



PATRULLA AGUILA 92: "Spain is different"

JOSE TEROL ALBERT
Capitán de Aviación



EL pasado día 8 de mayo la Patrulla Acrobática Nacional realizaba la exhibición número 101 de su corta historia y con tal motivo se realizó una presentación a los medios de comunicación de las novedades incluidas en la temporada que ahora comienza y que aunque intentan equiparar nuestra Patrulla a otras europeas todavía se mantienen ciertas diferencias que nos hacen recordar aquel "slogan" del pasado: "Spain is different".

LLEGAR HASTA HOY

La Patrulla Aguila nació en el seno de la Escuela Básica de Vuelo de la Academia General del Aire en junio de 1985 gracias al esfuerzo y trabajo del entonces capitán Francisco Carrizosa, a quien algún alumno tuvo que soportar ciertos ensayos furtivos de maniobras acrobáticas que con el tiempo se convertirían en imprescindibles dentro del programa de vuelo de la Patrulla (nos referimos al "Arri-

ba España": Medio rizo en invertido). Después de llamar a muchas puertas, ofreciendo más que solicitando, la ilusión de Paco Carrizosa y de algunos compañeros se hicieron realidad y la Patrulla comenzó su andadura. Los comienzos no fueron fáciles y tan sólo se contaba con la entrega desinteresada del tiempo y la dedicación de unos cuantos profesores y mecánicos (y de sus familias) que poco a poco fueron logrando pequeñas metas que en un principio parecían inalcanzables. Así se fueron logrando cosas como una mínima estabilidad en la composición del equipo y de los puestos en formación en vuelo; se aumentó el número de aviones a siete; se instaló un sistema generador de humo aprovechando los depósitos de combustible de los planos; se utilizaron trajes de vuelo ex-

clusivos de la Patrulla y finalmente en la presente temporada se ha conseguido algo por lo que se llevaba luchando mucho tiempo: El pintar los aviones con un esquema especial y recuperado del pasado (está basado en la legendaria Patrulla Ascuá de la no menos legendaria Ala de Caza nº 1) y el dotarlos de un sistema generador de humos de colores gracias al trabajo de la Maestría Aérea de Albacete. Así hemos llegado hasta nuestros días, habiendo dejado en el pasado más de 5000 horas de vuelo voladas en entrenamientos y en ese número de significado tan especial de 101 exhibiciones voladas (recordemos que los Mirlos son C-101) por los 35 pilotos y más de 60 mecánicos que han tenido la suerte de pertenecer a este grupo de profesionales emblemático de la Aviación Española.

COMPARANDO

Dentro de ese mundo especial que forman los equipos de exhibición acrobática de todo el Mundo existen dos aspectos en los que la Patrulla Española es sin lugar a dudas la mejor: En la relación coste/eficacia y en las dotes aeronáuticas de la mayoría de sus pilotos; nos explicaremos:

Intentar comparar los medios con los que cuenta la Patrulla Águila con cualquier otra de las incluidas en el grupo que pudieramos considerar de

primera categoría (Thunderbirds, Blue Angels, Red Arrows, Frecce Tricolori o Patrulla de Francia) es imposible y la lógica nos haría remitirnos a equipos más modestos como Asas de Portugal, Team-60 de Suecia o Snowbirds de Canadá, pero analizando los programas de vuelo, los resultados obtenidos y el prestigio que Águila tiene especialmente fuera de nuestras fronteras, podemos observar con orgullo como nuestra Patrulla está incluida en el grupo de las cuatro mejores patrullas europeas gracias a

su excelente exhibición en vuelo que analizaremos con más detalle más adelante. Con el fin de apuntar algún dato que ilustre la diferencia de medios antes aludida remitimos al lector al cuadro adjunto. En cuanto

La montura española de la Patrulla: CASA C-101



Personal de mantenimiento perteneciente a la Patrulla; todos voluntarios a las órdenes del Tte. Cabrera.



Esta temporada los aviones lucen los "nuevos" colores heredados de la Patrulla Ascuá del Ala Nº 1. En la fotografía superior, la columna vertebral: de izquierda a derecha: Cte. Porras, líder de la formación aérea; Cte. Cortés, "solo" y Cte. Villanueva uno de los fundadores y actual jefe de la misma..

a medios económicos se puede hacer un rápido pero veraz análisis de lo que la existencia de un equipo acrobático nacional supone al Ejército del Aire: Los aviones y las horas de vuelo generadas pertenecen a la Escuela Básica y al Escuadrón de Mantenimiento de la AGA por lo que no se consideran gastos de adquisición ni amortización de los C-101 y las horas de vuelo están incluidas en los planes de instrucción de los pilotos (en todo plan de instrucción de cualquier unidad de reactores existe un amplio número de horas de vuelo empleadas en practicar la acrobacia en formación) por lo que tampoco consideraremos los gastos de combustible. En los desplazamientos el apoyo lo realiza un C-212 de la AGA y sus horas de vuelo se pueden considerar incluidas en los planes de instrucción de las tripulaciones, aunque se debe señalar

que en ocasiones especiales se cuenta con un CN-235 del Ala 35. Es por todo ello que podemos deducir que el único gasto directo generado por la Patrulla es el importe de las dietas del personal desplazado, que en una sencilla operación matemática puede calcularse para el presente año (once exhibiciones) como inferior al coste de nueve horas de vuelo de alguno de los aviones de combate más sofisticados de nuestro inventario. Recordemos además que los gastos generales se cubren con las ventas de "souvenirs" (que tienen que realizar los propios pilotos) y con una aportación anual de Construcciones Aeronáuticas S.A. (además la empresa de relojes PDW regala anualmente un reloj a los nuevos pilotos del equipo). Por todo ello se puede considerar al equipo español como la patrulla acrobática más barata del Mundo pues a la

hora de evaluar los resultados (no podemos olvidar a los teóricos de la investigación operativa) no desmerece en absoluto de cualquier otra; aunque debemos tener presente algo de capital importancia: La función exclusiva de la Patrulla Águila es difundir la imagen de España y de su Ejército del Aire y en ello la Patrulla no sólo es eficaz sino que además es INSUSTITUIBLE pues se hace presente en lugares y acontecimientos de carácter cultural, festivo o deportivo donde probablemente cualquier otra presencia castrens no sería adecuada.

Para evaluar en su justa medida las aptitudes aeronáuticas de los pilotos del equipo debemos referirnos antes a su montura y a las capacidades de ésta; El CASA-101 es un extraordinario entrenador, económico, fiable y dócil, facetas en las que no tiene rival (recordemos lo crítico del vuelo del



Vista desde la cabina del avión inferior en la figura del espejo.

Hawk inglés o el coste económico del Alpha Jet franco-alemán), pero como avión de exhibición acrobática en formación sus posibilidades de maniobra vertical con 3.500 Lb. de empuje son escasas y suponen el límite de maniobra sobre el que trabaja la Patrulla. Dicho esto pasaremos a hacer algunas consideraciones sobre los pilotos.

Los pilotos del equipo destacan por su entusiasmo e ilusión.

En primer lugar hay que tener presente que todos ellos se encuentran en su actual destino con carácter forzoso (algunos como "premio" por ser cabeza de su promoción) si bien el estar en la Patrulla es algo muy codiciado entre los pilotos jóvenes de la A.G.A. En segundo lugar debemos recordar que salvo excepciones la mayoría de ellos han estado destinados exclusivamente como instructores de vuelo en escuelas lo que significa que gran parte de sus horas de vuelo lo han sido como

Los humos de colores son otra novedad de la temporada 92.

profesores y por lo tanto ajenos a la palanca de mando; y por último señalaremos que el equipo renueva cada año más de la mitad de la formación titular lo que supone comenzar los entrenamientos cada temporada partiendo prácticamente de cero. El lograr que con todos los condicionantes expuestos la primera exhibición de cada temporada sea superior a la anterior es únicamente fruto de un entrenamiento intenso en donde se suple con ingenio y motivación la falta de características del avión o la inexperiencia personal.

TEMPORADA 92

La temporada que ahora comienza supone un paso más tanto en calidad como en cantidad. En el cuadro adjunto se puede observar el calendario de actuaciones entre las que destaca la primera salida a un país "del Este". Igualmente hay que resaltar las actuaciones del 17 de mayo en Albacete con motivo del "Tiger Meet" ante un público de extraordinario conocimiento aeronáutico (alguno de los mejores pilotos de combate de la OTAN) y la del 31 del mismo mes en Torrejón donde se ha batido el record de público asistente a una jornada de puertas abiertas. Hasta la fecha quedan por confirmar las exhibiciones en Barcelona con motivo de los Juegos Olímpicos (la Patrulla de Francia actuó en el acto inaugural de Abertville) y en la Expo el día dedicado a España (en Sevilla ya ha actuado la Patrulla de Francia y en septiembre lo harán los "Blue Angels"). Como ya hemos mencionado las dos novedades principales de la presente temporada son el nuevo esquema de colores de los aviones y la instalación del sistema generador de humos de colores que está resultando más complicado de poner a punto de lo esperado y se especula con la posibilidad de utilizarlo con carácter excepcional.

EXHIBICION AEREA

El programa de vuelo de este año no presenta grandes novedades pues úni-



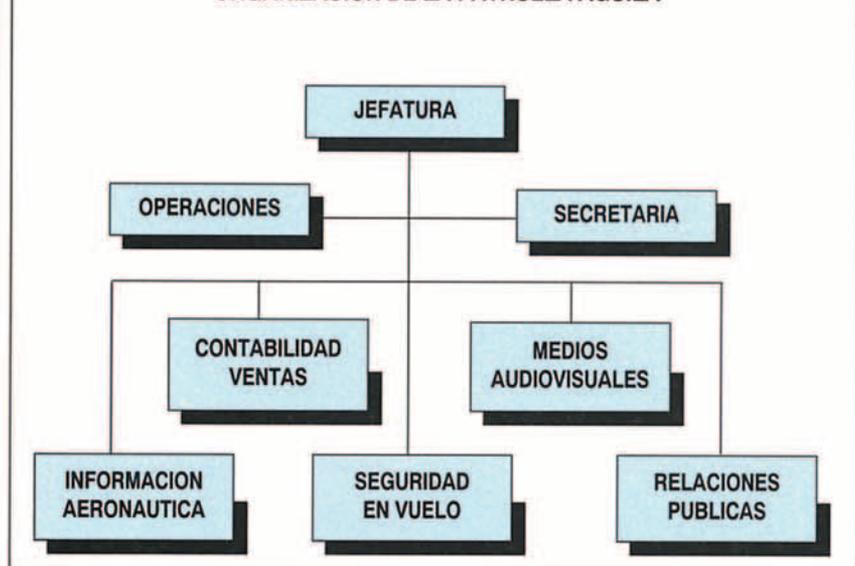
camente se ha introducido una rotura por parejas en tres tiempos con posterior cruce simultáneo de seis aviones en dos direcciones, siendo el resto del programa similar al visto otros años si bien algunas maniobras están más maduras y así el despegue y toma de tierra simultáneo de todos los aviones destaca por su perfecta ejecución. Igualmente ha mejorado mucho la actuación del sólo (el Cte. Cortés es un experto piloto de Mirage F-1 que perteneció a la patrulla acrobática del Ala 14) donde el tonel lento y el vuelo invertido con el tren abajo (en este caso "arriba") se realiza sin perder un pie de altura, y donde el medio rizo en invertido ("Arriba España") se ejecuta a -3'5 G's en lugar de los -2 G's de la temporada pasada; nos atrevemos a asegurar que el Cte. Cortés es el mejor "sólo", junto con el de los "Frecce

La toma en formación es una maniobra exclusiva del equipo español.





ORGANIZACION DE LA PATRULLA AGUILA



	AGUILA	OTRAS
EMPUJE DEL AVION	3.500 Lb.	32.000 Lb.
PERSONAL DE APOYO	24 Mecánicos	127 Personas (BLUE ANGELS) (THUNDERBIRDS)
AVION TRANSPORTE	C-212 de la AGA	C-130 del equipo (BLUE ANGELS)
ENTRENAMIENTO EN VUELO	1 Semanal	2 Diarios (RED ARROWS)
INFRAESTRUCTURA	1 Habitación de 30 m ²	1 B. A. completa (FRECCIE TRICOLORI)
EXHIBICIONES POR TEMPORADA	11	120 (RED ARROWS)
SELECCION DE PILOTOS	Destinados forzosos en la AGA	Seleccionados entre más de 100 aspirantes al año (THUNDERBIRDS)
FOTOGRAFO OFICIAL	El Teniente más moderno	K. Tokunaga (El mejor del mundo) (PATRULLA DE FRANCIA)

Tricolori", que existe actualmente en Europa, especialmente si consideramos las limitaciones de su avión. El resto del equipo se encuentra en fase de acomodación y tras superar los nervios de las primeras exhibiciones parece que cada uno se encuentra más en su lugar y el líder (el Cte. Porrás es un antiguo piloto táctico de F-5 que siempre se caracterizó por su afición a la acrobacia en formación) poco a poco va dejando de mimar a sus puntos y el programa de vuelo se va convirtiendo en más cerrado a medida que avanza la temporada. El incluir las conversaciones radio en la megafonía ha resultado muy útil a la hora de mantener

la atención del público. Como único punto mejorable citaremos la posibilidad de perfeccionar el "show" en tierra pues es éste un capítulo mimado por otros equipos y que al realizarse cerca del público es especialmente apreciado por éste.

VOLANDO CON LA PATRULLA

Recientemente hemos tenido nuevamente la oportunidad de volar en la cabina trasera de un avión de la Patrulla en la exhibición del día de puertas abiertas de la Base Aérea de Torrejón y verdaderamente hay que señalar lo diferente que es todo cuando uno se

"echa al ruedo". Nuestro anfitrión fué el capitán Espadas, uno de los nuevos fichajes de este año, quien ocupa uno de los puestos en formación más difíciles (si es que existe alguno fácil) pues es el nº 6 o superpunto derecho; este lugar obliga a estar constantemente anticipándose a la maniobra de la formación pues la demora en la respuesta del motor unido a su justísimo empuje hace que no se admitan fallos pues su solución es en la mayoría de los casos imposible, aunque en ocasiones un buen "colmillo retorcido" permita "recortar por dentro" y salvar la situación con dignidad. El trabajo del piloto para mantener la formación es muy duro pues el motor pasa constantemente de potencia militar a "idle" y frecuentemente hay que ayudarse con los aerofrenos pero siempre con ese sentido de la anticipación ya comentado que convierte el vuelo en algo antinatural en donde hay que hacer justo lo contrario de lo que "pide el cuerpo" en un momento dado. Otra particularidad del vuelo en formación con el C-101 es la mayor dificultad que tiene la acrobacia horizontal en relación con la vertical pues la primera requiere el uso constante del mando de pié. El margen de velocidades que permite el avión es más que suficiente para el programa actual de la exhibición y el reducido radio de viraje supone una gran ventaja a la hora de mantener la atención del público. Hay que resaltar muy especialmente la toma en formación de los siete aviones ya que los márgenes de seguridad se reducen y existen aviones como el "perro" que no tiene ningún tipo de salida en caso de algún incidente. En resumen podemos decir que el pilotaje dentro de la Patrulla es especialmente difícil pues hace falta un perfecto conocimiento de la perezosa respuesta del motor y algún que otro "truco" poco ortodoxo con el fin de mantener la formación en cualquier situación.

¿QUO VADIS AGUILA?

El tiempo no se detiene y en la mente de los componentes de la Patrulla Acrobática de España ya hay nuevas metas que alcanzar. Algo con lo que algunos sueñan es con la posibilidad de dedicarle más tiempo al equipo;



CAP. PABLOS
Par Izq./Left pair
Edad/Age 27
1.800 hrs.



CTE. CORTÉS
Solo/Solo
Edad/Age 33
2.500 hrs.



CAP. SAAVEDRA
Punto Izq./Left Wingman
Edad/Age 28
1.200 hrs.



CTE. PORRAS
Lider/Leader
Edad/Age 35
2.800 hrs.



CAP. LLEBREZ
Punto Dcho./Right Wingman
Edad/Age 27
1.200 hrs.



CAP. MALDONADO
Perro/Slot
Edad/Age 28
1.200 hrs.



CAP. ESPADAS
Par Dcho./Right Pair
Edad/Age 26
1.200 hrs.



CTE. VILLANUEVA
Jefe/Commanding Officer
Edad/Age 42
4.300 hrs.

Patrulla Aguila 1992



CTE. COIG
Reserva Ala Izq./Leftwing
Edad/Age 41
4.500 hrs.



CAP. MUÑOZ
Reserva Ala Dcha./Rightwing
Edad/Age 26
1000 hrs.



CAP. HERNÁNDEZ
Reserva Solo/Spare solo
Edad/Age 27
1000 hrs.



CAP. SERRANO
Relaciones Públicas/Public Relations
Edad/Age 26
1000 hrs.

Exhibiciones 1992

NACIONALES

1. SAN JAVIER (MURCIA) ACADEMIA GENERAL DEL AIRE. 6 de mayo
2. ALBACETE (base aérea) TIGER MEET. 17 de mayo
3. TORREJÓN (base aérea) DÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS. 31 de mayo
4. GRANADA (base aérea) CAMPEONATO NACIONAL DE PARACADISMO. Junio

INTERNACIONALES

5. FRANCIA (base aérea de AVORD) FUNDACION DE OBRAS SOCIALES. 24 de mayo
6. HOLANDA (ISCHEVENINGEN AIRSHOW Y INT. PINKST ERV LIGFEEST). 6/8 de junio
7. INGLATERRA (BOSCOMBE DOWN) INTERNATIONAL AIR TATOO. 15/14 de junio
8. BELGICA (KOKSLUDE BASE AEREA). 4/5 de julio
9. INGLATERRA (UPPERHEYFORD base aérea). 18 de julio
10. CHECOSLOVAQUIA (BRATISLAVA). 5 de septiembre
11. ITALIA (PALERMO). 12 de septiembre



NATIONAL DISPLAYS

1. SAN JAVIER (MURCIA) SPANISH AIR FORCE ACADEMY. 8th of May
2. ALBACETE (air force base) TIGER MEET. 17th May
3. TORREJON (air force base) AIR FORCE CULTURAL DAY. May, 31 st
4. GRANADA (air force base) NATIONAL PARACHUTE CHAMPIONSHIP. June

INTERNATIONAL DISPLAYS

5. FRANCE (AVORD air base) SOCIAL WORKS AIR FOUNDATION. May 24th
6. NETHERLANDS (ISCHEVENINGEN AIRSHOW AND INT. PINKST ERV LIGFEEST). 6/8 of June
7. UNITED KINGDOM (BOSCOMBE DOWN) INTERNATIONAL AIR TATOO. June 15/14
8. BELGIUM (KOKSLUDE AIRSHOW). July 4/5th
9. UNITED KINGDOM (UPPERHEYFORD AIR BASE). July, 18th
10. CZECHO-SLOVAKIA (BRATISLAVA). September, 5 th
11. ITALY (PALERMO). September, 12 th

otros con dotar al C-101 con el motor TFE 731-5 similar al actual pero con más empuje; y los más osados con aumentar el número de aviones a nueve o el realizar una gira por varios países hispanoamericanos (aunque se haya perdido ya la oportunidad del 92); el caso es que su entusiasmo sigue adelante, aunque en ocasiones se hayan sentido infrutilizados, y continúan trabajando para representar con dignidad a España con la ilusión que proporciona el sentirse apoyados por todos los estamentos del Ejército del Aire.

Para finalizar no podemos resistir a la tentación de narrar una anécdota que le ocurrió hace algún tiempo al autor y que refleja perfectamente el prestigio alcanzado por la Patrulla: Estando parado con su automóvil en Madrid ante un semáforo cerrado paró a su lado un llamativo coche deportivo, al encenderse la luz verde el deportivo arrancó inmediatamente y observó que en la parte trasera de la carrocería llevaba un único adhesivo, éste era el emblema de la Patrulla Aguila y el conductor del deportivo era S.A.R. D. Felipe de Borbón ■