alla formazione, con la presenza di una trentina di università messicane che promuovevano i loro corsi ad indirizzo aeronautico,

mentre nella giornata finale si è svolta una grande manifestazione aerea alla quale hanno assistito circa 200.000 persone. Gli organizzatori hanno dichiarato 470 espositori provenienti da 34 paesi, il doppio dell'edizione precedente del 2015, però non erano molti i velivoli in esposizione.

Tra questi da citare senz'altro il prototipo del P-400T Pegasus 2 della locale Oaxaca Aerospace, un insolito biposto canard con mo-

toro Lycoming con elica spingente intubata proposto come addestratore con capacità di ricognizione e operazioni di polizia. Nell'edizione 2015 era stato esposto il primo prototipo Pegasus 210A con carrello fisso. Presenti, tra gli altri, anche un Gulfstream G280, un Boeing 787 di Aeromexico, un Airbus A400M dell'Ejército del Aire spagnolo ed un Diamond DA42 MPP Guardian per osservazione e sorveglianza.

Il salone ha però consentito di ammirare la Fuerza Aérea Mexicana (FAM), presente in forza con quasi tutti i suoi reparti di volo esibiti in grandi formazioni in volo dei velivoli impiegati nelle varie specialità. Il salone ha quindi offerto l'occasione per fare il punto sulla forza aerea che è nata il 5 febbraio del 1915 e che da poco ha dato l'addio al suo simbolo ed aereo di punta, il Northrop F-5E Tiger II.

Nel settembre dello scorso anno, infatti, dopo un onorato servizio gli ultimi sette velivoli (cinque della versione E monoposto e due F biposto) hanno terminato, pare definitivamente, il servizio nell'Escuadrón Aéreo (EA) 401, lo squadrone da combattimento. Con due missili aria-aria AIM-9P Sidewinder e due Colt Browning di bordo, i Tiger hanno pattugliato per 34 anni i cieli della patria

mexicana e contestato i narcos. Due esemplari, uno monoposto ed un biposto, sono stati esposti in perfette condizioni. Ci sono voci fondate sulla prossima acquisizione di 18 F-16 ma attualmente di fatto il sostituto dell'F-5 è il Beechcraft T-6C Texan II presente nella FAM in 40 esemplari in quattro Escuadrón Aéreo, 201, 203, 204 e 402, oltre alla EMAAT-FA la scuola di volo della FAM. Il T-6 è senza dubbio un velivolo



Formazione di quattro T-6 da addestramento con un T-6C.

Tre Beechcraft T-6C in decollo.



ben strumentato, duttile nell'armamento, dalle buone prestazioni acrobatiche ma pur sempre un'altra cosa rispetto anche a velivoli a getto, pur obsoleti, come il Tiger II. I T-6C tattici e quelli della scuola sono identici e si differenziano solo per la prima cifra della matricola, 2 per i tattici e 6 per gli addestratori che hanno la coda arancione. È stata già proposta la creazione di una pattuglia acrobatica con questi velivoli, ma ancora nessuna decisione ufficiale è stata presa. L'EA 201 utilizza ancora i veterani Pilatus PC-7.

Molto eterogenea la componente trasporto della FAM: lo EA 302 oltre al C-27J utilizza gli ultimi tre C-130 di varia provenienza ancora volanti, mentre lo EA 301 ha in linea il CASA C295M sia con win-

Formazione di Pilatus PC-7 in decollo per l'esibizione alla FAMEX.





A sinistra: uno dei Leonardo C-27J in linea con la Fuerza Aérea Mexicana. **Sotto:** un Airbus Helicopters EC145, marche XA-UJE, della Comisión Federal de Electricidad, un ente statale che si occupa dell'energia elettrica; l'elicottero viene impiegato per il controllo e la manutenzione degli impianti e delle linee sparse per il paese.

glet sia senza, differenza significativa per l'autonomia e il carico pagante. Il C-27J Spartan è apprezzato per l'uso nei piccoli aeroporti presenti in molte zone del paese; l'esemplare in mostra esibiva le quattro stelle caratteristiche del trasporto VIP e viene usato spesso dal ministro della Difesa che può imbarcare anche la sua macchina blindata.

Il settore ad ala rotante è ben rappresentato nella FAM che spesso opera in altura. Il tipo di elicottero in dotazione suggerisce i compiti del reparto. Si va dallo squadrone dei Mi-17, l'EA 303 che opera come anticendio, l'EA 111 con Bell 407GX usati per distruggere le coltivazioni di cannabis e per il controllo degli oleodotti effettuato con l'appoggio di un veicolo blindato a terra. L'EA 112 utilizza lo Hughes 530 nella ricognizione e l'appoggio e l'EA 108 i Sikorsky UH-60M multiruolo con ottima strumentazione, FLIR, potenti motori con filtro antisabbia; gli EC725 Cougar ed i Bell 412 eseguono compiti diversi, dal trasporto truppe all'attacco.

Un discorso a parte merita il trasporto VIP da sempre molto rappresentato nella FAM. Durante FAMEX 2017 molti sono stati i voli VIP con Boeing 737-800 e 757; il presidente Enrique Peña Nieto, accolto con salve di cannone, ha fatto uso dell'AW109SP e AS332L Super Puma.

L'Ejército de Aire spagnolo è stata l'unica forza aerea ospite con un Airbus A400M da poco entrato in servizio nell'Ala 31, pur ancora con problemi di messa a punto. Presenti anche le altre componenti delle forze armate messicane come la Armada de México, la Marina Messicana, con CASA C295-300MPA, Beech 350, AS565MB, la Policía Federal con Mi-8, UH-60M, EC120B e gli UH-

1H della Procura Federale, oltre a varie macchine governative dagli impieghi più vari. Direttamente visitabile durante il FAMEX era il Museo Militar de Aviación, una raccolta molto ricca di velivoli che hanno prestato servizio nella FAM. Decine di velivoli e motori sono mantenuti in ottime condizioni anche grazie al clima molto secco. ■



La Fuerza Aerea Mexicana è l'unica aeronautica militare al mondo ad avere avuto in linea tutti e due i giganti dell'ala rotante, il Mi-26 Halo e il Sikorsky CH-53 Super Stallion. Il primo ad essere acquisito è stato il gigante russo nel 1996 in due esemplari, la cui vita operativa durò solo una decina d'anni. Una delle due macchine venne perduta in un incidente. I costi d'esercizio si dimostrarono proibitivi in rapporto ad un utilizzo scarso e fu deciso di passare al Sikorsky SH-53E del quale furono acquistati quattro esemplari ex israeliani che iniziarono ad operare da Merida in appoggio all'esercito. Ora i giganti sono in pensione ma sono ancora visitabili e tenuti in buone condizioni. **Sopra:** il Mi-26 1902 nella base aerea di Santa Lucie. **Sotto:** il CH-53E 1581 in un parco a Città del Messico.

