



# Águilas de plata

BAYARDO ABÓS ÁLVAREZ-BUIZA  
Comandante de Aviación. Jefe de la Patrulla Águila

**E**l 4 de junio de 1985 un grupo de profesores de la Academia General del Aire se iban al aire después de un pequeño briefing para comprobar las características del recién llegado C-101 en el vuelo acrobático en formación. Con una gran dosis de ilusión y profesionalidad aquellos pioneros de nuestra Patrulla no eran conscientes de que aquel primer vuelo sería el inicio de una andadura que hoy, 25 años más tarde, ha llevado a la Patrulla Águila a ser una de las más prestigiosas y reconocidas tanto dentro como fuera de nuestras fronteras.

## LOS COMIENZOS

Comprobadas las cualidades del nuevo avión de dotación en la AGA para el vuelo acrobático y tan sólo unos días después de ese primer vuelo, se realizó la primera exhibición con cuatro aviones en Jerez en junio de 1985. Ante unos pocos cientos de personas y realizando una sencilla tabla de unas pocas maniobras la Patrulla Águila echó a andar.

Con la autorización del mando se fueron introduciendo nuevas maniobras y aumentando el número de aviones. Primero con cinco aviones y poco más tarde con seis. Finalmente en abril de 1988 ante SS.MM. los Reyes de España se realiza la primera

exhibición con siete aviones manteniéndose este número de aviones hasta la actualidad.

Desde los inicios, la Patrulla Águila se fue ganando el respeto y la admiración del público. Sus exhibiciones fueron ganando en vistosidad y poco a poco se requería su presencia en un mayor número de lugares en España y el resto de Europa. La primera exhibición internacional fue en julio de 1986 en Koksijde, Bélgica. Se instaló el sistema de humos blanco para dar más vistosidad a las diferentes maniobras y con motivo del día de la Hispanidad de 1992 en la Expo de Sevilla la Patrulla realizó su primera pasada con humos de color dibujando el cielo de la capi-

tal hispano-lense los colores de la Bandera Nacional ante miles de personas.

Como digna heredera de su antecesora la Patrulla Ascuá de los Sa-



bres de Manises y de alguna manera en forma de homenaje, en 1991 los aviones de la Patrulla Águila se pintaron con los colores rojo y plata manteniendo un diseño similar al de los antiguos Sabres de la Ascuá. De la Ascuá también se heredaron muchas maniobras incluidas en las tablas de exhibición. Quizás la más representativa y conocida sea la rotura vertical en abanico a la salida de un looping que lleva el nombre de la ilustre formación mani-sera. La rotura Ascuá.

Desde su fundación y como consta en los diarios de operaciones del Escuadrón, la Patrulla Águila ha tenido unos objetivos concretos que se han mantenido a lo largo de estos 25 años:

– Dar ejemplo de profesionalidad y disciplina en vuelo.

- Fomentar el espíritu aeronáutico militar.
- Contribuir al prestigio del Ejército del Aire y de las Fuerzas Armadas.
- Acercar el Ejército del Aire a la sociedad civil.
- Promocionar la industria aeronáutica española.
- Ser embajador español por todo el mundo.

Junto a estos objetivos que se han mantenido vigentes a lo largo del tiempo, me atrevería a añadir uno que tiene mucha importancia y no es otro que el de la captación. La Patrulla Águila es también un eficaz instrumento para crear nuevas vocaciones entre los más jóvenes que quieran formar parte en un futuro, de esta gran familia que formamos los miembros del Ejército del Aire.

## EL EQUIPO

El equipo de la Patrulla lo forman pilotos de la especialidad de caza y ataque con más de 1000 horas de experiencia, destinados en la AGA y voluntarios. Los pilotos desarrollan en la Academia doble función, por un lado son profesores de vuelo de la

Escuela Básica y por otro vuelan con la Patrulla durante la temporada. Esto conlleva una carga de trabajo importante dedicada a la enseñanza de septiembre a junio con los alumnos de 4º curso de la Escuela Básica y a la Patrulla Águila de mayo a octubre, siendo los meses de solape los más exigentes para el piloto que normalmente hace más de 300 horas de vuelo al año, teniendo en cuenta que cada periodo de vuelo no alcanza más de 1h:30.

Además de los pilotos, hay un gran equipo de profesionales apoyando para que la Patrulla Águila funcione y cumpla con su misión. Por un lado el equipo de mantenimiento que lo componen mecánicos integrados en el grupo de Material. Ellos son los encargados de mantener los aviones en perfecto estado y repararlos en caso de avería en cualquier Festival donde participemos. Esto se traduce muchas veces en largas jornadas de trabajo y con pocos medios para tener el avión listo para el día siguiente. Un trabajo abnegado sin el cual no hubiera sido posible cosechar tantos éxitos a lo largo de estos años.

Otra parte importante también es la sección de fotografía. Procedente también de la AGA estos profesionales nos acompañan a todas las salidas tanto para grabar los ensayos y las exhibiciones oficiales como para dejar constancia gráfica de los lugares en los que hemos participado y las personalidades que nos han recibido. El material acumulado a lo largo de estos 25 años es sin duda la historia viva de la Patrulla Águila vista desde el objetivo de sus cámaras.

Finalmente como parte del equipo también está el personal de secretaría. Su labor es menos vistosa pero igualmente importante. En un Escuadrón con tanta actividad es digno de mención el trabajo que realiza la secretaría en la elaboración de teletipos, faxes, petición de sobrevuelos, tramitación de notams, etc básicamente todo lo necesario para el funcionamiento normal del Escuadrón.

## ENTRENAMIENTO

Como he mencionado anteriormente, la temporada oficial de la Patrulla Águila comienza en mayo y termina el día de la Hispanidad en octubre. Sin em-

bargo el trabajo en el 794 Escuadrón "Patrulla Águila" empieza mucho antes. Tras una reunión donde se establece el equipo para la temporada, comienzan los vuelos de entrenamiento y doble mando. Los pilotos que entran a formar parte del equipo titular deben realizar su plan de instrucción con el titular de la temporada anterior que deja la Patrulla. Dependiendo del puesto en el que se va a volar el plan de instrucción es más o menos extenso, siendo la media de unos 20 vuelos. Los aviones de la Patrulla se dividen en tres grupos. El rombo, el solo y el par. Cada grupo tiene sus particularidades a la hora de hacer el plan de instrucción y entrenamiento. El grupo que da estabilidad a la formación cuando volamos juntos es el rombo, formado por el líder y los puntos dos, tres y cuatro. Por tanto mucha parte de su plan de instrucción es la formación cerrada. Los puntos deben llegar a conocer perfectamente la manera de hacer las maniobras del líder. Deben per-

manecer en perfecta formación para que así los super puntos que vuelan colgados de ellos puedan mantener la formación en los toneles y loopings. Hay que recordar que la mayor limitación de nuestro C-101 es la potencia de su motor. Por tanto es esencial que el rombo sea lo más estable posible para evitar movimientos bruscos imposibles de seguir por los super o hiper puntos.

La instrucción del solo requiere un mayor número de vuelos. Es él quien realiza las maniobras más exigentes y que requieren un mayor entrenamiento. Inicialmente aprende a volar en invertido, a hacer toneles lentos, el vuelo a cuchillo... y finalmente el viraje exterior y el looping en invertido, que es una de las maniobras exclusivas de la Patrulla Águila. Una vez suelto en sus maniobras de solo, comienza a volar con el rombo que ya tiene estabilidad suficiente para que los demás aviones comiencen a volar en formación cerrada.

## El líder

JOSÉ MARÍA ALONSO MARTÍNEZ  
*Comandante de Aviación*

**A**l igual que pasa en muchos deportes, la gente que sigue a los deportistas por los medios de comunicación no conoce realmente lo que hay detrás de un partido de fútbol, de tenis, o de cualquier otro evento. Esto seguramente pasa con la Patrulla Águila. Todas las coordinaciones realizadas, todas las personas involucradas, todas las horas de trabajo invertidas para que la Patrulla realice sus 30 minutos de exhibición aérea son cosas desconocidas para la gente que no vive el día a día de una temporada de la Patrulla Águila. Es un honor, como líder de la Patrulla Águila, el dar a conocer al lector todo lo que se queda detrás del escenario cada vez que el equipo participa en un festival aéreo. Sirvan estas palabras como agradecimiento a todas esas personas que han contribuido con su trabajo, desde cualquier parte, a que la Patrulla Águila alcance sus 25 años de vida.

A poca gente que conoce algo de la Patrulla Águila se le escapa, a estas alturas, que los pilotos que conforman el equipo son a la vez instructores de vuelo en la Academia General del Aire

(AGA). Esto implica que los integrantes de la Patrulla deben alternar los vuelos de Plan de Instrucción Específico y de Plan de Adiestramiento Básico (los vuelos de ensayo) con la actividad docente de la Academia. La coordinación con el jefe del Escuadrón de Vuelo Básico y más específicamente con su sección de Operaciones es total para la disponibilidad de los pilotos titulares y reservas en los días de ensayo. Con el Escuadrón de Mantenimiento se coordina semanalmente la operatividad y disponibilidad de los aviones de Patrulla para que siempre existan el mínimo requerido para llevar a cabo la temporada. Con la sección de operaciones del Escuadrón de Vuelo Elemental y Básico, así como con los controladores de la Torre, se ajustan al minuto los despegues y aterrizajes de los tres escuadrones de la Academia para que el ensayo de la Patrulla tenga su hueco en el siempre ajustado y "abultado" Plan de Vuelos de la Unidad. Sin todo este esfuerzo (principalmente entre los meses de enero a abril) la Patrulla no podría estar lista para comenzar su temporada a primeros de mayo.

Se podría decir que todo comienza cuando el Gabinete del Jefe del Estado Mayor del EA envía la autorización a la AGA (a través del MAGEN —mando operativo de la Patrulla—) para que la Patrulla Águila participe en un festival, realice una exhibición aislada o simplemente se lleve a cabo una pasada aérea en cualquier lugar. A partir de esa "luz verde" para realizar la salida, se pone en marcha un procedimiento de coordinación lo más estándar posible. El líder de la Patrulla como jefe de operaciones del escuadrón es el responsable de la coordinación de todas las salidas que realiza el escuadrón a lo largo de la temporada. Debido al gran número de salidas que se coordinan al mismo tiempo, cada miembro titular del equipo actúa como Persona de Contacto (POC) con la organización del evento. En la semana previa a irse el destacamento a la salida, el POC dará un briefing al resto del equipo al que también asistirá el oficial de Relaciones Públicas (asignado por la AGA), oficial coordinador del Escuadrón de Mantenimiento, suboficial de Control de Mantenimiento, jefe de mecánicos de línea y personal de fotografía que acompañarán al Equipo en el destacamento.

Dos son las más importantes coordinaciones que hay que realizar. Por un lado la petición de aerotransporte a la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) y por otro la coordinación con la or-



El último grupo es el par. Los puntos seis y siete de la formación. Al igual que el solo comienzan aprendiendo las cosas básicas como los invertidos y los toneles lentos. En el par es esencial la perfecta coordinación entre los dos pilotos. La confianza debe ser total para hacer maniobras como el espejo y el Flip-Flap. Los cruces delante del público también requieren de una gran coordinación entre los dos pilotos. Terminados los vuelos de compenetración en sus maniobras exclusivas, comienzan los vuelos de la Patrulla al completo.

La última fase del plan de instrucción y entrenamiento es la que vuelve a reunir a la Patrulla al completo. En esta fase se trata de afianzar la formación cerrada en las distintas maniobras en las que vuelan los siete aviones juntos. Poco a poco los pilotos se van conociendo y adaptan su vuelo a las necesidades de los demás. Esto hace que la confianza entre todos sea plena y que se pueda volar



muy cerca de otro avión a la vez que se hace acrobacia. Igualmente esta última parte del entrenamiento sirve para coordinar a los tres elementos

*En el par es esencial la perfecta coordinación.*

ganización del evento para todo lo referente a apoyo operativo y logístico.

Aunque los plazos marcados por la normativa para la petición de Transporte Aéreo se intentan cumplir al máximo, bien es cierto que hay veces que alguna pasada aérea se autoriza con motivo de urgencia y el tiempo de reacción es mínimo. El personal de JMOVA siempre atento a estas situaciones, tramita con celeridad las peticiones que desde la Patrulla le llegan, asignando el aerotransporte al Ala correspondiente. La Patrulla no podría seguir su andadura sin el apoyo que proporciona el Ala 35, Ala 31 y, en alguna ocasión, Ala 37 en el despliegue de personal y repuestos de la Patrulla Águila.

En los últimos años, la forma de disfrutar de festivales aéreos en España ha cambiado. De los antiguos "Días de Puertas Abiertas" en la bases aéreas se ha pasado a la celebración anual de 6 grandes festivales aéreos a lo largo de la geografía nacional (Barcelona, Cádiz, Gijón, Málaga, Valencia y Vigo). Lo que antes se coordinaba con el jefe de la base aérea donde se celebraba la "jornada" ahora se hace con una organización civil encargada del festival aéreo. El POC de la Patrulla Águila establece contacto con el responsable de la organización para trasladarle todos los apoyos operativos y logísticos necesarios para que pueda realizarse la exhibición aérea. Es digna de admiración la inquietud que tienen las personas dedicadas a la organización de un evento de esta magnitud hasta "atar todos los flecos" (y los que dedicamos muchos días del año a esta pasión sabemos que son muchos esos flecos) para que la jornada sea un espectáculo perfecto y seguro para el público y para los participantes. No se debe dar ningún margen a la improvisación. El cuadrar los ensayos y las exhibiciones, realizar la petición de NOTAM, la preparación del "briefing" para los participantes, tener previstas las contingencias en caso de mala meteorología y emergencias, el coordinar el movimiento de los participantes al aeropuerto o de los equipos de tierra a la zona de exhibición, la preparación de actos de protocolo; y un sinfín de cosas más, son las que el público no ve pero sin las que estas jornadas aeronáuticas no podrían realizarse.

Mención especial en lo que se refiere a apoyos operativos es la que merece AENA, en especial, los directores de los aeropuertos cercanos a las ciudades donde se va a realizar una exhibición

aérea. El trabajo y dedicación de todas las personas que trabajan en los aeropuertos es incondicional. Baste tener en cuenta que el ritmo de entradas y salidas de tráfico civil en el aeropuerto no varía por la realización de un festival aéreo, aun cuando la exhibición se realice a pocas millas de la pista de aterrizaje. Los procedimientos diseñados por los controladores aéreos para el aparcamiento, el rodaje, despegue y aterrizaje, ida y vuelta a/desde la zona de exhibición son algunas de las coordinaciones que se realizan para dar seguridad al evento. Coordinaciones que en el mejor de los casos duran dos días (el día del ensayo y el del festival) pero que llevan tras de sí muchas horas de trabajo extra para estas personas. Pero no sólo los controladores aéreos aportan su granito de arena. El personal de "handling" que acerca los GPUs (unidades de potencia auxiliares para la puesta en marcha de las aeronaves), el personal de pista que espera a pie de avión por si las aeronaves necesitan algo, el personal de combustibles siempre atentos a repostar para que las aeronaves estén listas para el vuelo, el personal de seguridad que permite el paso del gran número de tripulaciones y mecánicos con sus equipajes sin poner impedimentos, el personal de administración que presta sus oficinas para que los "briefings" de las tripulaciones se lleven a cabo, ... son algunas de las personas que trabajan de forma anónima y para las que se escriben estas palabras.

También es necesario agradecer al control operativo militar todas las coordinaciones que, en muchas ocasiones, en tiempo real se hacen con el control civil para la realización de pasadas aéreas en cualquier parte de la geografía nacional. El llevar a cabo una pasada aérea en el sitio donde te han autorizado a hacerla no es tan sencillo como sobrevolar el lugar y poner humos de color. Madrid Militar y Madrid Control pueden dar fe de ello. El poner los colores de la Bandera Nacional sobre el cielo de Madrid cuando debajo hay cientos de miles de personas (vestidas con la camiseta de la selección) mirándote pasar, es un honor que nos llevamos los pilotos y que trasladamos a todos los que han hecho posible ese vuelo.

Los que formamos la Patrulla Águila agradecemos de corazón a todas las personas que con su trabajo desinteresado hacen que el público que está ahí abajo disfrute de una exhibición aérea con total seguridad •

una vez que se rompe la formación. Una de las cosas de las que la Patrulla Águila puede presumir es de la cercanía al público durante la tabla. Para conseguir esto, se debe alcanzar un alto grado de coordinación entre los elementos; rombo, solo y par. De esta manera se consigue que no haya tiempos muertos durante la exhibición y que el público siempre tenga aviones delante a los que mirar.



Terminada la fase de doble mando y entrenamientos, la temporada empieza oficialmente con la celebración de las Bodas de Plata en la AGA normalmente en mayo. Una vez diseñadas las tablas para la temporada se remiten al mando para su aprobación. Por imprevistos meteorológicos en la zona de exhibición, se establecen tres tablas: Alta, baja y plana. Dependiendo de la altura de la base de nubes y la visibilidad en la zona de exhibición se vuela una tabla u otra con el fin de mantener en todo momento los márgenes de seguridad que establece la normativa vigente.

*25 años unen estas dos imágenes del primer y actual equipo de pilotos de Águila*

La temporada estándar se compone de unas 10 exhibiciones nacionales y otras 4 internacionales pero además de las exhibiciones oficiales, se requiere

la presencia de la Patrulla Águila en muchos otros eventos. Pasadas en actos oficiales, Desfiles de las Fuerzas Armadas, Juras de Bandera, etc. Asimismo cada vez es más habitual ver a los pilotos de la Patrulla en otros eventos sociales cuya finalidad es acercar a los miembros de la Fuerzas Armadas a la sociedad. Los más destacados son las firmas de posters en las distintas ciudades donde se desplaza la Patrulla y las visitas a la planta de pediatría de los hospitales en ciudades como Vigo, Málaga o Valencia para compartir unas horas con los niños allí ingresados.

## 25 ANIVERSARIO

25 años han pasado ya desde ese 4 de junio de 1985 en que la Patrulla echó a volar. Año tras año el prestigio y el reconocimiento de nuestra Patrulla ha ido en aumento hasta colocarla en un lugar destacado dentro del ámbito mundial. Innumerables ciudades dentro de nuestra geografía han disfrutado con el espectáculo aéreo de la Patrulla Águila. Muchos han sido también los países a los que la Patrulla se ha desplazado para dar a conocer la profesionalidad y la disciplina en vuelo de los pilotos del Ejército del Aire. Quizá los dos viajes más emblemáticos que han llevado a la Patrulla más lejos tanto a oriente como a occidente fueron los que tuvieron lugar en las temporadas del 2003 y 2007.

En el 2003 la Patrulla realizó un viaje épico para asistir a un festival aéreo en la costa este de los Estados Unidos. El destacamento fue bautizado con el nombre de "Águila Polar" por las latitudes que se iban a sobrevolar. Con un avión monomotor y de limitada autonomía, la travesía del Atlántico emuló las hazañas de los valientes pilotos en la gloriosa época de los grandes vuelos de la Aviación Española. Tras varias jornadas sobrevolando el Atlántico norte, por Islandia y Groenlandia, nuestro querido C-101 llegó donde nunca antes había llegado.

Más tarde en el 2007 la Patrulla fue invitada al Dubai Air Show en los Emiratos Árabes. En este ca-



so la Patrulla se desplazaba a un país muy lejano en oriente. La dificultad de nuevo residía en llegar tan lejos con el C-101, pero si en el 2003 el reto más difícil era superar los grandes saltos de agua helada del casquete polar, en el 2007 nos tuvimos que enfrentar al clima desértico y las tormentas de arena de Egipto y Arabia Saudita. Largas travesías sobre el más absoluto desierto donde solo se alcanza a ver arena durante horas. Una vez más nuestro querido "culopollo" superó con nota esa prueba donde tuvo que soportar temperaturas de más de 50 grados en las rampas de las bases de Arabia, Dubai y Jordania.

Esta temporada de 2010 además de cumplir las bodas de Plata, se han producido dos hitos importantes en la vida de la Patrulla Águila. El primero es que en el mes de mayo se cumplieron las 25.000 horas de vuelo de la Patrulla. Esta cifra nos da un promedio de mil horas de vuelo por temporada. Por otra parte el pasado 25 de julio en el Festival Aéreo de Gijón la Patrulla Águila realizó su exhibición oficial número 500. Además de las cifras en sí, hay que extraer otra importante conclusión. Durante todas estas exhibiciones y horas de vuelo, no se ha producido ningún accidente grave. Esto por un lado se debe a la fiabilidad del avión y a la excelente labor del grupo de material de la AGA que los mantiene en perfecto estado. Por otro a la preparación y profesionalidad de los pilotos a lo largo de estos 25 años que siempre han demostrado su seriedad y estricto cumplimiento de la normativa para mantener como principal objetivo la seguridad en vuelo.

Para reconocer estas gestas así como su trayectoria durante estos 25 años de éxitos, el Ejército del Aire organizó, a forma de homenaje, un festival aéreo en San Javier el pasado junio coincidiendo justo con los 25 años del primer vuelo de la Patrulla. Participaron en el Festival todos los medios del E.A. incluyendo a las tres patrullas, PAPEA, ASPA y ÁGUILA. El Harrier de la Armada y Ramón Alonso como representante civil. Como representación internacional nos acompañaron los Frece Tricolori. La parte más emotiva del fin de semana fue la asistencia a los actos de antiguos miembros de la Patrulla.

Fue la primera vez que se pudo reunir a tantos ex patrulleros juntos en un mismo evento, tanto a pilotos como personal de mantenimiento y apoyo.

Debido a las limitaciones presupuestarias impuestas por la situación actual, fue un festival modesto si lo comparamos con el Aire '06. Sin embargo y pese a esas limitaciones, no se escatimó en emotividad y cariño que todos los participantes y público mostraron a la Patrulla Águila en su 25 aniversario. Como muestra del afecto y reconocimiento que el Ejército del Aire tiene con la Patrulla, tanto el JEMAD, el JEMA y toda la cúpula del E.A. estuvieron presentes en los actos del domingo 6 de junio para reconocerle a todos los que alguna vez han formado parte de la Patrulla Águila su dedicación, trabajo y profesionalidad.

## FUTURO

Transcurridos los primeros 25 años, hay que mirar al futuro con ilusión. Si la Patrulla Águila se ha podido mantener este cuarto de siglo, debemos intentar que siga cosechando éxitos durante otros 25 años más. No es un reto fácil ya que nos enfrentamos a una serie de posibles problemas que en el futuro pueden surgir.

Por un lado el material. El C-101 es un avión con una edad cercana a los 30 años. La carga de vuelos que soportan estos aviones en la AGA es muy grande ya que no sólo vuelan con la Patrulla, sino que son utilizados indistintamente para volar con la Escuela Básica. Si a esto unimos la cercanía al mar y los efectos de la corrosión, nos podemos encontrar con problemas en la estructura del avión como ocurrió en la temporada 2009 que estuvo en el aire por las grietas encontradas en el larguero principal y que dejó a la flota de C-101 en el suelo en varias ocasiones.

Por otro lado el personal. Como expuse anteriormente los pilotos de la Patrulla son de la especialidad de caza y ataque con una experiencia mínima de 1000 horas de vuelo en aviones de este tipo adquirida en sus unidades operativas de origen. Además el destino es voluntario, es decir, que



aún cumpliendo las condiciones para ser piloto de la Patrulla, se debe levantar la mano y mostrar interés por ser del equipo. Esta iniciativa muchas veces se ve condicionada por varios factores que no hacen fácil la decisión.

Gran parte de los miembros de la Patrulla de los últimos años tienen el empleo de comandante. El destino de la Patrulla para un comandante es un destino de mando independientemente de que uno llegue o no a ser el Jefe de la Patrulla. Esto hace que los comandantes que deciden entrar o quedarse en la Patrulla, renuncian a mandar un Escuadrón operativo de otra Unidad y la mayor parte de ellos tampoco serán jefes de la Patrulla. A este condicionante se une la carga de trabajo durante el curso de la Escuela Básica y durante los meses de temporada que requiere estar muchos fines de semana fuera de casa.

La Instrucción 120/2005 del JEMA fija la plantilla del 794 Escuadrón-Patrulla Águila en 13 pilotos. Un Jefe de Escuadrón, siete pilotos titulares y cinco pilotos de reserva para labores de apoyo, speaker, etc. En los últimos años, nunca se ha llegado a esta cifra y para la temporada actual del 2010 el Escuadrón lo



forman diez pilotos, es decir, con sólo dos reservas. Por otro lado en los últimos años se han destinado a la AGA muy pocos capitanes de la especialidad de caza y ataque, lo que hace que los comandantes van cumpliendo sus tiempos en la Patrulla y deben salir del equipo, pero no hay capitanes suficientes para cubrir esas bajas y rellenar la plantilla. Esto podría llegar a ser un problema por falta de personal en un futuro cercano.

Como todo Escuadrón operativo, la Patrulla Águila se enfrentará a estos problemas tanto de material como de personal y estoy seguro seguirá adelante. Durante estos 25 años y gracias al esfuerzo de todo el personal de la AGA en particular y de todo el E.A. en general, la Patrulla ha escrito páginas de gloria para nuestro Ejército del Aire. Desde aquí quiero aprovechar la ocasión para agradecer, como Jefe de la Patrulla Águila, a todos los profesionales del E.A. que de alguna manera u otra nos apoyan para realizar nuestra misión. Al GABJEMA y MAGEN de los que dependemos orgánicamente y a las ALAS 35 y 31 que nos llevan a cualquier parte del mundo donde es requerida nuestra actuación.

## Equipo de apoyo

JUAN MARTÍNEZ ARELLANO  
Sargento 1º de Aviación

Con estas pocas palabras, me gustaría resumir ese lado de la Patrulla Águila que pocos conocen, los que trabajan antes y después del vuelo, esas personas a las que no se ve, pero se notan.

Es difícil resumir 25 años de trabajo dedicado a la Patrulla Águila por parte del equipo de mantenimiento. Durante estos años se ha ido evolucionando y cambiando siempre con el objetivo y la misión de que nuestros pilotos vuelen en las mejores condiciones de seguridad y puedan sacarle el mayor partido a la máquina que tienen entre manos. La tarea no siempre ha sido fácil, tanto los oficiales ingenieros, suboficiales y tropa, han tenido que repartir su trabajo habitual en la A.G.A.-con su incondicional apoyo y dedicación- con el de la Patrulla Águila, y con sus propias familias. Tanto en ensayos como en exhibiciones dentro y fuera del territorio nacional.

Desde sus comienzos, allá por el año 1985, unos cuantos mecánicos de Línea, con unas pocas herramientas y algún que otro repuesto, se lanzaron a la aventura sin saber hasta dónde llegaría el alcance y la repercusión que tiene hoy en día la Patrulla. Entonces, el equipo al completo, pilotos y mecánicos, para sus desplazamientos utilizaban medios de la A.G.A., el T-12 Aviocar, con sus interminables vuelos, sobre todo cuando

se salía al extranjero, tiempo de vuelo que se aprovechaba para recuperar sueño, leer un libro, o tomarse ese bocata de jamón y queso, porque no se sabía qué, ni cuándo se iba a poder saciar el apetito en tierras extranjeras. Hoy día, la situación ha cambiado mucho. El equipo que viaja lo componemos un equipo de línea, mecánicos de mantenimiento de aeronaves con las especialidades de motores, electricidad, hidráulica, oxígeno, instrumentos, mecánicos de electrónica, fotografía y Control de Calidad. Los aviones tienen más edad y son más propensos a sufrir averías, por lo que los repuestos que se llevan ocupan mucho más espacio, cargado todo ello en unas plataformas donde se tiene que ajustar todo lo necesario (material, herramientas, repuestos, útiles especiales, etc.) para solucionar cualquier tipo de averías o imprevistos que puedan surgir, haciendo verdaderas peripecias para que todo encaje entre sí, como si del famoso juego del Tetris se tratara. Además de todo esto hay que cargar en otra plataforma todo el equipaje personal del equipo, que se desplaza. Todo ello cargado en los aviones CASA-295,



*Durante estos 25 años y gracias al esfuerzo de todo el personal de la AGA en particular y de todo el E.A. en general, la Patrulla ha escrito páginas de gloria para nuestro Ejército del Aire.*



De una manera especial quiero agradecer a todo el personal de la AGA que han trabajado duramente para que la Patrulla Águila realice su misión de manera extraordinaria en estos 25 años. En particular al Grupo de Material y a la sección de fotografía que nos acompañan en todas nuestras salidas. Todos deben sentirse orgullosos de tener en su Unidad un Escuadrón mundialmente reconocido y admirado.

Estoy seguro que con el esfuerzo de todos, podremos seguir disfrutando de nuestra querida Patrulla Águila por muchos años más. El trabajo de tantos

profesionales durante tantos años bien merece un esfuerzo de todos por seguir con esta magnífica labor. Es raro ya el evento en toda nuestra geografía que no requiera la actuación de la Patrulla Águila y es esa demanda la que debe aprovechar el Ejército del Aire para acercar aún más sus profesionales a la sociedad. La Patrulla Águila dibujando la Bandera de España en el cielo, arrancando el aplauso del público, es cada vez más habitual y bien merece el esfuerzo de todos. Este tipo de actuaciones de tanta visibilidad no hacen más que dar gloria a nuestro querido Ejército del Aire. •

del Ala 35, y en ocasiones en los C-130 Hércules, del Ala 31. Lo que no ha cambiado desde entonces, es el libro, el bocata, y alguna baraja que aparece de vez en cuando, sobre todo en esos vuelos que se hacen interminables.

Anécdotas hay muchas, y de todos los colores y sabores. Sería para escribir un libro aparte de todas las salidas nacio-

nales e internacionales que a lo largo de 25 años han dado de sí.

No siempre ha habido personal suficiente para atender a la vez las necesidades de los vuelos en la Academia y los desplazamientos de la Patrulla, no siempre el personal asignado ha sido voluntario, no es agradable encontrarse con una de esas averías que te vuelven loco, o que sabes que te va a llevar muchas horas de trabajo para solucionarla, en lugares donde te las tienes que apañar con lo que tienes, y sabiendo que hay que solucionarla sí o sí. Pero el empeño, el orgullo profesional, las ganas, el saber que estás ahí, precisamente para esos imprevistos, y que no se quede ningún avión en tierra, hacen que la gran mayoría de las veces se hayan solucionado. Algunas de ellas en tiempo record, otras con mecánicos de otros países, que tienen el mismo tipo de avión, mirando con la boca abierta y diciendo: "¿pero eso lo cambiáis vosotros?".

Para finalizar e intentar resumir todo en unas pocas palabras, diré que el sudor, las largas jornadas de Base, las eternas horas de espera, el trabajo mojado hasta los huesos, el vello de punta cuando los pilotos llegan de volar y el público aplaude entusiasmado... Todo, para al final sentir la satisfacción del deber y el trabajo bien hecho cumplido a tiempo, por un grupo de profesionales que trabaja antes, durante y después de las exhibiciones. Estas palabras quiero dedicárselas a los que estuvieron, y estamos, en el otro lado de nuestra Patrulla Águila, representante de todo el Ejército del Aire y de España allá por donde va •

