# Gestación, nacimiento y desarrollo de la PATRULLA ÁGUILA (1985-1989)

FRANCISCO CARRIZOSA DURÁN
*Comandante de Aviación*

## NACE EL PILOTO

Los juguetes de los niños de los años 50 eran más fruto de la imaginación que otra cosa. Con un cordel, una caja y unos botones fabricábamos los camiones que transitaban por las carreteras polvorientas que construíamos al efecto en cualquier solar abandonado; una escoba se convertía en un caballo por arte de magia y con un trozo de papel hacíamos nuestros aviones. Muchos de aquellos niños soñaron algún día con volar y unos pocos fueron más allá intentando hacer su sueño realidad. Algunos lo consiguieron y nos podrían escribir su pequeña y particular historia.

Afloran entre mis recuerdos el de un avión de papel que me salió casi perfecto. Hecho con una cuartilla robada del despacho de mi padre, veterinario de un pueblo de la sierra andaluza. Cuando lo lancé al aire, enfiló la estrecha calle que en cuesta bajaba hasta la plaza y voló hasta posarse suavemente en ella, unos cincuenta metros más abajo. No sé si fue antes o como consecuencia de aquel "gran éxito" de donde me vino la vocación y el deseo de ser piloto militar para de esa forma "servir a la Patria" y disfrutar del que imaginaba sería el mayor placer del ser humano, volar convertido gracias a aquellas prodigiosas máquinas en una especie de "Superman". Sin duda, también contribuyó a mi pronta vocación el vuelo lento de las "pavas" (que así llamaban a los Ju-52) y otros aviones de la época que, muy de vez en cuando, sobrevolaban mi pueblo. Otro elemento, de tremenda eficacia a la hora de definir mi futuro fueron, sin lugar a dudas, los tebeos de hazañas bélicas que, con la escuadrilla de Las Cigüeñas a la cabeza y los aviones de caza de la 2ª guerra mundial, imaginaba evolucionar durante los encarnecidos combates aéreos que allí se dibujaban. Con todo aquello en mente me veía, en un futuro aún lejano, subiendo a un avión de caza en mono de vuelo y casco debajo del brazo antes que con cualquier otro atuendo profesional.

Aquellos sueños infantiles quedaron apartados durante los años de bachillerato en el internado hasta ese día en 6º curso (el de la reválida) en el que los profesores te preguntaban: "¿y tú qué quieres estudiar?", tras meditar un rato, mi contestación: "pues yo… quiero ser piloto militar". Fue en aquel colegio donde conocí a aquel buen franciscano, el padre Tovar: "os voy a presentar a unos muchachos estupendos, alféreces alumnos de la Academia General del Aire de San Javier, que van a venir a visitarme en sus motos el domingo". De esa manera me enteré de que había una Academia del Ejército del Aire donde se formaban los futuros pilotos militares españoles. El ingreso en la AGA se convirtió desde entonces en mi meta. Tras el "preu" y los años pasados en academias preparatorias para el ingreso por fin conseguí entrar en aquel prestigioso y admirado centro de formación militar y aeronáutica al que tanto debo.

Tras el ingreso en la AGA, pronto le llegaron los primeros vuelos a la XXV Promoción en la Bücker 131 Jungman. Con gran ilusión nos llegó el ansiado "bautismo del aire", en mi caso con el capitán Prada y poco tiempo después la "suelta en vuelo" que me dio el capitán Fortunato Elvira en El Carmolí. Con el paso del tiempo llegaron los diferentes modelos de aviones militares o de alta acrobacia que me cayó en suerte volar. Unos tuvimos más fortuna que otros, es verdad, pero en mi caso y en diferentes destinos a lo largo de mi carrera tuve la dicha de disfrutar con muchos de ellos: E-3B (Bücker 131), E-17 (Beech T-34, "Mentor"), E-16 (North American T-6, "Texan"), T-3 (Douglas DC-3/C-47, "Dakota"), T-2 B (Junkers-52), E-9 (Iberavia

Aisa I-115, la “Garrapata”), E-24A (Beech F-33-C, “Bonanza”), Zlin Z 526-A (Akrobat), Zlin Z 326 (Trenermaster), Wolf Hirt HI-27 MK2 (Acrostar), F-5, C-12 (McDonnell Douglas F-4C, “Phantom II”), L-9 (Dornier Do-27 A/CASA 127), E-15 (Lookheed T-33, “Shooting Start”), T-12B (CASA C-212, “Aviocar”) y el E-25 (CASA C-101, “Aviojet”) con el que se formaría a la Patrulla Acrobática Águila.

Aún más importante que los diferentes modelos de aviones que volamos, lo que hay que resaltar es la herencia recibida de aquellos profesores de vuelo que tuvimos durante aquellos años de aprendizaje transmitiéndonos sus conocimientos y experiencias, como si de un ADN hereditario se tratara.

## EL AVIÓN

En el mes de marzo del año 1980 llegaron, para sustituir a los viejos T-6 de la Escuela Básica de pilotos de la A.G.A., los primeros aviones E-25, CASA C-101, turbofán español fabricado por Construcciones Aeronáuticas S.A.. Los C-101, “Aviojet”, pronto recibieron de los pilotos el mote de “culo-pollo” por su peculiar forma de la tobera de salida de gases pero con ellos comenzó un nuevo modelo de instrucción en vuelo.

**[ El E-25, CASA C-101 resultó ser un entrenador muy práctico y maniobrable, al que los alumnos se adaptaban con facilidad y sin grandes problemas. El bajo consumo de combustible y una gran autonomía hacían de él un avión muy apropiado para la enseñanza de vuelo ]**

Gracias al alto nivel de los profesores de vuelo de la Escuela Básica, muchos de ellos procedentes de Unidades Aéreas dotadas de reactores, los C-101 muy pronto estuvieron totalmente operativos como aviones de entrenamiento básico avanzado y en el curso de vuelo 1982-83 comenzaron a ser volados por los alumnos de la Escuela Básica. Fue durante este año 82 cuando desde el Ala 12 de Torrejón de Ardoz fui destinado como profesor de vuelo a la Escuela Básica de Pilotos de la AGA, cambié el todopoderoso C-12 Phantom por el modesto E-25, pero teniendo el privilegio de poder enseñar a volar durante ese primer curso de vuelo básico (al que seguirían otros siete) con el C-101 a diferentes alumnos, entre ellos, al alférez alumno Vallas, primero en soltarse en nuestro flamante avión. El C-101 resultó ser un entrenador muy práctico y maniobrable, al que los alumnos se adaptaban con facilidad y sin grandes problemas. El bajo consumo de combustible y una gran autonomía lo hacían muy apropiado para la enseñanza de vuelo.

Con el tiempo y sumando experiencias, los profesores de la Básica fueron sacan-

do más y más provecho a la excelente aerodinámica del C-101 al que, de vez en cuando, se le requería para realizar alguna exhibición aérea con un solo avión en jornadas de Puertas Abiertas y otros eventos especiales, o bien para volar en formación cerrada formando parte de los efectivos de algún desfile conmemorativo o para realizar algún sobrevuelo que contribuyese a dar mayor realce y espectacularidad a los diferentes actos académicos.

## LAS EXHIBICIONES AÉREAS

La historia de las exhibiciones aéreas en España ha estado llena de sobresaltos cuando no de accidentes por todos recordados. Sin duda ello se debía cuando no a la escasez de medios a la poca atención que, en general, se dedicaba a la preparación de este tipo de maniobras ya que, generalmente, no se entrenaban hasta unos días antes de la demostración ante el público. Esta poca preparación y la escasa mentalización eran realmente muy peligrosas pues las exhibiciones aéreas tienen unos componentes añadidos que las diferencian mucho de las misiones que se realizan diariamente en cualquier unidad militar. Se hacen a la vista del público, lo que añade mucha presión por el temor al fallo, se evoluciona dentro de un espacio aéreo acotado, lo que obliga muchas veces a forzar las maniobras y, sobre todo, se vuelan a muy pocos pies de altura, lo que quiere decir que el mínimo descuido puede traer consecuencias catastróficas. Sin embargo, en los escuadrones de vuelo, se veía como algo normal el enfrentarse a una exhibición aérea sin haberla estudiado y entrenado exhaustivamente con la antelación suficiente y en el escenario donde se volaría. Todos nos creíamos capaces de hacer cualquier cosa que se nos mandase aunque fuese tan solo con unas pocas semanas o días de antelación.

E-25 CASA C-101 “Aviojet”/”Mirlo”

La preocupación por intentar solventar el problema al que nos enfrentábamos cada vez que teníamos que realizar la ineludible, aunque deseada por todos, exhibición aérea, la teníamos muchos pilotos del Ejército del Aire y, quizás por eso, uno de mis trabajos del Curso de comandante, “Las exhibiciones aéreas en España”, trataba sobre el tema. En ella se meditaba sobre el peligro que suponía la improvisación y también la necesidad de tener en nuestro Ejército del Aire una patrulla acrobática al estilo de las europeas (Frecce Tricolori, Patrouille de France o Red Arrows) que estuviera formada por pilotos entrenados en esa específica tarea con el fin de minimizar el riesgo aumentando, al mismo tiempo, la eficacia del esfuerzo que se hacía. Cuando finalicé la exposición en la Escuela de Estado Mayor, un compañero de curso y promoción me animó a que “formara una patrulla” pues, él creía, que ganas y experiencia no me faltaban. Parecía que no estábamos en el mismo ejército, pensé, puesto que yo dudaba mucho que hubiera un mando que promoviera semejante proyecto por el riesgo que conllevaba.

**[ Las exhibiciones en España han estado llenas de sobresaltos cuando no de accidentes. Ello se debía cuando no a la escasez de medios a la poca atención que, en general, se dedicaba a la preparación de este tipo de maniobras ya que, generalmente, no se entrenaban hasta días antes de la demostración ]**

Pero pasaron los años y llegó el año 85, histórico, pues de historia estamos hablando, en el que la Patrulla Águila voló por primera vez en una formación de cinco aviones que despegaron de la pista 23 de la Academia General de Aire.

Pero, ¿cómo se llegó a este primer despegue? Todo lo que se escribe y relata a continuación para y por la gentil invitación de la Revista de historia militar aeronáutica “Aeroplano”, que desde su primer número nos ha dado muestras

*Año 1985. De pie: Polo, Carrizosa, Lorenzo. Agachados: Villanueva, Uribarri y Ferrer.*

de su seriedad y veracidad, está documentado y se puede comprobar fácilmente consultando con las personas que se irán citando a lo largo de este artículo y el detallado Diario de Operaciones de la Patrulla que, con buen criterio se comenzó a rellenar desde el primer vuelo de la misma. Es, por lo tanto, la "Historia verdadera" de los primeros años de la Patrulla Acrobática Águila.

## CÓMO COMENZAMOS

Corría la primavera del año 1984 cuando en la Escuela Básica de Pilotos de la A.G.A. se empieza a formar el embrión de lo que más tarde sería una unidad muy especial de nuestro Ejército del Aire.

En la Básica se están acabando los últimos vuelos de enseñanza y pruebas en vuelo de algunos alumnos que han visto retrasadas sus clases con respecto a sus compañeros por diferentes motivos, el más común, la enfermedad. En las oficinas de Operaciones ya se trabaja en el programa del próximo curso y se están realizando los cursos de reentrenamiento y formación de los antiguos y nuevos profesores. El ambiente es mucho más relajado de lo habitual durante el desarrollo del curso académico. Hasta las clases teóricas que muchos profesores tienen que dar como complemento de su labor docente (que no solo se limita al vuelo) son más escasas, pues estamos en época de exámenes.

Los "protos" tienen ahora la oportunidad de "tocar palanca", de volar el avión ellos mismos, sin preocuparse del alumno que llevan a bordo durante el curso y al que diariamente dedicaban toda su atención y trabajo. Durante estos vuelos con otros profesores nos sale, como por arte de magia, el piloto de combate que llevamos dentro, volamos para nosotros mismos y disfrutamos como si nunca antes lo hubiéramos hecho. El espíritu aeronáutico que anima nuestra bella profesión nos desborda y lo reflejamos en nuestro semblante y con nuestros acrobáticos gestos cuando, en acaloradas discusiones en la barra de la cafetería, comentamos los pormenores del vuelo que acabamos de realizar con otros compañeros.

**[ Corría la primavera del año 1984 cuando en la Escuela Básica de Pilotos de la AGA se empieza a formar el embrión de lo que más tarde sería una unidad especial de nuestro Ejército del Aire. Los "protos", sin alumno a bordo, tienen la oportunidad de "tocar palanca" de volar el avión ellos mismos ]**

Una de esas tardes casualmente me crucé, en el largo pasillo de la Básica, con el entonces jefe de la Escuela, el comandante Pedro Dueñas, le entro por derecho proponiéndole mi viejo sueño: la forma-

ción de una patrulla acrobática aprovechando, le digo, que tenemos un avión que posiblemente podría servir para el vuelo acrobático en formación, económico de mantener si lo comparamos con otros y además de fabricación española. “Perico”, con su flema habitual, me responde: “¡Pues hazla!”. Al principio no sabía si iba en serio o me estaba tomando el pelo pero… ¡parece que habla en serio!... Entonces le digo que “sólo” necesitaré pilotos voluntarios, mecánicos, aviones, asignación de horas de vuelo, una programación adecuada, etc., etc. Abriendo la carpeta que llevaba debajo del brazo toma nota y me dice que en una hora tiene que despachar con el coronel director de la AGA, el coronel Carlos Gómez Coll al que le comentará mi propuesta. Le añadí una única condición y esta era que, si se me encargaba la formación de la patrulla no admitiría, con excepción de lo referente a la Seguridad en Vuelo, ninguna intromisión en las decisiones que tomásemos a la hora de hacer la selección de pilotos y puestos, ni en la forma de entrenar y ejecutar las diferentes figuras acrobáticas que realizara la formación, pues entendía que nadie mejor que los que están arriba y han preparado concienzudamente cada maniobra en tierra sabrían enfrentarse a las dificultades que se presentaran. De no ser así, pensaba, podría haber demasiadas voces, no siempre acertadas, interfiriendo en el desarrollo de una misión tan peculiar y donde casi todo estaba por hacer. Cuando volvió de despachar, me llamó y me dijo que comenzara a trabajar en la creación de una patrulla acrobática. Esta vez, aunque entonces me pareciera increíble, un mando del Ejército del Aire, el coronel Gómez Coll dio muestras de su gran coraje y espíritu aeronáutico al plasmar su “visto bueno”. Se había “mojado” con aquella decisión de confiarme el proyecto que le había propuesto y en que él también se jugaba mucho si algo no salía bien.

Esa misma noche comencé con el plan de trabajo para la formación de la nueva Patrulla. Lo primero sería pedir pilotos voluntarios de la Escuela Básica y mecánicos de línea comprometidos en dar un paso más allá a la hora de lograr el “cero fallos”. Empecé a dibujar en mi casa las primeras figuras que, pensaba, podríamos hacer con nuestro C-101. Entrenaríamos una a una, las maniobras que más tarde, unidas, fuesen formando la tabla que volaríamos en una imaginaria y futura exhibición. De anteriores experiencias durante mis años de teniente como profesor de vuelo en los que, entre otras especialidades, se enseñaba acrobacia a los alumnos y que completé durante mi entrenamiento para competir en un campeonato con aviones de alta acrobacia, apoyándome también en las informaciones que tenía de las maniobras que realizaban otras patrullas como los Red Arrows, Patruille de France y Frecce Tricolori, y con la experiencia acumulada durante mis años de vuelo como piloto de caza, empecé a esbozar lo que pensaba que nosotros seríamos capaces de hacer con nuestro limitado avión y con nuestro escaso entrenamiento en ese campo.

E-25 CASA C-101 “Aviojet”/”Mirlo”

Al día siguiente hablé con algunos pilotos de la Escuela Básica comentándoles la propuesta de formar una patrulla acrobática y que se pedirían voluntarios para volar en la nueva formación que pretendería, nada menos que, llegar a convertirse en la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire. La mayoría de mis compañeros recibieron la noticia con gran ilusión. Se puso una lista en la oficina de la Básica y allí se apuntaron los que estaban dispuestos a volar de puntos de la formación. No faltaron voluntarios y muchos de los que no se apuntaron lo hicieron por diferentes motivos que iban desde los estrictamente personales o familiares a, antiguas malas experiencias o aquellos que, teniendo una mayor antigüedad que la mía se apartaban voluntariamente para no interferir en mi trabajo. Estoy en deuda y muy agradecido con todos ellos, los que confiaron en mí y los que me dejaron hacer el trabajo sin interferirlo.

**[ El coronel Carlos Gómez Coll dio su "visto bueno" a la idea de formar una patrulla acrobática aprovechando que se disponía de un avión que posiblemente podría servir para el vuelo acrobático en formación, económico de mantener si lo comparamos con otros y además de fabricación española ]**

Desde el principio mi mayor preocupación fue, evidentemente, la seguridad en vuelo. Pero no solo por el temor de poner en riesgo nuestra integridad física, sino porque estaba convencido de que, al menor incidente, nuestro sueño de crear una patrulla acrobática en España se esfumaría y pasaría a formar parte de esa historia que no cuenta.

La primera temporada de la Patrulla no tuvo la estabilidad deseada a la hora de mantener a los pilotos seleccionados en sus puestos tanto para entrenar como para realizar las exhibiciones que, desde casi la primera semana, tuvimos que hacer. Sería por tanto muy prolijo e impreciso decir en cuatro líneas quiénes fueron todos los pioneros de la Patrulla.

Los pilotos que estaban comprometidos voluntariamente desde su lanzamiento no siempre pudieron volar en los entrenamientos y exhibiciones aéreas de aquellos primeros meses al tener otros servicios que atender y de los que no podían ser relevados. Aún sintiéndolo profundamente, en muchas ocasiones tuvieron que ser sustituídos por otros compañeros que, puntualmente, estaban dispuestos a "echar una mano" al proyec-

*Año 1986. De pie: Villanueva, Uribarri y Ferrer. Agachados: Polo, Carrizosa y Bordallo.*

*En Gerona, con motivo de la Cosmo 86, fue la primera vez que SM el Rey contempló las evoluciones de la "Patrulla Águila". En la fotografía, rodeando a SM, de pie: Uríbarri, Lorenzo, Carrizosa, general Peralba (JEMA), Bordallo, Polo y Ferrer. Agachados: Villanueva, Pérez Fraces y Márquez.*

to aunque no formarían parte de él en el futuro. Con mayor o menor experiencia que los pilotos “oficiales”, estos “reservas” contribuyeron en gran medida a que la Patrulla saliera adelante y no escamotearon esfuerzos ni ilusión a la hora de lanzar a volar a la recién nacida. Por si supusieran poco castigo para la estabilidad de la Patrulla las inevitables ausencias esporádicas de los pilotos seleccionados y mejor entrenados, se produjeron otras muchas bajas, esta vez irreversibles, por razón de destino a otras unidades de varios de los pilotos titulares. La escasez de estos puso muchas veces en peligro la continuidad de nuestro trabajo. Fue un auténtico quebradero de cabeza y un reto importante que conseguimos superar con el esfuerzo y profesionalidad de todos. Además de los pilotos, otros muchos compañeros nos ayudaron de mil maneras desde sus puestos de responsabilidad durante aquellos momentos difíciles proporcionándonos los medios necesarios y otras facilidades a la hora, por ejemplo, de cambiar algún servicio previamente asignado o poner un avión en vuelo lo antes posible tras una revisión. La Patrulla siempre les estará agradecida por el apoyo que aún desde el anonimato, nos prestaron tantos compañeros durante aquellos primeros meses, tan difíciles.

## LOS PROTAGONISTAS

Nunca la historia de la Patrulla ha sido un camino de rosas, sino de trabajo constante de todos sus componentes para superar las diferentes etapas por las que ha ido pasando. Como cualquier otra Unidad, el principal tesoro de la Patrulla Águila es el potencial humano, los hombres que la componen, y en este campo tuvimos que hacer frente a múltiples problemas derivados de la escasez de personal. Si al principio es verdad que disponíamos de suficientes tripulantes con la experiencia previa requerida para el lanzamiento de la Patrulla, no es menos cierto que carecían de la suficiente disponibilidad de horas libres para entrenar y volar en exhibiciones debido a otras obligaciones militares previamente asignadas y de las que no era fácil liberarlos. Más tarde, principalmente en el año 87, nos afectó una gran escasez de personal experto como consecuencia de la marcha de muchos pilotos militares a las líneas aéreas comerciales y también por la incorporación a sus nuevos destinos de algunos de los mejores de la Patrulla. Con un mayor esfuerzo de todos en unos casos, y con la incorporación en otros de nuevos puntos, como el caso de aquellos primeros tenientes que supieron aprovechar “cum laude” el

entrenamiento que se les dio y la oportunidad que se les brindaba, se fueron superando todos los problemas que entorpecían el vuelo de la Patrulla Águila.

Empezamos tratando de resolver la mejor asignación posible de los puntos de la formación entre los voluntarios más experimentados y que en mi opinión se adaptarían mejor a un puesto específico. El piloto que más me preocupaba a la hora de hacer una buena selección era el que tenía que hacer de "solo". En él recaería la responsabilidad de volar las maniobras más arriesgadas con un solo avión y de coordinar con el grueso de la formación, que yo mandaría, los diferentes cruces y reuniones. También, en algunas figuras, tendría que hacerse cargo de otros puntos para lo que tendría que volar, no sólo con la brusquedad no exenta de finura que requieren los "ges" positivos y negativos que soporta el piloto que vuela de "solo" en sus espectaculares evoluciones, sino también con la suficiente precisión y habilidad que le permitiese, maniobrando con suavidad, dirigir a otros puntos de la formación a los que lideraría mientras se estaba realizando, por ejemplo, una reunión de dos formaciones en el menor tiempo posible. Su vuelo tenía que hacerse con la máxima suavidad de mandos para que los puntos fuesen cómodos mientras mantenían la formación cerrada. Tendríamos que trabajar juntos en la tabla inicial que planificásemos, introduciendo al mismo tiempo los cambios e innovaciones que la experiencia que fuésemos acumulando nos dictase con el paso del tiempo. Entre los voluntarios que se habían presentado para volar en la patrulla estaba el capitán Eugenio Ferrer, ayudante del coronel director, al que todos teníamos conceptuado como un gran piloto. Eugenio tenía la particularidad de que siempre conservaba la sangre fría (tenía fama de bajar de volar con el mono de vuelo seco, no sudado como todos los demás), además, yo conocía por otros compañeros de su antigua unidad, el Ala 14 de Los Llanos, en Albacete, que se trataba de un profesional excepcional y que había hecho algunas demostraciones de "solo" con el Mirage F-1. Pensé que sería el más apropiado para el puesto y una vez que se lo propuse lo aceptó de inmediato. Con Eugenio también conseguíamos mejor acceso al coronel director a la hora de mantener una comunicación más fluída con el mando, pues presumíamos y no nos equivocamos, que íbamos a necesitar mucha ayuda en el futuro. Sería el "Águila 5", A-05, aunque en la primera exhibición de Jerez de la Frontera que se realizó con tan solo 4 aviones voló como "Águila 4". Las diferentes obligaciones de Eugenio no siempre le permitían volar en los compromisos que nos iban surgiendo durante aquellos primeros días, por lo que iba dando doble mando a otros pilotos que lo tuvieron que sustituir en diversas ocasiones. Algunos de aquellos pilotos que volaron ocasionalmente el puesto de "solo" en sustitución de Eugenio fueron el capitán Luís Bordallo, alias "Pampus", el capitán Ernesto Villanueva, "Mickey" y el capitán Enrique Pérez Fraces, que pasó a ocupar definitivamente el puesto vacante cuando Eugenio marchó a otro destino. "Quique" fue otro gran "solo" que aportó, entre otras, la figura llamada "Arriba España" que consistía en volar medio "looping" invertido soportando los ges negativos necesarios para llevar el morro del avión desde la posición de vuelo invertido a la vertical, alcanzando de nuevo a la posición de vuelo recto y nivelado en la cumbre de la figura. Hoy en día el "solo" de la Patrulla hace el looping invertido completo. Todo tiene un principio y una evolución que permite a los nuevos componentes asimilar y mejorar lo aprendido de los pilotos que los precedieron en el puesto. Es esta la auténtica herencia que se transmite entre los diferentes pilotos que han pasado por la Patrulla. A partir de la temporada del 88, Quique Pérez fue sustituido por uno de los nuevos tenientes que habían sido destinados a la AGA, Pablo Guillén García, "Espi". Pablo volaría como "solo' durante dos temporadas y años más tarde volvería de nuevo con las canas de comandante para hacerse cargo de la Jefatura de la Patrulla Águila en la temporada 2001-02.

**[ Desde el principio la mayor preocupación fue, evidentemente, la seguridad de vuelo. Pero no solo por el temor de poner en riesgo la integridad física, sino porque había el convencimiento de que, al menor incidente el sueño de crear una patrulla acrobática en España se esfumaría y pasaría a ser historia ]**

Como punto dos, "Águila 2", volaría el capitán Francisco Javier Polo. A "Chito" lo conocía desde los años de alumno en la AGA pues compartíamos una misma afición: los saltos de trampolín, especialidad en la que conseguimos el oro en diferentes ediciones de los campeonatos deportivos que periódicamente se celebraban entre las Academias Militares españolas; también habíamos coincidido en la B.A. de Gando volando el F-5. El punto dos, A-02 tiene que ser muy fino con los mandos de vuelo para mantener la formación, ya que pegado a él volará el "superpunto" derecho. Tiene que hacer las correcciones muy pequeñas y amortiguar en lo posible los movimientos bruscos que el jefe de la formación pudiera producir en alguna maniobra. Además, la buena memoria y la letra de Chito lo convirtieron en la persona idónea para, desde el principio, ejer-

cer el cargo de Secretario de la Patrulla y Relaciones Públicas. Su entusiasmo no tenía límites y como "notario" dejaría constancia de los pormenores de cada vuelo y otros aconteceres de la vida "patrullera". Entre sus obligaciones estaba la de completar y llevar al día el "Diario de Operaciones de la Patrulla Águila" que se rellena desde el primer vuelo y donde se mencionan, tanto en exhibiciones como en entrenamientos, los pilotos que han volado cada día y en que puesto, las maniobras realizadas y otros pormenores de lo acontecido en actos oficiales o de relaciones públicas, visitas, etc. en los que interviene la Patrulla. Su labor fue extraordinaria dejando escrito "en caliente", después de cada vuelo, todos los aconteceres dignos de destacar. Dejó tras sí un auténtico archivo y su labor se ha continuado fielmente sumándose uno tras otro los volúmenes que nos cuentan la pequeña historia de la Patrulla Águila. En alguna ocasión durante aquellos primeros días, por diferentes motivos, tuvo que ser sustituido en su puesto de A-02 por los expertos "comodines", que eran el capitán Carlos Pérez Uríbarri y el capitán Ernesto Villanueva Morillas. Cuando tuvo que cambiar de destino dejó su puesto sucesivamente en manos de dos de los primeros tenientes que volaron en la Patrulla y a los que había instruído previamente, Antonio Lombarte y José Vicente Guardiola. José pasó a ser el "Águila 2" cuando Antonio cambió al puesto de A-06. Ambos realizaron una labor encomiable a pesar de su poca experiencia anterior. En el caso de Jose Vicente, pronto me di cuenta de que junto a su gran nivel de inglés atesoraba una gran inteligencia y capacidad de trabajo. Se convirtió en uno de mis mejores colaboradores a la hora de preparar las Directivas y Órdenes de Operaciones que teníamos que realizar para cada salida de la Patrulla. En ellas se coordinaban el personal, las misiones de cada unidad que nos acompañaban y apoyaban en las exhibiciones y desplazamientos nacionales o al extranjero, horarios, etc. Todos formábamos parte de un gran equipo que supo adaptarse a los tiempos cambiantes y problemáticos por los que tuvo que navegar la Patrulla.

El primer "Aguila 3"sería el capitán Lorenzo García Pérez. El "Bolo", como le llamábamos, tenía una gran experiencia anterior pues había volado durante varios años el T-33 en la Base Aérea de Zaragoza. El cometido del punto tres de la formación sería el mismo que el comentado para el A-02 pero en el ala izquierda de la formación. Lorenzo, además de buen piloto, era una persona extraordinaria y su mujer, Nati, muy pronto se convertiría en el prototipo de "patrullera" en la que nuestras mujeres se mirarían. Su gran sentido del humor y la imaginación de que hacía gala cuando nos contaba sus fogosas intimidades con el flemático Lorenzo, nos hacían reír a carcajada limpia durante las reuniones que teníamos los pilotos con nuestras mujeres, después de cada exhibición. Nos dejó muy joven pero nunca la olvidaremos. Tampoco Lorenzo se escapó de la omnipresente sustitución y ya en la primera exhibición oficial de la Patrulla Águila tuvo que volar en su puesto mi compañero de promoción y del Ala 12 capitán José Novau Cebrian. Novau también atesoraba una gran experiencia de vuelo y habilidad no le faltaba para volar en cualquier puesto, pero muy pronto le llegó un cambio de destino y dejó la Patrulla definitivamente. A partir del año 1987 pasaría a ser titular del puesto "Águila 3" otro de los tenientes pioneros de la Patrulla, Jose Manuel Cuesta Casquero que al igual que sus otros compañeros de promoción recién destinados a la AGA, nunca defraudó al haber aprovechado con sobresaliente el entrenamiento recibido de los veteranos que le precedieron y enseñaron.

**[ Además de los pilotos, muchos compañeros ayudaron desde sus puestos de responsabilidad durante aquellos momentos difíciles proporcionándonos los medios necesarios y otras facilidades a la hora, por ejemplo, de cambiar algún servicio poner un avión en vuelo lo antes posible ]**

El "Águila 4", el "perro" de la formación, es el avión que vuela a la cola del Jefe de aquella. En la 1ª exhibición pública, que se hizo con tan solo 4 aviones, asumió también el papel de "solo" y fue volado por Eugenio Ferrer. A partir de entonces en el puesto volaron diferentes pilotos. Carlos Uríbarri lo hizo en las temporadas del 85 y parte del 86, hasta que por un cambio de destino lo sustituyó en el puesto el Cap. Ignacio Márquez Moraga que había estado entrenando con Carlos. Nacho es un magnífico dibujante y colaboró con Chito y conmigo en la confección del emblema de la Patrulla. El inevitable cambio de destino de Márquez conllevó un nuevo cambio en el

*Año 1987. Mosquera, Villanueva, Lombarte, Carrizosa, Bordallo y P. Fraces.*

**[ Nunca la historia de la Patrulla ha sido un camino de rosas, sino un trabajo constante para superar las diferentes etapas. Como cualquier unidad, el principal tesoro es el potencial humano y en este campo hubo que hacer frente a múltiples problemas derivados de la escasez de personal ]**

puesto y, a partir de septiembre del 86, pasó a ocuparlo el capitán Guillermo Quintanilla Marín que a su vez, al ser nombrado instructor de vuelo de S.A.R. el Príncipe de Asturias Don Felipe de Borbón y Grecia, fue sustituido en septiembre del 86 por el también capitán Andrés Ortega Martín que ocupó el puesto de A-04 hasta mi relevo al final de la temporada 87-88.

El "Águila 06" se estrenó en octubre del 1985 durante una exhibición que tuvo lugar con motivo de la Semana Aeronáutica que se celebró en la Base Aérea de Alcantarilla, sede de la Escuela Militar de Paracaidismo y de nuestros compañeros de exhibiciones que forman la PAPEA (Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire). El A-06 vuela como "superpunto" pegado al A-02, pero además hace la exhibición más dinámica cuando ejerce de "sincropar", como dimos en llamar a la pareja de aviones que ejecutan los cruces y maniobras de dos con el A-05. Es un puesto difícil porque al estar en la parte exterior o interior, según la dirección de los virajes que efectúa el Jefe, A-01, tiene que anticiparse a los cortes y aceleraciones de motor necesarias para mantenerse en su puesto. Su referencia es el A-02 con el que tiene que volar y aguantar las posibles brusquedades que a veces se producen en días de atmósfera turbulenta y otras ocasiones en las que hay que hacer correcciones fuertes por diferentes motivos. En su función como "sincropar" realiza con el otro "par" cruces y otras maniobras más complicadas y espectaculares. El primer A-06 fue Luís Bordallo, después lo sustituyó Ernesto Villanueva que a partir de julio del 86 dio paso al recién llegado de la B.A de Morón, capitán Enrique Pérez Fraces quien, asimismo, al pasar a "solo" de la Patrulla lo cedió al capitán Roberto Mosquera Flores. Roberto que había llegado destinado de la Escuela de Reactores de Talavera la Real como profesor de vuelo, aportó su gran experiencia para la mejora de las figuras del "sincropar" para, posteriormente, seguir dando doble mando a los recién incorporados tenientes que, gracias a las enseñanzas recibidas de sus "maestros patrulleros", muy pronto estuvieron operativos, pasando a ser titulares de diferentes puntos de la formación y proporcionando la estabilidad necesaria a la Patrulla Águila para conseguir la supervivencia en aquellas ocasiones en que se padeció una gran falta de pilotos.

El "Águila 07" empezó a volar en la temporada del 87. Supuso un gran paso

*Año 1988. De pie: Cuesta, Coig, Carrizosa, Guillén. Agachados: Lombarte, Ortega y Guardiola.*

a la hora de dar más vistosidad al conjunto de las diferentes exhibiciones que realiza la Patrulla, no solo por aumentar el número de aviones de la formación que por las características del motor que lo equipa nos parece el máximo de aviones posible para que el bloque no pierda la necesaria maniobrabilidad, sino porque se puede actuar con diferentes elementos: la formación completa, el "solo" y el "sincropar". Esta división de la formación, normalmente después de una rotura, le dio más agilidad al conjunto para que siempre hubiera algún avión o aviones evolucionando frente a los espectadores. Con los siete aviones se alterna entre la formación entera de siete aviones, seis aviones y el "solo", cinco aviones y el "sincropar", o 4-2-1, lográndose tener siempre distraída la atención de los aficionados que presencian las diferentes evoluciones al reducirse considerablemente los tiempos muertos con las sucesivas entradas de aviones en el espacio aéreo donde se realiza la exhibición. El primer A-07 fue el capitán Rafael Coig-O`Donnell Durán que ocupó el puesto hasta la temporada 89-90 en que lo sustituyó el entonces teniente José Manuel Garcia Mora, que ya por entonces atesoraba una gran experiencia por haber entrenado en diferentes puestos de la formación. Rafael Coig sería más tarde jefe de la Patrulla sustituyendo a Villanueva, que a su vez había sido mi relevo entre los años 89-93, cuando para reducir la carga de trabajo del máximo responsable de la Patrulla, se dividió el mando en dos: jefe de la Patrulla y Líder de la formación. Este último recayó en el capitán Domingo Porras.

El testigo se fue pasando de mano en mano y hoy es una realidad la gran unión que hay entre los "patrulleros" y sus familias al haber formado una que ha ido creciendo y que se ha hecho a base de trabajo y sacrificio, de confianza mutua y respeto hacia el compañero que vuela pegado a nosotros. Esta gran unión entre todos fue cuajando poco a poco desde los primeros días, no solo durante los vuelos y su preparación, sino también en las reuniones periódicas promovidas por unos o por otros en nuestras casas o en otros lugares de reunión donde nos conocimos más íntimamente acompañados por nuestras mujeres y familias, compartiendo así una parte importante de nuestras vidas.

También nuestros mecánicos pasaron a formar parte de ese gran equipo, y tanto los de talleres como los de línea se comprometieron desde el primer momento a que el vuelo de la Patrulla fuera seguro, con cero fallos. Los voluntarios para hacer un trabajo "extra" no faltaron desde el primer día y poco a poco su integración y compromiso con el equipo pasó a ser una realidad que se incrementa paulatinamente con el paso del tiempo. Su aportación ha sido imprescindible para el buen fin de la empresa que un día comenzamos. A base de trabajar codo con codo, compartiendo nuestros vuelos después de ser autorizados a volar en la cabina trasera durante algunos vuelos de posicionamiento, y tras haber conocido y convivido con sus mujeres e hijos en las reuniones periódicas que se tienen, son

**[ Con los siete aviones se alterna entre la formación entera de siete, aviones, seis y el "solo", cinco y el "sincropar", o 4-2-1, lográndose tener distraída la atención de los aficionados al reducirse en gran medida los tiempos muertos con las sucesivas entradas de aviones en el espacio aéreo ]**

la otra mitad de nuestra familia y sin los que sería imposible que el Águila desplegara sus alas.

Pero la Patrulla Águila no solo está formada por los pilotos y sus mecánicos sino que, prácticamente, todo el personal destinado en la Academia General del Aire está involucrado de una u otra manera por su quehacer diario o por sentirse representado, cuando no orgulloso a nivel de Unidad por aquellos que pasean tan dignamente los colores de España, y por añadidura los del Ejército del Aire y la A.G.A., por todo el mundo.

## LA TABLA

Una vez que tuvimos un grupo de pilotos voluntarios dispuestos a superar el reto que significaba hacer una Patrulla Acrobática prácticamente de la nada, empezó la tarea más difícil: ¿qué figuras íbamos a volar y como las enlazaríamos para obtener el resultado que pretendíamos? Ninguno de nosotros tenía una experiencia seria en ese campo. Algunos habíamos hecho exhibiciones con un solo avión o en formación cerrada, pero de una manera que podemos llamar "amateur". Se trataba de exhibiciones de corta duración en las que se volaban una serie de figuras aisladas y sin unas normas claras a la hora de sobrevolar al púbico, alturas mínimas o adaptación a una mala meteorología que podía presentarse el día de la exhibición, ya que si aquella no era buena o bien se anulaba o se arriesgaba, a veces demasiado, al no haber ninguna alternativa a lo que, escasamente, se había entrenado. La experiencia acumulada por otras Patrullas como la Ascua de Manises con los Sabre, los T-33 de la Escuela de Reactores de Talavera, o la de los T-6 de la Escuela Básica de Matacán, se había perdido y lo que pudimos aprovechar de su trabajo fue la lectura de algún artículo en revistas de aviación o lo que recordábamos al haberlos visto volar alguna vez. Otra Patrulla que realizaba una bonita y espectacular exhibición en aquellos días era la del Ala nº 14 de Albacete, pero el avión que empleaban, el Mirage F-1, era de características muy diferentes a nuestro C-101. También fue importante la contribución de los "Amigos" de Zaragoza con el veterano T-33, algunos de sus pilotos estaban ahora entre nosotros y nos aportarían toda su experiencia y buen hacer.

Lo primero que hicimos fue concretar y practicar las diferentes formaciones que podíamos volar con nuestro C-101. La aerodinámica del avión y el motor que lo equipaba eran los parámetros limitativos a los que nos teníamos que ajustar a la hora de elegir las diferentes formaciones con las que se podía volar una determinada figura acrobática y el número máximo de aviones que permitía mantener la maniobrabilidad requerida. Una vez tuvimos definidas las diferentes formaciones con la distribución de los puestos, le di-

mos un nombre a cada una de ellas. Estos se pusieron según las formas resultantes del conjunto, otros como homenaje a diferentes escuadrones, llamándolas por su identificativo radio y también por el nombre de una determinada entidad que apoyara a la Patrulla. Nacieron así, entre otras, las formaciones Cuña, Flecha, Delta, Rombo, Ala, Poker, Lanza, CASA, Cruz, Dardo, Mirlo, Supermirlo, Tordo, FACA o 7 Coronas (este en honor a la Región Murciana). En algunas de las figuras que se volaban se cambiaba de una a otra formación durante su ejecución para tratar de conseguir una mayor vistosidad y espectacularidad.

Una vez comprobada y practicada la viabilidad de cada formación y qué figuras se podían volar con cada una de ellas, llegó la hora de enlazarlas para formar un conjunto lo más cohesionado posible. Se trataba de inventar una coreografía en la que se minimizaran los tiempos muertos, aquellos en los que no hay ningún avión evolucionando delante de los espectadores y de dotar al conjunto de una armonía y ritmo adecuados para conseguir una evolución constante en la que se fuese de menos a más hasta llegar a un punto y final impactante con la última rotura.

Mientras los aviones volaban todos juntos, en formación cerrada, era más sencillo conseguir el propósito deseado, pero todo se complicaba cuando a partir de un momento dado, tras una rotura, la formación principal se dividía para dar paso a las evoluciones del “solo” o del “sincropar”. Hubo que coordinar los tiempos requeridos para completar cada intervención y conseguir que, mientras un elemento estuviera haciendo sus figuras delante del público, el siguiente tuviera tiempo suficiente para colocarse en la posición desde la que comenzaría la suya. Las diferentes velocidades, maniobrabilidad y la influencia de factores externos como el viento reinante nos ocasionaron bastantes quebraderos de cabeza y supusieron una gran carga de trabajo en tierra cuando tuvimos que resolver problemas en los que se mezclaban la geometría y la física (para algo nos sirvió lo que habíamos estudiado y aprendido durante nuestros años de preparatoria y los diferentes cursos académicos). Sobre la base de lo programado en el papel y una vez que se comprobaba en vuelo la exactitud de cada maniobra o se identificaban los errores cometidos en los cálculos, se incorporaban a la tabla o bien se introducían en ella los cambios pertinentes.

Para la realización de la tabla, aparte de las figuras fruto de nuestra propia inspiración y experiencia previa, estudiamos con gran interés la documentación que pudimos conseguir de lo que hacían otras Patrullas europeas, esto nos ayudó mucho a la hora de tener una referencia clara en cuanto a la duración de la exhibición, métodos de trabajo, maniobras que creíamos que nos podían servir también a nosotros, normas de seguridad, etc. En este aspecto fue de gran ayuda, a la hora de conocer en mayor profundidad el peculiar mundo de las exhibiciones aéreas, los permisos que el coronel Gómez Coll consiguió para que fuese como observador, en comisión de servicio, al Festival

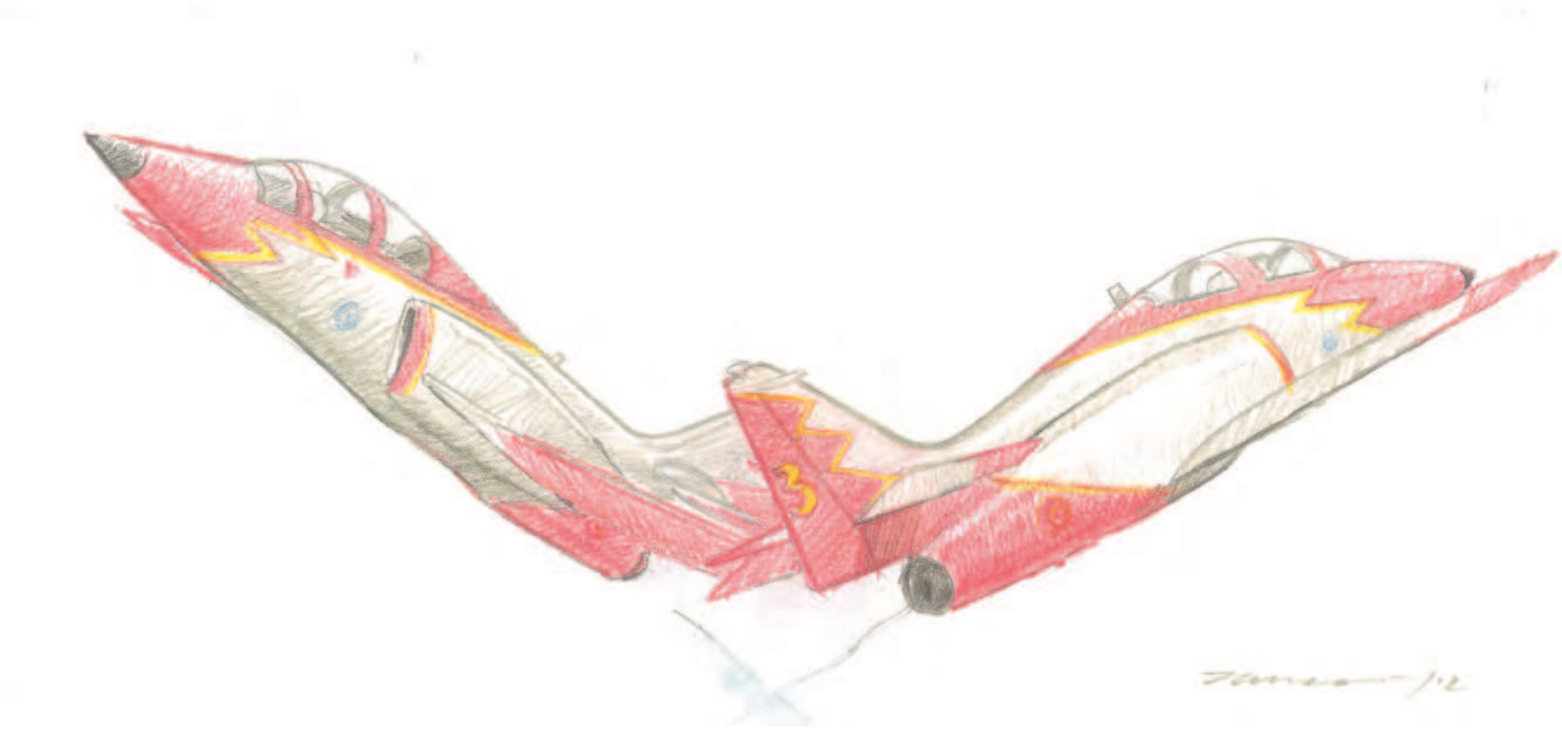
**[ También los mecánicos pasaron a formar parte de ese gran equipo, y tanto los de talleres como los de línea se comprometieron desde el primer momento a que el vuelo de la Patrulla fuera seguro, con cero fallos. Los voluntarios no faltaron y su integración y compromiso con el equipo pasó a ser una realidad ]**

de Farnborough y al TVS Air Show de Bournemouth. En este pude asistir a los briefings de los Red Arrows de la RAF y a la celebración de su 20 Aniversario tras una espectacular exhibición llevada a cabo con sus flamantes Hawk. La constante evolución de la Patrulla Águila le debe mucho, como no, a lo que aprendimos en nuestras salidas a festivales aéreos extranjeros en los que coincidimos muchas veces con otros compañeros y amigos, como lo fueron los Frecce Tricolori y los componentes de la Patrouille de France, otros dos magníficos ejemplos de Patrullas acrobáticas nacionales de excepción.

Aunque cada patrulla tiene una personalidad y una forma de trabajar propias, todos aprendemos de lo que hacen los demás y en muchos casos "imitamos" algunas de sus formaciones y figuras, aunque el resultado es siempre distinto ya que cada avión de los que forman las diferentes escuadras es el que le da finalmente ese toque distintivo que tiene el vuelo de cada una. Las Patrullas, al igual que las personas, son iguales pero muy diferentes.

Una tabla para una Patrulla como Águila debe durar entre 15-20 minutos, su confección, como hemos dicho anteriormente, requiere una gran carga de trabajo tanto en tierra como en vuelo. Pero ¿y si la meteorología del día no acompaña para realizar la tabla estándar? Porque entre las figuras básicas que realizan sus aviones están las maniobras verticales como son el "looping", la hoja de trébol, la imperial, los toneles verticales o la velocidad cero por ejemplo. Para estos casos, en que el techo de nubes no permite la realización de este tipo de figuras verticales sin meterse en ellas, pero sí permite la

*Año 1989. Villanueva, Albalat, Peidró, Porras, Nieto, Guillén y Mora.*



realización de toneles en formación o por parejas, la tabla se cambia por otra con figuras con menos desarrollo vertical, trabajando más los cruces, toneles y cambios de formación, que sin alcanzar la espectacularidad de la tabla completa sí permite el demostrar las posibilidades del avión. Nos encontramos ya con la necesidad de tener dos tablas diferentes en el repertorio de la Patrulla. Pero, aún más, ¿y si el techo de nubes no permite la ejecución de toneles a la formación? Tampoco en este caso deja de volar la Patrulla Águila, puesto que esta posibilidad está también prevista en las tablas que es capaz de volar, es la denominada "Plana", para un escaso techo de nubes de 1.000 pies. En resumen, la cambiante meteorológica que se nos puede presentar el día de la exhibición obliga a tener en el "repertorio" no una, sino tres tablas diferentes que los pilotos tienen que entrenar y conocer a la perfección puesto que, como ocurre en determinadas regiones de Europa, en cuestión de minutos se puede pasar de un techo de nubes de 5.000 pies a uno de mil y pocos. Es posible por ello, y alguna vez ha ocurrido, que la formación esté rodando para hacer su exhibición hacia la cabecera de pista de despegue, cuando un rápido empeoramiento de las condiciones meteorológicas obliga al Jefe a ordenar el cambio de la tabla que se iba a volar por otra que requiera menor techo de nubes o visibilidad. Para facilitar el trabajo de los pilotos, a la hora de adaptarse a las diferentes tablas, hay que procurar que sean lo más parecidas posibles las entradas y salidas en el escenario de los diferentes elementos que la componen. Vemos pues que estudio y trabajo no les faltan a los "patrulleros".

**[ La Patrulla Águila no solo está formada por los pilotos y sus mecánicos sino que prácticamente todo el personal destinado en la AGA está involucrado de una u otra manera por su quehacer diario o por sentirse representado por aquellos que pasean los colores de España por todo el mundo ]**

## LOS ENSAYOS

La primera salida de la Patrulla se realizó con cinco aviones C-101 en la tarde del día 04 de junio del año 1985, la misión: "realizar un entrenamiento de maniobras acrobáticas en formación y tratar de hacer un primer estudio del comportamiento del avión al ser sometido a las exigencias de un vuelo de exhibición", tal como está escrito en el Diario de Operaciones de la Patrulla Águila. Se empezó haciendo toneles y "loopings" con diferentes tipos de formación y una cosa quedó muy clara ese día: el motor andaba muy justo, pues al ser un turbofán (turborreactor de doble flujo) con alto índice de derivación su reacción era muy lenta a la hora de conseguir la aceleración/desaceleración

9
4

requeridas por el piloto para mantenerse en su puesto. Como consecuencia de esa tardía reacción los aviones de los puntos se retrasaban, aún con el motor a tope, durante los tirones iniciales del jefe (que siempre mantenía la misma potencia) cuando este realizaba un "looping" o un tonel, sin embargo al pasar por el horizonte en la caída tendían a adelantarle. La solución fue que al pasar por los 30º del horizonte en el tirón, el jefe cortaría un poco motor y al pasar de nuevo por el horizonte en la caída lo metería de nuevo para evitar ser adelantado por los puntos. Algo "anti natura" para el instinto básico de un piloto pero que solucionaba el problema a los puntos, que de esa forma iban más cómodos y podían mantener la formación cerrada con mayor facilidad. Cuando acabamos el entrenamiento y tal como habíamos preparado en el "briefing" del vuelo, todos los aviones nos dirigimos hacia nuestra base en la A.G.A. para hacer el aterrizaje en formación cerrada con los cinco; nos salió tal como habíamos programado, y este aterrizaje, que la Patrulla sigue haciendo, ahora con siete aviones, en algunas demostraciones en las que los espectadores tienen a la vista la cabecera de la pista de aterrizaje, se ha convertido en una de las maniobras emblemáticas de nuestra Patrulla.

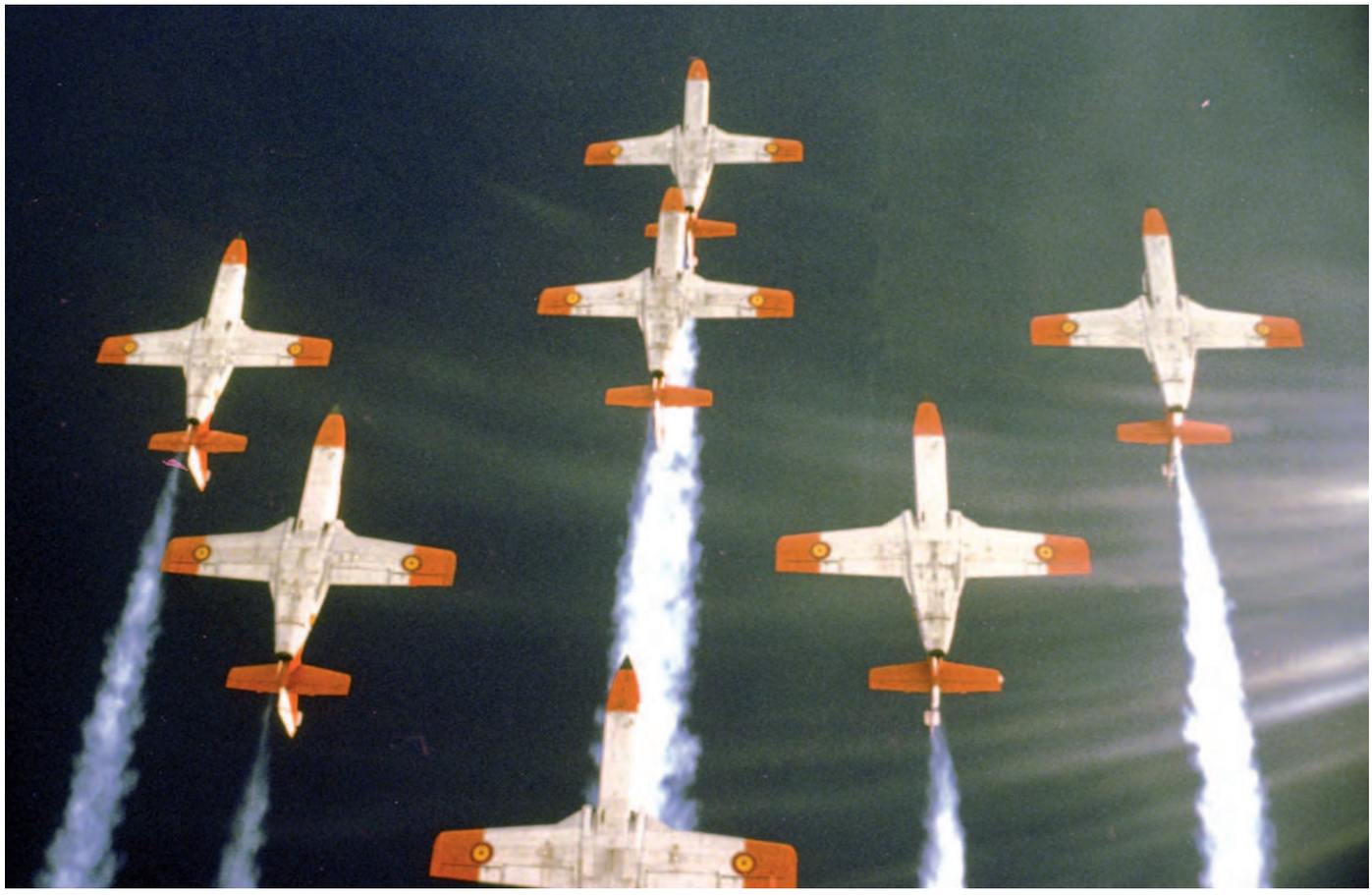
Conforme los vuelos en formación cerrada iban sucediéndose, fueron aumentando la experiencia y la confianza de los puntos, superpuntos y perros tanto hacia ellos mismos como hacia los compañeros que controlaban los aviones que rodeaban al suyo a muy pocos metros de distancia mientras se volaban las figuras acrobáticas que mandaba el jefe. Poco a poco se fueron ensayando maniobras con mayor grado de dificultad, como los toneles por pareja o el tonel simultáneo que, sobre el eje, realizaban todos los aviones al mismo tiempo y que parecía durar una eternidad desde que se comenzaba con un brusco alabeo mantenido hasta que acababas con los planos paralelos al horizonte y veías de nuevo a tu punto de referencia en el sitio donde debía estar; ¡milagroso! La disciplina que se mantenía durante el vuelo con el estricto cumplimiento por parte de los pilotos de todo lo que se decía durante el briefing fueron la clave de que, aún en esos primeros días, no se tuviese que lamentar ninguna desgracia cuando ocurría algún problema inesperado o alguna maniobra que no salía exactamente como estaba planificada.

Además del vuelo en formación cerrada, la Patrulla realiza otras maniobras que implican una rotura previa. Las roturas son muy espectaculares y no tienen una gran dificultad, estas llegan a continuación cuando los aviones, que han salido

en direcciones diferentes, tienen que reunirse de nuevo lo más rápidamente posible para reiniciar la tabla. Es a partir de una primera rotura cuando empieza la actuación de los "solos"; éstos vuelan con un único avión o con dos en el caso del "sincropar". Para coordinar las entradas y salidas de estos tres elementos tienen que estar muy bien compenetrados el jefe y aquellos. Hay cruces entre aviones solos o entre estos y el grueso de la formación, y estos cruces tienen que producirse exactamente delante del público. Para conseguirlo no hay más solución que ser lo más exacto posible a la hora de volar la trayectoria programada, a la velocidad adecuada y efectuando las correcciones de tiempo calculadas para compensar un posible viento cruzado. La confianza mutua entre los pilotos tiene que ser total, pues de otra forma llegarían las dudas y titubeos que pondrían en peligro la seguridad de la formación o la espectacularidad de la exhibición. Es cuestión de tener una fe ciega en el amigo que vuela a nuestro lado, y es esta confianza total en el compañero la que hace que los lazos de amistad entre los componentes de la Patrulla sean tan fuertes y duraderos.

Para el entrenamiento del "solo" hicimos numerosos entrenamientos en el mismo avión el jefe y el piloto seleccionado hasta que definimos la tabla inicial que volaría en la exhibición. Otros entrenamientos se hacían con dos aviones, jefe y "solo", para coordinar los cruces, o los dos "sincropar" para entrenar su particular exhibición. Con el paso del tiempo llegarían las propuestas de nuevas innovaciones y aportaciones propias de cada piloto que hacía de "solo", una vez que aumentaban su experiencia y seguridad en sí mismos.

**[ La experiencia acumulada por otra patrullas como la Ascua de Manises con los Sabre, los T-33 de la Escuela de Reactores de Talavera, o la de los T-6 de la Escuela Básica de Matacán, se había perdido y lo que se aprovechó de su trabajo fue la lectura de algún artículo o el recuerdo de haberlos visto volar ]**



## UN NOMBRE, UN EMBLEMA

Unos días antes del primer vuelo de la Patrulla, cuando aún estábamos en la fase de "reclutamiento" pensábamos en cómo podríamos llamar a la que iba a nacer y la solución nos llegó en el mar mientras Carlos P. Uríbarri y yo mismo navegábamos a bordo de un pequeño velero de nombre Águila por aguas del Mar Menor. Enfrente estaba nuestra "casa", la Academia General del Aire, en cuyo emblema luce un águila que sostiene las alas del Ejército del Aire. La decisión, como no podía ser de otra manera, fue rápida y todos estuvimos totalmente de acuerdo, se llamaría "Patrulla Águila".

Al cabo de unos meses, meses que pasaban a la velocidad del rayo, empezamos a pensar en nuestro futuro emblema. En el que tenía en mente debería figurar la bandera de España, la Corona Real, un lema y un dibujo. Entre los componentes de la Patrulla, como ya he comentado, teníamos a un buen dibujante, Nacho Márquez y fue él quien presentó el dibujo definitivo para el campo circular del escudo de la Patrulla en el que figuran la letras "Águila" con el águila que se espanta al paso de los aviones de la Patrulla que, aunque no lo pretenden, le hacen saltar algunas plumas. Chito Polo dio con la sentencia que figura bordeando el emblema: "Juncti sed non uncti", traducción al latín hecha por nuestro pater, Don Calixto, del mas entendible "Juntos, pero no revueltos". Bordeando por su base el emblema también aparece "Patrulla Acrobática de España". Cuando se solicitó del mando la aprobación del emblema

se nos hizo alguna corrección que por diversos motivos nunca se llevó a efecto. Coronando el conjunto está la Corona Real y sosteniéndolo la Gloriosa bandera de España.

## UNIFORMES Y RECURSOS

El uniforme de la Patrulla en las exhibiciones era el mono de vuelo que se da como dotación a los pilotos del Ejército del Aire, pero conforme pasaba el tiempo y la Patrulla iba teniendo cierta entidad y fama internacional fue surgiendo la necesidad de hacerlo un poco más atractivo y seguir así el camino de las demás patrullas europeas que visten un mono de vuelo diferente al que se usa como estándar en sus respectivos ejércitos. Entre los mayores "fans" de la Patrulla se encontraba el capitán de la USAF Toni Palá. Toni era el oficial americano que estaba de intercambio como profesor de inglés en la AGA y a él le pedimos ayuda para conseguir nuestro propósito. Toni se puso en marcha y al poco tiempo nos comunicó que en la U.S.N.S. de Rota nos esperaban para proporcionarnos una dotación individual del mono de vuelo azul de la Navy. A los pocos días, en un Aviocar de la AGA, nos desplazamos a Rota todos los patrulleros y fuimos recibidos personalmente por el comandante que nos atendió con todo el calor y la amabilidad que podíamos esperar, proporcionándonos todo lo que le habíamos pedido. ¡Gracias Toni!

El uniforme de la Patrulla consiste en un mono de vuelo de color azul que luce en el brazo derecho el emblema de la AGA y en el izquierdo la bandera de España, en la parte derecha del pecho el emblema de la Patrulla Águila y en la izquierda del mismo el del Ejército del Aire, las letras Águila con el número en la formación del piloto, graduación y grupo sanguíneo al que pertenece. Como complemento y abrigo en los días de frío, se proporcionó una cazadora de cuero negra a cada piloto. También cambió la apariencia de los mecánicos de línea de la Patrulla cuando se les dotó de un mono de vuelo más apropiado y que también les servían para los días en que volaban en la cabina trasera de los aviones en los desplazamientos para las exhibiciones.

Los fondos de atenciones generales de las diferentes bases aéreas nunca han estado sobrados y el de la Academia no era una excepción. En el caso de la Patrulla, además de los "posters" y folletos que se daban de manera gratuita en las exhibiciones, siempre había compromisos y necesidades que, hasta que hubo un presupuesto para esos gastos, había que cubrir para corresponder a los regalos y atenciones que tenían con nosotros otras Patrullas y entidades. Nuestro obsequio más común era una foto de la Patrulla firmada por todos y enmarcada con la dedicatoria que Chito Polo se encargaba de escribir a toda prisa en el último minuto con el nombre del destinatario; otras veces era una placa conmemorativa, una caja de vino de Jerez, etc. No había para más. Además de estos gastos de relaciones públicas había otros como los fotográficos que, por falta de recursos, no nos cubría la Sección Fotográfica de la AGA en su totalidad. Esto ocurría con los carretes, revelados y ampliaciones que necesitábamos y otros medios tales como las imprescin-

**[ Una vez comprobada y practicada la viabilidad de cada formación y qué figuras se podían volar con cada una de ellas, llegó la hora de enlazarlas para formar un conjunto lo más cohesionado posible. Se trataba de inventar una coreografía en la que se minimizaran los tiempos muertos ]**

dibles cámaras de fotos y de video con las que grabar nuestros entrenamientos y exhibiciones. Para cubrir todos estos gastos ineludibles pensamos que una buena solución sería vender camisetas y otros motivos que, con diferentes diseños nuestros, relacionados siempre con la Patrulla, tuvieron una gran acogida entre la gente. A esta pequeña pero exitosa "tienda" que trasladábamos con nosotros en nuestros desplazamientos al extranjero le llamábamos de manera jocosa "Cachuchas", entre sus más destacados impulsores y encargados estaba el entonces teniente Guillén. Una vez que se consiguió un presupuesto del Ejército del Aire y de la empresa CASA se decidió donar los derechos y explotación de todos los diseños de la Patrulla a la Damas de Loreto para sus fines benéficos aunque, desgraciadamente, son otros los que más se benefician del tirón de ventas que tienen todos los artículos relacionados con nuestra Patrulla.

Para los gastos no operativos de la Patrulla se solicitó la colaboración de la constructora del avión, la española CASA. A tal efecto y por la intermediación del coronel Castro, enlace del E. del Aire con la empresa, fui recibido por su Presidente y se acordó que CASA contribuiría anualmente con una determinada cantidad a las necesidades de la Patrulla en los apartados relacionados con las publicaciones, folletos, "posters", relaciones públicas, etc. Con ello se acabaron muchas de las preocupaciones que más nos agobiaban la hora de funcionar con la seriedad que pretendíamos.

## LOS HUMOS

Entre los componentes que más contribuyen a la vistosidad de una exhibición aérea están los colores de los aviones, el ruido de sus motores y los humos. En el caso de la Patrulla Águila el color gris claro de los fuselajes de sus aviones pintados con los colores de la Escuela Básica resalta mas bien poco con un cielo brumoso o incluso azul, quitando contraste al conjunto de los aviones que vuela la formación aunque, también es verdad, que el color naranja propio de los aviones dedicados a la enseñanza en vuelo, que pintan las puntas de los planos, morro y cola resalta algo más la silueta y da algo más de fuerza al conjunto. Otro factor que aumenta mucho la espectacularidad que se pretende conseguir en las exhibiciones aéreas es el rugido, ensordecedor en algunos casos, de los motores de los avio-

nes. En el caso del C-101, equipado con un turbofán, el ruido disminuye sensiblemente en comparación con los turborreactores que equipan los aviones de las Patrullas más importantes aunque, eso sí, gasta mucho menos combustible gracias a los álabes de su gran ventilador. Alguna revista especialista en temas aeronáuticos se ha referido a este sonido tan propio del C-101 como el de una aspiradora, no quisiéramos tener que recordar a otros el viejo refrán de “Mucho ruido pero pocas nueces”. El poco ruido de nuestros aviones se podía traducir en una menor potencia de nuestros motores, pero por su aerodinámica volaba con una menor velocidad de maniobra con relación a las demás Patrullas; el menor radio de nuestros virajes lo supimos aprovechar, ya que podíamos evolucionar más cerca de los espectadores y de esta manera conseguimos una mayor vistosidad aunque, eso sí, exenta de ruidos. El reducido radio de giro de nuestros aviones es muy de agradecer cuando el tiempo está mal, con poca visibilidad o en zonas con montañas próximas a la zona donde tiene lugar la exhibición.

Los humos son decisivos para conseguir una mayor vistosidad en las exhibiciones aéreas. Aparte del mensaje patriótico que dejan escrito cuando en el cielo dibujan los colores de la bandera nacional, los generadores de humo a bordo de los aviones acrobáticos sirven para que a los espectadores les sea más fácil seguir la trayectoria de los aviones en sus continuas evoluciones añadiendo un cierto dramatismo escénico a la exhibición. Nosotros, en aquellos días, nos conformábamos con el humo blanco y sobre él empezamos a investigar. De diferentes fuentes de información conocimos como lo producían las demás patrullas. Teníamos idea de cómo se inyectaba el producto en la salida de las toberas por la observación de los aviones de aquellas, también supimos que se trataba de gasoíl que al aumentársele la temperatura lo suficiente se evapora y entonces dejaba tras sí la ansiada estela. Solo faltaba aplicarlo a nuestro avión y el encargado de llevarlo a la práctica fue el capitán Ingeniero Aeronáutico Dionisio Collado. “Dioni” hizo el proyecto y, una vez completado, aproveché la oportunidad que me llegó cuando, por una revisión de tercer nivel que tenía que realizarse en uno de nuestros aviones, tuve que llevarlo en vuelo a la Maestranza Aérea de

**[ La primera salida de la Patrulla se realizó con cinco C-101 en la tarde del día 4 de junio de 1985, la misión: “realizar un entrenamiento de maniobras acrobáticas en formación y tratar de hacer un primer estudio del comportamiento del avión al ser sometido a las exigencias de un vuelo de exhibición ]**

Albacete. Allí les hice la petición de instalación del sistema de humos proyectado. La colaboración de la Maestranza fue, como siempre, total y unas semanas más tarde el avión estaba de vuelta a los mandos del Cte Francisco Capel que, como Jefe de Mantenimiento, mandó que se hicieran las pruebas oportunas con diferentes fijaciones y boquillas en el inyector del gas-oíl en la tobera de escape hasta que, por fin, se consiguió una estela de vapor aceptable. Poco a poco contamos con el sistema productor de humo blanco en todos los aviones de la Patrulla, aunque su funcionamiento no estuvo exento de fallos como el "petardeo" (interrupción del humo) que se producía a veces, sobre todo cuando se volaba en invertido. El primer vuelo de siete aviones con humo tuvo lugar en nuestra casa, la A.G.A., el 11 de abril de 1988. La constante evolución de la Patrulla trajo consigo unos años más tarde la adaptación en sus aviones del sistema de humos de colores.

## LAS PRIMERAS EXHIBICIONES

Si el día 4 de junio de 1985 fue el primer vuelo de entrenamiento de la Patrulla Águila, el 14 de junio del mismo año realizamos la primera exhibición, en Jerez de la Frontera, ¡tan solo 10 días más tarde! Al no estar aún bien entrenados, lo que realmente se hizo fue una "media exhibición", pero la volamos porque la ocasión valía la pena ya que se conmemoraban las "50 mil horas de Patrulla Marítima" realizadas desde aquella Base de La Parra. Se hizo con tan solo cuatro aviones por falta de pilotos suficientemente entrenados. Los titulares que sí habían estado volando con la Patrulla desde el inicio tenían servicios y otras obligaciones militares que les hizo imposible estar presentes en esta primera salida. Se cubrió el expediente y se aprovecharon los vuelos de ida y vuelta a Jerez para seguir ensayando lo conocido y otras maniobras nuevas. ¡Habíamos roto el hielo!

A partir de ese día se continuó volando aún con más ganas a fin de estar preparados para la siguiente exhibición. Esta tuvo lugar en nuestra casa, cuatro días después, el 18 de junio, ante los "Agregados Aéreos extranjeros" en España que visitaban la AGA. Volamos 5 aviones y la tabla que se hizo fue mucho más completa. El dicho de que "Nadie es profeta en su tierra" no se cumplió en esta ocasión pues las adhesiones a nuestra Patrulla se multiplicaron y las felicitaciones de nuestros compañeros nos animaron a seguir. Aca-

bamos el primer verano de la Patrulla en la Base Aérea de Armilla, Granada, donde se conmemoraban las “100 mil horas de helicóptero” voladas por la Unidad y las 5ª “Jornadas Aeronáuticas”. También intervinieron cinco aviones.

El 27 de octubre del mismo año volamos por primera vez en exhibición con seis aviones. Fue en la Base Aérea de Alcantarilla, donde se clausuraba la “Semana Aeronáutica”. En esta exhibición nos enfrentamos por primera vez al mal tiempo por unas nubes bajas del tipo cumuliforme que se desarrollaban en la zona de vuelos. Hubo que improvisar algún pequeño cambio por tal motivo y nos quedó claro que teníamos que preparar otras tablas para mal tiempo. Con las que se realizaron en la Academia General del Aire, el día 09 de noviembre para conmemorar el “40 Aniversario de la AGA”, y la del 10 de diciembre día de la Virgen de Loreto, Patrona de Aviación, acabó el ciclo de actuaciones de la Patrulla Águila durante aquel primer año.

En 1986 comenzamos con nuevos bríos y sin escatimar esfuerzos, ya estábamos convencidos de que la Patrulla tendría el éxito por todos deseado y hacia el íbamos a toda velocidad, como los bólidos que corrieron el Gran Premio de España de F-1 celebrado, por primera vez, en el circuito de Jerez y en cuya inauguración intervenimos realizando una bonita exhibición al finalizar la cual nos trasladaron en helicóptero hasta una zona preferente para disfrutar de la carrera.

**[ El uniforme de la Patrulla en las exhibiciones era el mono de vuelo que se da como dotación a los pilotos del Ejército del Aire, pero conforme pasaba el tiempo y la Patrulla iba teniendo cierta entidad y fama internacional surgió la necesidad de hacerlo un poco más atractivo como el resto de patrullas europeas ]**

Los días 26 y 27 de abril en el aeropuerto de Gerona volamos con motivo del “Cosmo 86”; fue la primera actuación ante Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I que nos felicitó cariñosamente. El vuelo de posicionamiento a la Base Aérea de Reus fue “movidito” debido a la presencia de nubes de desarrollo y a la inflexibilidad del Control Aéreo que, al no llevar nuestros aviones radar meteorológico, nos metieron en un cumulonimbo al que entramos en formación cerrada pero del que salimos con motivo de una fuerte turbulencia con una rotura imprevista de la formación y “autoseparación” de 500 pies en altura. La primera exhibición en el extranjero fue en la Base Aérea de Koksijde, Bélgica, los días 18 y 19 de junio, con motivo del “25 Aniversario del 40 Escuadrón del SAR”. Fue aquí donde coincidimos por primera vez con una de las grandes, la “Patrouille de France”. Llegaron en vuelo para la toma de contacto con la zona de exhibiciones y hacer el ensayo correspondiente, justo cuando nuestra formación estaba manteniendo corto de pista para despegar. Volaban en una formación abierta para que el jefe y los “solos” fuesen tomando sus referencias, dieron varias pasadas en diferentes direcciones con los aviones relajadamente separados. Uno de nosotros, en lugar de estar calladito, pensó que eso era todo lo que sabían hacer y nos transmitió por la radio con su peculiar acento andaluz una frase que nunca olvidaremos: “Los vamos a mojá”, casi inmediatamente pasaron a formación cerrada y haciendo uso de sus humos de colores que dibujaban la bandera francesa comenzaron su exhibición, nuestras bocas se quedaron abiertas, ¡no nos faltaba nada! El día 20 volamos también en un Festival Aéreo que tenía lugar a unos pocos kilómetros de Kojsidje, en el Aeroclub de Ur-

sel. Fue este día el de la peor meteorología que habíamos volado hasta entonces y en un escenario difícil de empeorar con una pista casi invisible desde el aire por estar rodeada de altos árboles y con un techo de unos 1000 pies. A pesar de todos los inconvenientes pasamos la prueba sin contratiempos gracias a que teníamos bien ensayada la tabla que teníamos preparada para ese techo de nubes. La temporada del 86 finalizó en Toulouse donde volamos los días 4 y 5 de octubre con motivo del "Salon Aeronautique et Espaciale". En esta ocasión al avión del perro, capitán Quintanilla, no se le metió el tren después del despegue pero, aunque tuvimos que improvisar sobre la marcha y hacer la exhibición con solo cinco aviones, pudimos salir airosos del contratiempo sin que se notase demasiado la influencia de la emergencia que se resolvió inmediatamente después del aterrizaje de los aviones.

La temporada de 1987 fue la primera en que volaron tenientes, faltaban pilotos y había que formar a los nuevos. Se empezó muy pronto con una exhibición en Castellón de la Plana con motivo de la "Semana del Ejército del Aire". Después de realizar otras 6 en diferentes ciudades españolas nos tocó volver a Bélgica, para volar los días 23 y 24 de mayo, esta vez en la Base Aérea de Liege-Bierset con motivo del "Open Day". Una semana más tarde, el 31 de mayo, volaríamos en la B.A. de Aviano con motivo del "Open Day" ante cientos de miles de espectadores y fue allí donde coincidimos por primera vez con los "Frecce Tricolori", unos grandes pilotos y excelentes compañeros. Tras varias exhibiciones nacionales volaríamos a la Base Aérea de Fairford, Inglaterra, con motivo del "International Air Tatoo" y allí nos encontramos por primera vez con el equipo que nos faltaba de los tres grandes, los admirados "Red Arrows" de la RAF. Después de las de Vigo y Morón, la última exhibición se haría en la AGA el 30 de septiembre con motivo de los Campeonatos Interacademias.

A partir del año 1988 la Patrulla empezaría a volar con siete aviones y sistema de humos, nos estrenamos en la AGA el día 11 de abril con motivo de la visita de SS. MM. los Reyes de España. Después de las exhibiciones de Los Alcázares y Sevilla, volamos a Hannover, Alemania, los días 10, 11 y 12 de mayo con motivo de la I.L.A.'88. El 21 y 22 del mismo mes estábamos desplegados en Pisa, para el Festival Aéreo "Ali di Donna'88" que se celebra en honor a las mujeres el Aeroclub de Lucca. Después de volar el 29 de mayo con motivo del 75 Aniversario de la Aviación Española en la Base Aérea de Getafe volvimos a Inglaterra para el "TVS Air Show" que se celebró los días 3, 4 y 5 de junio en el aeropuerto de Bournemouth, donde no faltaron ni la lluvia ni el frio. El 4 de julio estábamos en la Base Aeronaval de Rota con motivo del "Independence Day" de los EE.UU. y los días 23 y 24 de julio volamos en el Festival Aéreo de Colmar, Francia. Los días 27 y 28 de agosto intervenimos en el Air Show que se celebraba en la B.A. de Nörvenich (Colonia), Alemania. El 28, se convertiría en uno de los más tristes de la Patrulla con motivo del mayor accidente ocurrido durante una exhibición aérea. Fué en la Base Aérea de Ramsteim", a unas pocas millas de donde nosotros estábamos volando. El accidente ocurrió durante la demostración de los "Frecce Tricolori" y fue fruto de una colisión entre el avión del solo, teniente coronel Nutarelli y el del Jefe de la formación, teniente coronel Mario Naldini, durante el cruce que hacían los diez aviones tras la rotura "Cardioide"; también resultó implicado el avión del capitán Giorgio Alesio. Además de los 3 pilotos murieron 67 espectadores. La noticia nos llegó nada más aterrizar y después de completar nuestra exhibición, ya que estábamos volando a la misma hora en que ocurrió el accidente. La influencia del desastre de Ramstein en el mundo de las exhibiciones aéreas tuvo una gran repercusión sobretodo en lo referente a las medidas de seguridad, más severas, que se tomaron desde entonces sobre todo para proteger el sector de los espectadores de las trayectorias de los aviones que realizan la demostración aérea. Fue un duro golpe para todos y muy especialmente para los Frecce Tricolori, entre los que teníamos buenos amigos. A pesar de su dolor los Frecce nos acompañaron el día 19 de septiembre en la B.A. de Zaragoza con motivo del 75 Aniversario del Ejército del Aire, y el 8 de octubre para la conmemoración del "35 Aniversario de La Patrouille de France" en Salon-de-Provence. El Ayuntamiento de esta ciudad tuvo a bien nombrarnos "hijos adoptivos de la ciudad" a todos los patrulleros. Finalizamos las exhibiciones del año 88, mi última temporada en la Patrulla Águila, los días 15 y 16 de octubre en el incomparable marco de la ciudad de Ceuta con motivo del 75 Aniversario del Ejército del Aire. Luego llegaría la hora del relevo, como Jefe de la Patrulla quedó el comandante Ernesto Villanueva y como Líder de la formación el capitán Domingo Porras.

**[ Conforme los vuelos en formación cerrada iban sucediéndose, crecía la experiencia y la confianza de los puntos, superpuntos y perros, tanto hacia ellos mismos como hacia los compañeros que controlaban los aviones que rodeaban al suyo a pocos metros mientras se volaban las figuras que mandaba el jefe ]**

## LOS AMIGOS DE LA PATRULLA

La Patrulla ha tenido y tiene muchos amigos, personas de muy diversas edades y ocupaciones que han colaborado, y lo siguen haciendo a diario desde los sitios más insospechados y de las más diversas maneras, a que esta Unidad haya llegado donde está y, lo que es más difícil, se siga manteniendo en todo lo alto gracias al entusiasmo y apoyo de todos sus incondicionales seguidores.

Echando la vista atrás sobresalen algunas personas que, entre muchas otras que seguro me dejaré en el tintero, nos ayudaron desde el principio, cuando la Patrulla era, apenas, un embrión de lo que es ahora. Creyendo en un proyecto común y poniendo en él toda su ilusión y espíritu aeronáutico consiguieron que España tenga hoy una Patrulla Acrobática que nos representa por todo el mundo. Gracias Majestades y gracias Alteza, gracias a los coroneles directores de la AGA Carlos Gómez Coll y José Mª Pérez Tudó, a Quico Borrallo (Jefatura de Vuelos AGA), Perico Dueñas (jefe Básica), Paco Capel y Pope Inclán (Jefatura Mantenimiento), Dionisio Collado (Ingeniero Mantenimiento), subtenientes Juan de Dios, Zamora, Satre, Mateo, Tormo y muchos otros mecánicos de línea y talleres de Mantenimiento, Toni Palá (USAF), Jefatura Navy (Base Aeronaval de Rota), Pater Calixto, Ignacio (Imprenta AGA), Rafael Mellado padre e hijo (Cronista AGA y profesional de video), Silvia Fernández de Bobadilla (periodista), CASA, mecánicos y especialistas AGA y Maestranza de Albacete, Freece-Patruille-Red Arrows (patrullas acrobáticas que fueron nuestra referencia y ayuda), Javier y Nicolás de Cronomar (Breitling), editores de Info Aeromagazines (Revista patrullera digital), "Amigos de la Patrulla Águila" y….a tantos y tantos otros particulares y autoridades que cada día nos dan muestras de su cariño y apoyo. Cómo olvidar a los que nos antecedieron dentro del Ejército de Aire y encendieron la mecha, Patrulla Ascua, Patrullas de la Escuela Básica, Escuela de Reactores y Ala 14, Equipo Acrobático Nacional, etc. Y gracias, sobre todo, a los pilotos y las familias de todos los componentes de la Patrulla, verdaderos soportes de los que hemos formado parte de este maravilloso equipo.

## CONCLUSIÓN

Después de más 26 años de trabajo de sus componentes, es un buen momento para analizar si han valido la pena los resultados conseguidos por la Patrulla en relación al esfuerzo realizado.

Como todo proyecto común, la Patrulla Águila nació para unos fines. Se pretendía mejorar la eficacia de los medios empleados para realzar las, hoy en día más necesarias que nunca, manifestaciones populares de ámbito nacional o regional y la visibilidad del Ejército del Aire, y complementar, en lo posible, la formación del piloto militar a la hora de participar en ellas.

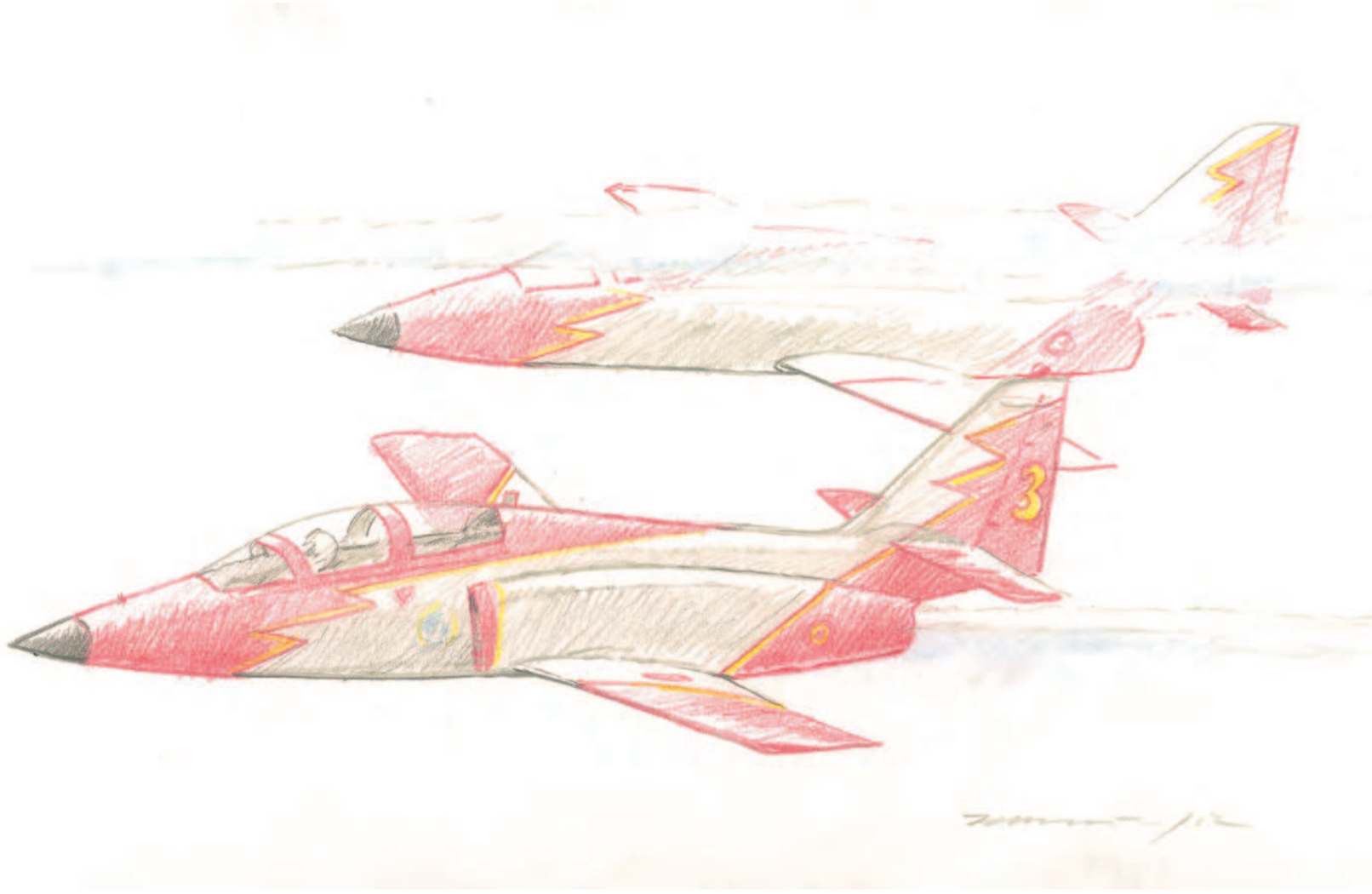
Desde antes de que la Patrulla realizara su primer vuelo, ya estaban definidos los ideales que se pensaban conseguir o al menos mejorar con su quehacer diario; nos habíamos propuesto alcanzar una meta y todos sus componentes queríamos dar un paso mas en nuestra carrera profesional dedicando a este fin toda nuestra inteligencia y trabajo.

Estos "IDEALES" están escritos en la primera página del Diario de Operaciones de la Patrulla Águila, porque antes de aquel primer despegue ya sabíamos hacia dónde volar y, literalmente, se plasman así:

– FOMENTAR EL ESPÍRITU AERONÁUTICO EN LOS PROFESORES Y ALUMNOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE.

– CONTRIBUIR A UN MAYOR PRESTÍGIO DE LA A.G.A.

– DAR A CONOCER LA PROFESIONALIDAD DEL EJÉRCITO DEL AIRE.



– PROMOCIONAR NUESTRA INDUSTRIA NACIONAL AERONÁUTICA.

– SER EJEMPLO DE DISCIPLINA EN VUELO.

– PROMOVER ENTRE LA JUVENTUD EL INTERÉS AERONÁUTICO Y MILITAR.

– DEMOSTRAR EL ENTRENAMIENTO DE LOS COMPONENTES DEL EJÉRCITO DEL AIRE PARA EL VUELO EN FORMACIÓN CERRADA.

– CONTRIBUIR A DAR REALCE A IMPORTANTES MANIFESTACIONES DE LA VIDA NACIONAL Y REGIONAL.

Hoy en día son muy pocos los españoles que no conocen a la Patrulla Águila y muchos los que la sienten como algo suyo. Son millones los ciudadanos europeos y de otros continentes que se han emocionado atraídos por la espectacularidad y precisión de sus exhibiciones. Muchos de los pilotos que han volado con la Patrulla han ocupado puestos importantes a lo largo de su vida militar, dejando su impronta por donde quiera que pasan y dando muestras de su gran profesionalidad; es una semilla que renace cada día. A pesar de la dificultad del vuelo que realizan, sus pilotos y mecánicos han sabido mantener una gran disciplina y ser destacados ejemplos de Seguridad en Vuelo gracias a su profunda vocación aeronáutica y al empeño en realizar un buen trabajo.

Pocos peros se le pueden poner al trabajo de la Patrulla Águila, sin embargo sí que podemos decir en voz alta que está cumpliendo con excelencia los fines para los que fue fundada y que merece, por tanto, gozar del apoyo de los que así lo entendemos y sentimos. Todos podemos colaborar, desde nuestro particular puesto con ella, para que siga volando y deslumbrándonos con sus vuelos.

Animándoles a que sigan por ese camino de buen hacer, envío mis mejores deseos a todos los "patrulleros" y sus familias.