



# Patrulla Aspa

## Diez años sorprendiendo

**PABLO DIEGO SÁNCHEZ**  
*Comandante del Ejército del Aire. Jefe de la Patrulla Aspa*



**H**an pasado ya diez años pero hay recuerdos que no se borran fácilmente. Era una mañana luminosa de primavera, escasas nubes blancas decoraban el cielo azul pero no tenían entidad para ofrecer resguardo del sol que alto sobre el horizonte calentaba la antigua y destartada pista del aeródromo de Tablada. Una vez parados los rotores, salimos de los helicópteros y nos fuimos buscando con la mirada y al juntarnos se repetía un ritual de saludo, abrazo y felicitaciones. Teníamos

una mezcla de sensaciones difícil de explicar. Por un lado, la satisfacción del deber cumplido y del éxito de la misión. Por otro, nos sentíamos abrumados e incrédulos por la situación. Para todos era la primera vez. Habíamos estado tan concentrados en la realización de nuestro trabajo que no imaginábamos las consecuencias. Al otro lado de la valla de seguridad, el público se agolpaba para mirarnos. En sus caras, sorpresa y admiración. Después de dar las novedades oportunas, aque-

lla multitud empezó a aplaudirnos efusivamente. Algunos nos sonrojamos y respondíamos a los aplausos con tímidos saludos y muestras de agradecimiento. A medida que avanzábamos a lo largo de la valla los aplausos no cesaban, simplemente se iban desplazando con nosotros. El camino se nos hizo largo. Los pilotos militares estamos preparados para afrontar situaciones difíciles y cumplir la misión, pero nadie nos ha preparado para recibir tantas muestras de cariño, reconocimiento y



emoción de nuestros compatriotas por realizar nuestro trabajo. Francamente, aquella ovación nos pilló por sorpresa.

Este es el mejor recuerdo que tengo de aquel domingo 16 de mayo de 2004, fecha en que la Patrulla Aspa realizó su primera exhibición oficial fuera de la B. A. de Armilla. Sin duda, fue, como decía el Jefe de Relaciones Públicas del Mando Aéreo del Estrecho, un “boom mediático”. Aquel día la Patrulla estaba liderada por el entonces comandante Jose Ignacio Jaime Peñuela .

Pero ¿cómo se logró crear la Patrulla

Aspa? Fue un proceso largo y difícil que se desarrolló a finales de los años 90 en el 782 escuadrón, cuya misión era y es impartir el Curso de Piloto de Helicóptero, para lo cual estaba dotado con una libélula voladora, el Hughes 300C. Dos factores facilitaron la simiento de la Patrulla Aspa: la posibilidad de realizar muchas horas de vuelo en una aeronave sencilla y muy trillada, que se encontraba al final de su vida operativa; y, el hecho de que fueran destinados al Ala 78, directamente desde la AGA, un nutrido grupo de jóvenes pilotos llenos de ilusión, con gran

vocación aeronáutica y una complicada progresión hacia el 781 escuadrón dotado con una máquina mucho más compleja e interesante, el Sikorsky-76 C. Estos factores por sí solos, no hubieran sido suficientes. Fue la labor, como catalizador, de un jefe imaginativo, el entonces comandante Carlos Maestro Fernández, que supo encauzar toda esa energía de unos jóvenes pilotos, ávidos de probar las performances de su sencilla aeronave y, en cierto modo, cansados de la monotonía de los vuelos de enseñanza, promoviendo la instrucción en los vuelos



*Formación de tres Aspas “Hughes 300” sobrevolando la Alhambra.*



*Formación de tres Aspas “Hughes 300” sobrevolando la Alhambra. Primer equipo de exhibición. Año 2004. Aeródromo de Tablada.*

en formación y posteriormente creando una tabla de demostración para cinco Hughes 300C. La demostración de cinco helicópteros sólo se realizaba en la B.A. de Armilla con ocasión de alguna señalada visita, que siempre quedaba impresionada y gratamente sorprendida.

Sin duda, el gran salto de calidad se dio con la sustitución de los viejos HUGHES 300 C por los modernos EC-120 B. El primero se recibió el 27 de julio del 2000, y así hasta completar 15 unidades con la llegada del último el 25 de julio de 2001. El nuevo heli-

cóptero supuso un cambio radical: de volar un aparato obsoleto de rotor articulado y con dudosa aerodinámica, que era adelantado por los vehículos de la autopista a poco que encontrase viento en cara, a volar en un helicóptero de última tecnología, con un rotor de articulaciones flexibles, muy maniobrable, con control automático de combustible, y capaz de alcanzar los 150 kt sin desmontarse. Enseguida se puso de manifiesto la posibilidad de crear una patrulla acrobática con el flamante "colibrí", como también se conoce al EC-120 B.

El entonces coronel Ignacio Pedrosa Rey apostó fuerte por la creación de una Patrulla de Helicópteros en el Ejército del Aire. Todavía le recuerdo situado en medio del eje de la pista de la B. A. de Armilla, mientras se realizaban los ensayos, para ver con sus propios ojos los márgenes de separación entre los rotores en los cruces sobre la pista. Su fe en la Patrulla le llevó a proponer al general del aire Eduardo González-Gallarza Morales, el entonces JEMA, la creación de la Patrulla Aspa de Helicópteros. Y este visionario caballero del aire, después de visi-



*Equipo de exhibición año 2014*

tar Armilla y ver una exhibición, no dudó en dar luz verde a este proyecto lo cual quedaría reflejado con su firma en el libro de Honor del Ala 78 el día 24 de septiembre de 2003.

Desde entonces, la Patrulla Aspa ha realizado casi 100 exhibiciones, mostrando en cada una de ellas el alto grado de instrucción y preparación de sus tripulaciones. Con ello ha contribuido, sin lugar a dudas, a incrementar el prestigio del Ejército del Aire, a que la sociedad civil tenga una visión más cercana y natural de las Fuerzas Armadas y a que se creen vocaciones aeronáuticas y militares para el futuro. Todo esto sin coste adicional en personal para las arcas del Estado, dado que todos los pilotos, mecánicos y el personal de apoyo son voluntarios y, además de su trabajo en la Patrulla Aspa, continúan realizando todos los cometidos que previamente tenían asignados.

## UNA DÉCADA APASIONANTE

A lo largo de estos diez años la Patrulla Aspa ha recorrido un largo camino. Los primeros años fueron difíciles, ya que ningún miembro de la Patrulla tenía experiencia previa participando en festivales aéreos. Todo era nuevo, desde el planeamiento o la logística hasta el propio desarrollo de un festival. Mientras se realizaban las distintas exhibiciones durante los fines de semana, era necesario continuar con la labor diaria de la Escuela de Helicópteros y, además, conseguir que se pintaran los fuselajes de una manera más llamativa, obtener patrocinadores, planificar largas navegaciones visuales a través de Europa, coordinar todos los aspectos logísticos de las próximas exhibiciones, adquirir un vestuario específico, atender las visitas de los medios de comunicación, lograr la instalación de un sistema de humo y, por supuesto, seguir un plan de entrenamientos que posibilitase mantener la calidad y seguridad de las exhibiciones y la necesaria renovación de los pilotos titulares. Especialmente duros fueron los años 2006 y 2007, en los que se realizaron un total de 14 y 20 exhibiciones respectivamente que tuvieron que compaginarse con otras misiones excepcionales asignadas al Ala 78, las vi-

gilancias de las vías del AVE y la preparación del destacamento ALTHEA en Sarajevo. Este fue el único momento en que ha faltado personal voluntario dispuesto a cubrir las posibles bajas. Pero, una mejor selección de las exhibiciones a realizar que redujo su número y, sobretodo, la ilusión de saber que un sueño se ha hecho realidad y la satisfacción que se siente después de completar con éxito cada exhibición era motivación más que suficiente para seguir adelante. A día de hoy podemos afirmar con orgullo que se han logrado todos los objetivos mencionados.

Desde la perspectiva de un piloto de Aspa, puedo afirmar que no menos espectaculares y emocionantes que las propias exhibiciones son las aventuras que suponen los viajes que la Patrulla Aspa tiene que realizar para alcanzar sus destinos, siempre bajo reglas de vuelo visual, manteniendo una velocidad de crucero media de 100 kt y con una autonomía de 3:30 horas. El viaje más largo se realizó en 2013 a Ostrava, en la República Checa. Buscando las mejores condiciones meteorológicas, la ida se realizó por el Norte de los Alpes realizando escalas en: Albacete y Sabadell, en España; Orange y Luxeuille, en Francia; y, Neuburg, en Alemania. Para la vuelta se escogió la ruta por el Sur de los Alpes realizando escalas en: Cerklje, en Eslovenia; Piacenza, en Italia; Orange, en Francia; y, Sabadell y Bétera, en España. En total se invirtieron 29:45 horas de vuelo por helicóptero y seis días de navegación.

Otros viajes me vienen a la memoria. En 2007, con destino Chantilly, al Norte de París, hubo que atravesar to-

do el territorio francés con una visibilidad inferior a 5 km y, adaptándose al medio, con una velocidad inferior a 60 kt. También en 2007, se nos propuso realizar una exhibición en Metz (Francia)

y otra en Lieja (Bélgica) el mismo fin de semana. Teníamos tantas ganas de darnos a conocer que no podíamos decir que no y, finalmente, después de comprobar que ambos lugares distaban sólo una hora y cuarto de vuelo, coordinamos con las organizaciones para realizar exhibiciones por las mañanas en Lieja y, por las tardes, en Metz. Más recientemente, este mismo año, el viaje a Waddington en Reino Unido nos ofreció la oportu-

tunidad de volar sobre las famosas playas donde desembarcaron las tropas aliadas, estremecernos sobre el Cementerio Estadounidense de Normandía y cruzar el Canal de la Mancha, sin poder evitar evocar los hechos históricos que allí han ocurrido. Después de tantos y tantos viajes, la Patrulla Aspa tiene a gala poder afirmar que ni la meteorología, ni la mecánica, ni otros condicionantes, le han impedido alcanzar su destino a tiempo de cumplir su misión, aunque en ocasiones estos viajes han supuesto verdaderas odiseas para unos pilotos acostumbrados a volar tráficos de escuela en la B.A. de Armilla.

Es momento ahora de recordar a los que han ostentado el honor de liderar la Patrulla Aspa. El teniente coronel Jose Ignacio Jaime Peñuela fue el

primer jefe y se mantuvo en el cargo hasta 2007. Tuvo que lidiar con la etapa más dura y afrontar graves problemas que supo solventar con serenidad, sacrificio y perseverancia. El comandante Marcos Diez Estévez dirigió la patrulla desde 2008 hasta 2011 y



con su capacidad de liderazgo supo inculcar un gran sentimiento de unión y de equipo en todo el personal. El comandante José Ángel Martínez Alcazar estuvo al mando en 2012 y 2013 años en los que, debido a la crisis, se redujo sensiblemente el número de exhibiciones. En esa difícil situación, supo mantener la cohesión, la preparación y el ánimo de todos. Ellos, junto a todos los demás pilotos, mecánicos y personal de apoyo que, por distintos motivos, ya nos han dejado, han hecho posible, aportando con generosidad su esfuerzo y sacrificio, que este año hayamos podido celebrar el dé-

cimo aniversario de la Patrulla Aspa. Vaya para todos ellos nuestro más profundo agradecimiento.

Para terminar, quiero resaltar que el éxito de la Patrulla Aspa reside, entre muchas razones, en su originalidad y el dinamismo de sus exhibiciones. Además, el helicóptero pese a su menor velocidad, permite una mayor proximidad al público, con lo que se mantiene el nivel de espectacularidad. Aspa es la única Patrulla acrobática de cinco helicópteros que opera actualmente en Europa, lo cual hace aún más relevante su participación en los grandes festivales aéreos. Tanto el público europeo, asiduo en estos festivales, como el español, menos habituado a estos espectáculos, quedan sorprendidos y entusiasmados al disfrutar de una exhibición diferente. Nunca antes se ha podido contemplar a cinco helicópteros realizar distintas figuras volando en una formación tan cerrada, y nadie es-

pera que una exhibición de helicópteros pueda ser tan emocionante, con cruces y roturas dignas de cualquier tabla de reactores.

Sin embargo, el logro más destacado de la Patrulla Aspa es haber mantenido este nivel durante una década. Desde aquí lanzo el reto de encontrar a lo largo de la historia una patrulla acrobática de helicópteros que se haya mantenido operativa durante diez años consecutivos a tan alto nivel. No tengo ninguna duda de que el motivo más importante que ha permitido esta proeza ha sido el hecho de que entre todos sus miembros, pilotos, mecánicos y personal de apoyo, se haya constituido una gran familia. Pasando las penurias juntos y también los buenos ratos. Como en una tripulación bien entrenada, cada uno en su lugar, pero conociendo y valorando el trabajo de todos los demás, y sabiendo que todos son importantes para poder cumplir la misión con éxito. No en vano, para iniciar el picado en formación de cuña antes de la Rotura España la voz del líder es: ¡Vamos familia!

