

Las Patrullas Aéreas

EDUARDO CUADRADO GARCIA
Teniente Coronel de Aviación



EN este artículo se van a exponer algunos de los aspectos que, de una manera general, rodean al apasionante mundo de las patrullas aéreas. Y digo apasionante porque así resulta no sólo a los pilotos de cualquier Ejército del Aire sino a cualquiera que en alguna ocasión se haya sentido atraído por la aviación en general y la aviación militar en particular.

La necesidad del vuelo en formación nace en el mismo instante en que coinciden más de dos aviones volando al mismo tiempo. Los pilotos sienten una enorme atracción hacia el vuelo en formación. Esta atracción, a veces curiosidad, se va transformando poco a poco en necesidad para llevar a cabo una serie de actividades que de una manera individual no serían factibles.

Las primeras máquinas tenían unas capacidades realmente reducidas y no se le permitía al piloto mucho más que un vuelo recto y nivelado. Todo lo que fuese salirse de ello, adoptando posiciones que hoy día se consideran normales, podía acabar con el avión en el suelo, ya fuese por entrada en pérdida o

por rotura de alguno de sus elementos. Sin embargo poco a poco las posibilidades fueron mayores y las maniobras permitidas a los pilotos más numerosas llegando un día en que se pudo finalmente hablar del vuelo acrobático.

La conjunción de los dos factores, el vuelo acrobático y el vuelo en formación, dio paso, no se sabe bien ni cuándo ni dónde ni porqué, a las primeras patrullas aéreas. Y realmente no hizo falta que hubiese un motivo para ello pues, como todo piloto sabe bien, cualquier ocasión es buena para maniobrar hasta donde nos permita nuestro aparato y si es en formación con otro de similares características tanto mejor.

Lo cual no quiere decir que el vuelo en formación, como tal, se considere distinto al vuelo en sí. Tan sólo es un vuelo en el que los componentes de la formación han de efectuar las maniobras simultáneamente, de tal manera que parezcan ejecutadas por un sólo avión. Para ello es necesario entrenamiento y constancia, ya que los puntos han de tener no sólo una gran habilidad, sino también confianza entre ellos y el jefe que los manda.

LAS PATRULLAS AÉREAS EN ESPAÑA

REALMENTE es difícil saber cuándo y dónde se formó la primera patrulla aérea en España. Seguro que cualquiera que sea la fecha que proponga siempre habrá algún piloto histórico que dirá que ya él lo había hecho anteriormente. Por eso pido disculpas si con mi afirmación puedo herir los sentimientos de alguno de nuestros antecesores en este menester.

Entre las primeras, y por ello no muy conocida por la mayoría de nosotros, estuvo la formada por los T-33 de la Escuela de Reactores de Talavera. Incluso en el periódico HOY de fecha 12-10-56, y durante una entrevista al entonces Cte. Lens, jefe de la patrulla acrobática, se dice, en grandes titulares, que la patrulla acrobática de reactores de Badajoz ha sido la primera de España.

En dicha entrevista se manifiesta que la orden de formar la patrulla se dio en el año 1955. Y, aunque hubiesen existido otras con anterioridad, lo que sí es cierto es que el primer lugar donde hubo reactores en España fue precisamente en Badajoz.

Fueron muchas las exhibiciones que se realizaron con estos aviones hasta que finalmente, y con la llegada de los F-5 a Badajoz, fueron trasladados al 41 Grupo de Fuerzas Aéreas en Zaragoza. Fue aquí donde, bajo el indicativo AMIGO, se continuó con la trayectoria marcada por sus antecesores de Badajoz, logrando grandes éxitos en sus muchísimas actuaciones a lo largo de todo el territorio nacional.

También fue muy conocida en su época la que en la Escuela Básica de Matacán estaba compuesta por los añorados T-6. Desde el mismo momento en

Foto: J. Terrel



Festival aéreo internacional celebrado en Barcelona con motivo de la festividad de la Virgen de la Merced el 30 de septiembre de 1956. El comandante Lens aparece en segundo término por la derecha.



Patrulla AMIGO de Zaragoza con aviones T-33.

También coincidieron en muchas de las exhibiciones que por aquel entonces tuvieron lugar, mereciendo los aplausos del público que seguía emocionado sus maniobras.

El traslado de la Escuela Básica a la Academia General del Aire en el año 1972 no sólo no supuso el final de las dos patrullas sino que, con los nuevos aires mediterráneos unidos a una meteorología más benigna, impulsó aún más las actividades de ambas patrullas. Su actuación en San Javier prosiguió, con más o menos continuidad pero siempre con el mismo éxito, hasta la llegada de los C-101 como nuevo avión de en-

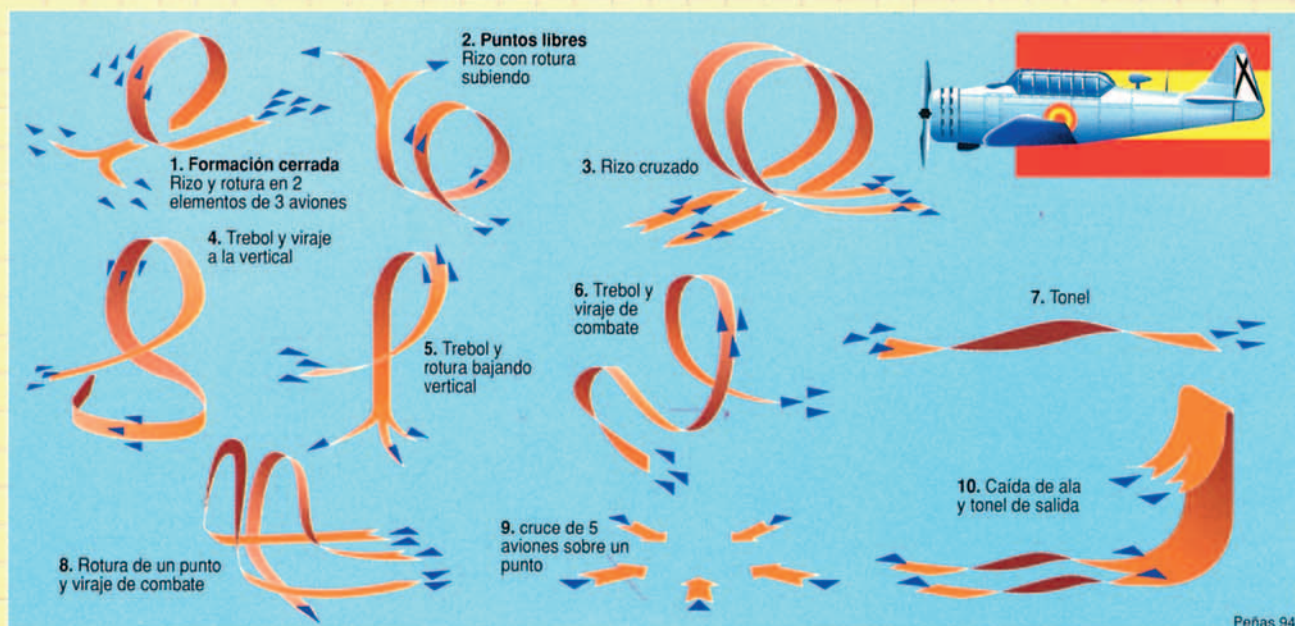
señanza básica. Es en este momento cuando se plantea la necesidad de formar un grupo que represente al Ejército del Aire en todos los certámenes en los que se requiera la presencia de formaciones acrobáticas. Nace así la patrulla AGUILA.

La más popular fue sin duda la patrulla ASCUA con aviones F-86F Sabre. Al igual que las demás su creación se gestó en el aire durante un vuelo de formación del plan de instrucción. Sus cuatro componentes formaban parte de la recién creada, en la Base Aérea de Manises, Ala de Caza núm.1. Al regresar a la Base una vez terminada la misión, el gusanillo hizo su aparición animando a uno de los puntos a sugerir al jefe de formación, Tte. Coronel Hevia, mover un poco los aviones. El jefe, que no

Fueron muchas las ocasiones en las que esta patrulla demostró su calidad aeronáutica ante multitud de espectadores en diversos lugares de España. Sin embargo era entre los profesionales de la aviación donde despertaba más interés dada la enorme dificultad que suponía el vuelo acrobático con este avión.

Esta patrulla compartió el cielo salmantino con la formada por los aviones E-14 SAETA que, durante algún tiempo, formaron parte de la Escuela Básica.

Esta patrulla compartió el cielo salmantino con la formada por los aviones E-14 SAETA que, durante algún tiempo, formaron parte de la Escuela Básica.



Peñas 94

Formación de aviones T-6 de Matacán

necesitaba que le repitiesen la sugereencia, inició con un "looping" la que sería la primera manifestación acrobática de la Patrulla ASCUA. Esto sucedió el 24 de enero de 1956.

A partir de ese momento el espíritu de la patrulla se fue forjando en los escasos entrenamientos que durante los vuelos de instrucción se podían realizar. Sólo de una forma esporádica se hicieron entrenamientos específicos coincidiendo con las exhibiciones que tenían lugar, siendo la primera de ellas el día de la inauguración oficial del Ala de Caza núm. 1.

Después siguieron muchas más. La mayoría en cielos españoles, en respuesta a numerosas solicitudes que llegaban desde todos los rincones de España. Otras, más allá de nuestras fronteras, compitiendo con patrullas de otras naciones. En todas ellas el éxito estuvo garantizado, a pesar incluso de los muchos problemas que surgían a cada momento. Pero el entusiasmo de todos los que trabajaban por llevar a cabo la misión encomendada convirtieron a la patrulla ASCUA en una de las mejores de su tiempo.

La patrulla desapareció el 12 de enero de 1965 como consecuencia de la separación de los dos Escuadrones que formaban el Ala de Caza núm. 1. Fueron nueve intensos años, salvo un "descanso" involun-



La patrulla de T-6 de la base aérea de Matacán despertó un enorme interés entre los profesionales de la aviación debido fundamentalmente a las enormes dificultades que suponía el vuelo acrobático con este tipo de avión.



Componentes de la patrulla ASCUA de 1963. De pie: brigadas Montero y Rodríguez y capitanes Almodóvar, Montaner y Valderas; agachados: teniente Sánchez Marín, capitán San Antonio y teniente Gallarza.

tario de dos años y medio (desde el 19 de octubre de 1958 al 2 de mayo de 1961), durante los cuales el nombre de ASCUA era algo más que una palabra: era la muestra de la profesionalidad y el sacrificio de los hombres del Ejército del Aire español.

Más tarde, con la llegada del Mirage III a la Base Aérea de Manises, se crea una nueva patrulla que mantiene el nombre de su predecesora. Aunque no se trataba de un avión muy adaptado a las maniobras acrobáticas, como lo era el Sabre, la espectacularidad de su vuelo hacía que el público mantu-



Despegue de los aviones F-86 Sabre de la patrulla acrobática ASCUA en formación de triángulo .

viese el interés durante las exhibiciones, a pesar incluso de que en ocasiones tuviese que hacer un verdadero esfuerzo por mantener la formación a la vista. La patrulla ASCUA del Mirage III mantuvo de esta forma la tradición del Ala de Caza núm. 1 aunque sus exhibiciones no se alejasen mucho más allá de las fronteras de la actual Comunidad Valenciana.

Todos recordaremos la sensación de sorpresa que las exhibiciones de los F-4 PHANTOM del Ala N^o 12 producían entre el público en general. Unido al buen hacer de los pilotos que componían la patrulla estaba la grandeza del propio avión; grandeza que era compartida tanto por la impresionante figura como por el estruendo de sus motores en las maniobras a baja altura. Más de un espectador anticipó con exabruptos los elogios posteriores después de que uno o varios PHANTOM hubiesen realizado su pasada por encima del público que, sin saber por qué dirección se acercaban las máquinas, esperaba el acontecimiento.

De gran espectacularidad debido a las características, tanto aerodinámicas como de actuaciones, que posee el Mirage F-1 fue la que se creó en el Ala N^o 14 en Albacete. Esta patrulla ha sabido mantener a lo largo de su existencia, desde el

Foto: Jesús Pimilios



Con la llegada de los Mirage III a Manises se crea una nueva patrulla que mantiene el nombre de ASCUA como su predecesora.



Foto: Jesús Pimlos



año 1980 hasta el 1987, el interés que en su creación logró despertar. A ello ha contribuido, además de la perfección de sus maniobras acrobáticas, la adopción de un sistema de humos de colores para sus exhibiciones. Fue en su época, hasta la aparición de la patrulla Aguila, la que representaba oficialmente al Ejército del Aire. Entre sus figuras destacaba el ocho cubano, la cual no había sido realizada antes en exhibición por ninguna otra formación.

También los F-5, destinados en la Escuela de Reactores (Badajoz) y en el Ala N° 21 (Morón de la Frontera), formaron parte de diversas patrullas que, en escasas ocasiones y sin entrenamiento previo, se constituían para dar más realce a la celebración de ciertos actos. El gran nivel de operatividad que poseían ambas unidades permitía, en esas ocasiones, disfrutar de la belleza del F-5 en sus evoluciones acrobáticas.

Con la llegada de los F-18 se crea en el Ala N° 12 una patrulla para atender a las numerosas peticiones que se solicitaban a este avión. Las características de vuelo del F-18 permitían la ejecución de maniobras que hasta entonces habían sido imposible realizar, tanto en vuelos en formación como en vuelos de un solo avión.

Con la llegada de los F-18 a Torrejón se crea una nueva patrulla, muy solicitada por la ejecución de maniobras impensables hasta entonces con otro tipo de avión.





Foto: J. Terol

Tanto la patrulla de Mirage F-1 de Albacete, cuyas actuaciones revisten siempre gran plasticidad y espectacularidad debido a las características aerodinámicas de estos aviones, como la que formaron los F-4 Phantom del Ala 12, de impresionante figura y estruendosos motores, han animado siempre cualquier exhibición aérea en la que han participado.



Foto: J. Terol

CONCLUSION

A lo largo de estas líneas he tratado de resumir de alguna manera la historia de las patrullas acrobáticas en el Ejército del Aire. No están, como ya dije al principio, todas las que, como tales patrullas, hicieron las delicias de las gentes que desde el suelo admiraban sus evoluciones. Patrullas que, de una manera más o menos oficial, representaron en un momento dado al resto de los componentes del Ejército que, con su profesionalidad y buen hacer, permitían que las exhibiciones se llevaran a cabo.

Patrullas que, de una manera consciente, permitían que el público conociera cuál era el estado tanto de los aviones como de las personas, acercando de esta manera el Ejército al pueblo y despertando las vocaciones entre los niños y jóvenes españoles.

Patrullas que, gracias a la ilusión de sus miembros, han permitido que nuestra patrulla oficial AGUILA ocupe el lugar que en estos momentos tiene dentro de la aviación mundial.

Pero no me olvidaré de nadie si en estas líneas menciono a todos y cada uno de los pilotos del Ejército del Aire, pues todos hemos sido en alguna ocasión protagonistas de alguna exhibición, ya fuese ésta multitudinaria o individual, en formación o en solitario, entrenada o espontánea ■