La Patrulla Acrobàtica española

¡"ASCUA" RESURREXIT!

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ, Coronel de Aviación

Y pasaron casi tres años: desde el 19 de octubre de 1958 que se celebró el festival de Sevilla hasta que...

Una mañana de abril de 1961 me encontraba en Operaciones del Ala de Caza núm. 1; estaba rellenando unos informes a mi vuelta del Curso de Instructor de Vuelo Instrumental hecho en EE.UU. **"Hola, Leo, ¿qué tal te ha ido?". "¡Hombre, Ramón!, muy bien gracias!".** Hablamos un poco, muy poco. De pronto, me espeta: **"¿Vienes dispuesto para las volteretas...?". "¿¡Qué dices!?, el curso que acabo de terminar es todo lo contrario; no sé cómo estoy". "¿Cuento contigo para reorganizar la Patrulla...?". "Claro; ¿qué pasa...?". "Es que nos han invitado para ir a Bélgica en junio con motivo del Cincuentenario de su Aviación".**

Así renació ASCUA, porque Bélgica nos invitó. Y lo curioso del caso es que no fueron las Fuerzas Aéreas belgas por su Cincuentenario, sino el Jefe de la Base Aérea de Wevelgem que por su cuenta y aprovechando el motivo, organizó un Festival Aéreo en su Base cobrando la entrada para engrosar lo que pudiera ser su fondo de atenciones generales.

Así es que para este supuesto magno acontecimiento, se pintaron los aviones con una especie de rayo rojo con bordes amarillos a los costados del fuselaje; en el extradós de los planos, la bandera nacional en abanico abierto hacia los extremos; y los timones de profundidad y empenaje de rojo terminado en forma de sierra. Todo era una mezcla de los colores nacionales y de llamas que semejaran un ascua. A instancias de la Superioridad pintamos en unos folios varios modelos procurando mantener una paralelismo con otras Patrullas extranjeras. Se elevó a Madrid y el Mando eligió el que proponíamos en último lugar que era el único que iba con los planos pintados por arriba y que no nos gustaba mucho. **"Es que así, la gente podrá ver perfectamente que están volando en invertido".**

"Ascua" despega en formación de triángulo. Comienza la exhibición. . .

También se acopló el sistema de humo definitivo ya explicado en "**El nacimiento de ASCUA**" y consistente en aprovechar el depósito exterior derecho de 120 galones. De nuevo, los "Borreguero's boys" tuvieron trabajo, no sólo por el sistema de humo, sino también por la feliz idea del Tte. armero, Salvago, de hacer que las ametralladoras de los aviones disparasen salvas de fogueo para mayor emoción y ruido en el cruce final después de la "bomba". Calculando la sección de la boca de fuego, pusieron en ella una especie de "polichoke" y, con los cartuchos sin proyectil, lograron organizar una traca que asustaba.

Entra en formación de "misil" por encima y por detrás de las cabezas de los espectadores. . .

La prueba del invento se hizo en un avión del 11 Escuadrón en la misma línea de estacionamiento de aviones ¡y funcionó! Pero frente al avión, dos o tres líneas más allá, atado en el suyo, en alerta para un ejercicio de defensa, se encontraba el Cte. Jefe del 12 Escuadrón. Como desconocía las pruebas, puesto que el avión no era de su Escuadrón, no podía imaginar que el fuego que salía por las bocas de aquellas ametralladoras apuntándole directamente, no era real. **"De pronto, vi un avión frente a mí, apuntándome y disparando; me quedé agarrotado, cogido a los laterales de la cabina. Cuando los disparos cesaron, me miré el pecho y no encontré herida alguna; no lo entendía, pero no estaba herido".** Luego supo de qué se trataba cuando llamó al jefe de la Patrulla y se lo explicó. Y el Cte. Michavila dijo a su vez al Cap. F. Sequeiros otras cosas que pueden intuirse fácilmente y que huelga reproducir aquí. Todo quedó en el susto.

Y como final a estos recuerdos de la preparación, también diré que, por primera vez, los especialistas y aviones fueron al cincuenta por cien de cada Escuadrón; el 12 al tener aviones de la serie 25 modificados que, aunque duros de mandos, tenían también "**slots**" como los 40 del 11, ya se podían incluir en la Patrulla que, hasta 1958, todo, salvo los pilotos, era puesto por el 11 Escuadrón. También se hicieron unos modestos programitas en la imprenta de la Base de Manises.

Y empezaron los entrenamientos en exhibición de cinco aviones y uno de reserva. La Patrulla estaba formada por los Capitanes F. Sequeiros, Almodóvar y Martínez, los Tenientes Patiño (mientras se redactan estas líneas, ocurre el accidente del avión de Iberia en el monte Oiz. Vaya como recuerdo al Tte. Patiño, magnífico piloto y noble compañero) y Valderas, y el Brigada de

Complemento Perza. El Cap. Sequeiros incluyó en el programa, entre otras cosas, un numerito que consistía en lo siguiente: en la **"bomba"** cuando los cuatro aviones en rombo rompían verticales hacia el suelo, el avión que se había separado venía a ras del suelo a toda la velocidad que podía, se ponía vertical apuntando a la formación que bajaba, esperando que el jefe diera la orden de romper filas para meterse en el espacio que dejaban, a través de sus estelas de humo que allí, por la poca velocidad que llevaban, era muy densa; cuando se producía el cruce, el avión solitario, seguía subiendo haciendo toneles verticales hasta que se quedaba sin velocidad. Recuerdo que cuando me ponía vertical apuntando hacia ellos, totalmente indefenso, puesto que o abrían o chocábamos, pasaba mucho miedo. Pero como contrapartida, cuando salía bien, era tan espectacular que valía la pena. A veces, quedaban las cuatro estelas como las patas de un pulpo y entre ellas, la mía, que con los toneles verticales quedaba como una cabeza de cobra.

Y entre los preparativos, entrenamientos, etc., llegó un día en que antes de ir a Bélgica, fuimos llamados a Sevilla a un Festival Internacional. Y es curioso que... **"Sevilla tuvo que ser..."** porque el 19 de octubre de 1958 en San Pablo terminó ASCUA y el 2 de mayo de 1961 en Tablada, renace. La exhibición la hicimos desde Morón en un vuelo que duró 50 minutos y, salvo decir que nos molestaron las grúas del Guadalquivir y el cerro de San Juan de Aznalfarache durante el cruce de la **"bomba"** y que el Tte. Valderas tuvo en esta maniobra una pérdida de compresor que le comprometió un poco, no hay mucho más que contar. Pero lo más importante fue: ASCUA... ¡Resurrexit!

El 18 de junio tuvo lugar la demostración en Bélgica (Wevelgem). El viaje hasta Chievres —donde desplegó nuestra Patrulla— fue por jornadas ordinarias; se notaba la reducción de autonomía por haber anulado un depósito exterior de 120 galones para el sistema de humo. Hicimos escalas en Zaragoza y Chateauroux; la formación iba dividida en dos: delante, el grueso de cuatro aviones y separados a distancia visual, una pareja formada por el Tte. Coronel Meneses que, como Comandante accidental del Ala, también había sido invitado, y yo; el Brigada Perza, con los especialistas, fueron en el DC-3.

Pero lo de Bélgica tuvo su **"miguita"**; ya hemos referido lo que significaba el Cincuentenario. Pero hubo más cosas: la tarde antes, hicimos un entrenamiento; en la carrera de despegue, cuando íbamos a unos 80 nudos, el Cap. Martínez oyó un ruido extraño, miró el cuadro de mandos y vio la luz de fuego encendida: **" ¡¡el 2 aborta...! ! "**. A pesar de ser una pista de 45 metros de ancha y cortar bruscamente el motor, todos logramos reaccionar y detener los cinco aviones sin que se produjera ningún choque. El ruido y la luz fueron provocados por un álabe del compresor que salió disparado y que, gracias a Dios, no alcanzó a nadie de los que íbamos a los lados del 2.

Tras cambiar al avión reserva, logramos hacer el entrenamiento en Wevelgem, que distaba unos kilómetros de Chievres. Al realizar el numerito de la "bomba", cuando yo estaba "pataleando" allá arriba sin velocidad, después del cruce descrito, quedé atento a las órdenes del jefe para reunirme con él, pero no oía nada; intenté hablar y tampoco pude; me había quedado sin radio. Orientado por las estelas de humo de los otros, piqué rápidamente para no perderlos, pues el humo se cortaba al terminar la maniobra. Logré reunirme y respiré; luego supe que el jefe se había quedado ciego: su radiocompás no le funcionaba. Entre unos y otros, hicieron que llegásemos a Chievres, una Base tan bien camuflada entre bosques y granjas que era muy difícil encontrarla sin medios de navegación. Como curiosidad diré que en el rodaje, entre casas de labor y pajares, nos encontramos más de una vez con alguna vaca que, tranquilamente, nos veía pasar mientras seguía rumiando.

El día del Festival amaneció con un techo de nubes bajísimo. Pasamos la mañana mirando al cielo. Pero los que más sufrieron fueron los jefes de las Patrullas: era digno de ver al francés mirando a través de las ventanas con aire de derrotado. El jefe español acabó con las provisiones de Aspirinas. En la exhibición, los franceses sólo dieron una pasada en cuña, dejaron en el cielo la bandera francesa hecha con el humo y se largaron. Nosotros hicimos una exhibición **"superplana"**; ni siquiera la "plana" que para estos casos teníamos prevista. Porque he de decir que para evitar sorpresas, además de la exhibición normal de cinco aviones, teníamos prevista otra de cuatro y, en ambas modalidades, una **"plana"** en la que se podía hacer toneles, pero ese día, como digo, fue la **"superplana"** ni siquiera toneles porque las nubes estaban a 1.500 pies. Como es natural, no hicimos la **"bomba"**; pero fue sustituida tan espectacularmente que compensó con creces los esfuerzos. Al final, picamos en formación de cuña de frente hacia el público y, cuando empezábamos a

Se revuelve y da una pasada después de haber cambiado a "cuña atrasada". . .

nivelar el picado, a la voz de ¡Ya! , comenzamos a disparar. rompiendo la formación y saliendo en abanico hacia arriba y a los lados. Nos consta que hubo desmayos y que el público, repuesto del susto, rompió en una gran salva de aplausos. Todo el vuelo duró 35 minutos. Y el Capitán Piñón de la patrulla de paracaidistas casi se nos rompe por saltar en caída libre desde muy bajo por culpa de las nubes.

Por la noche, la cena en Welvegem. Sacaron un plato precioso: medio camarón, ensaladilla y lechuguita cortada muy menuda. Todo correcto, elegante, sin prisas por parte de los comensales; creíamos que era **"l'entrée"**. Pero cuando el Coronel artífice del resurgimiento de ASCUA dijo: **"Garçon, le café..."** se desbarató la armonía: las señoras con traje largo, los caballeros con smoking y el resto de uniforme, sin pensarlo dos veces y sin ningún recato, recogimos los panecillos que inicialmente habíamos despreciado, los untamos con mantequilla y nos los comimos sin miramientos; aquella elegante situación se había transformado en un problema de supervivencia.

Al día siguiente salimos de allí, dejando nuestro recuerdo y el avión núm. 82 que, días después, tras enviar un equipo de mecánicos y repararlo, con cambio de motor, fue traído a Manises el día 2 de julio por el Cap. García Vargas en vuelo directo Chievres-Manises porque le pusieron los depósitos de 200 galones. Me contó que el día de la prueba en vuelo, al terminar, cuando volvía a la Base de Chievres, tuvo fallo de radio y hubo de perforar a su hora y sin poder contactar con torre; también me contó que al llegar a Manises, contento por la feliz terminación de un vuelo en solitario durante muchas millas a través de Bélgica y Francia, entró en la Base en tono brillante: saludó con unas pasadas y figuras acrobáticas al personal que estaba de servicio de alerta y tomó tierra; cuando entraba en el estacionamiento escuchó a su avión como un ronquido rítmico que cambiaba cuando tocaba el mando de los gases; al parar el motor los mecánicos vieron que el 82 ¡traía el compresor con varios álabes de menos! Afortunadamente, la avería se produjo en tierra y dio tiempo a que no pasase nada. Como dije al principio, lo de Bélgica tuvo su **"miguita"**

El día 28 de junio tuvo lugar en Manises la imposición de la Medalla Aérea al Coronel Murcia y la del Mérito Aeronáutico a varios Oficiales y Suboficiales. Con tal solemnidad, la Patrulla actuó en homenaje a nuestro Jefe y compañeros en un vuelo que duró 40 minutos.

El 7 de julio se conmemoró que el Ala de Caza núm. 1 había alcanzado sus 50.000 horas de vuelo. Ante tal logro, el Jefe del Mando de la Defensa, Tte. General Rubio, hizo acto de presencia en Manises y la Patrulla actuó en un vuelo que también duró 40 minutos.

Y en la exhibición del día 9 de diciembre ante los Caballeros Alumnos de la A.G.A., sin toma de tierra, acabó el año del renacimiento de ASCUA.

En mayo de 1962 se anuncia que ASCUA había de ir a Alemania para participar en dos Festivales con motivo del Día de las Fuerzas Aéreas de EE.UU. en Europa: uno en la Base de Spangdahlem y otro en la de Toul Rosieres en Francia; ambas de la USAFE. Se reorganiza la Patrulla que estaba cerca de un año sin actuar y forman parte de la misma los Capitanes F. Sequeiros, Almodóvar, Montaner y Valderas y los Brigadas Montero y Marqués; se cambia el programa de la exhibición y, gracias a Dios, el jefe suprime del mismo el **"numerito"** de mi avión subiendo de frente contra los cuatro en la "bomba". Pero introduce que sean los cinco aviones los que se crucen a ras del suelo.

Me parece que ya dije hace muchas páginas —un año hace— que nuestra Patrulla nunca fue **"profesional"** y que se dedicase exclusivamente a ello como otras muchas Patrullas que en el mundo han sido. La nuestra era **"amateur"**: se formaba y disolvía en función de exhibiciones previstas. Y que tanto los pilotos como los especialistas y los aviones, estaban dedicados a su razón de ser: instrucción y preparación para la defensa de España. ¡Cuántas veces hemos volado los días de fiesta o en domingo! Pero esto era así, sin imposición; lo hacíamos con alegría y en un intento de rebajar la carga de esfuerzo de los Escuadrones que bastante tenían con sus actividades básicas.

Pero antes de ir a estas citadas Bases Aéreas, cuando ya estaba todo listo, se hizo en Manises una demostración ante el General Landon, de la USAF, que vino a visitarnos el día 10 de mayo. Volamos 40 minutos.

Por fin salimos hacia Alemania con las mismas escalas de Zaragoza y Chateauroux. Al llegar a Spangdahlem nos encontramos una base rarísima; al salir de pista había que rodar cuesta arriba hasta una especie de replaceta donde, con gran esfuerzo, pudimos dejar los seis aviones con los planos

entrelazados. Al echar pie a tierra y comprobar donde estábamos, allá arriba, en una colina, se me vino a la memoria aquello de: **"En lo alto de la sierra, Córdoba tiene un cortijo"**.

También aquel 20 de mayo, las nubes nos complicaron la exhibición y tuvimos que hacer otra vez la **"plana"**, pero en mejores condiciones que en Bélgica, pues pudimos hacer toneles. Cuando 45 minutos después del despegue rodábamos hacia nuestro **"cortijo"**, el público que se agolpaba a los lados de la pista de rodadura nos aplaudía y hacía muestras de agrado. Al llegar a lo alto y, mientras parábamos los motores, vimos que en ese momento, ¡las nubes se rompían y aparecía un sol radiante! Y con gran desconsuelo porque fue sólo cosa de minutos, pudimos apreciar la magnífica exhibición de los griegos con su Sabre dotado de motor canadiense de más empuje. Como aviadores, disfrutamos; como miembros de ASCUA, tragamos quina por no haber tenido un tiempo igual. Fue una pena.

Por la tarde, desde Spangdahlem, con un vuelo de 55 minutos, actuamos en Toul Rosieres, Base que no pisamos y que tuvimos que estudiar en el plano para hacer la exhibición en función de obstáculos y posición de público. También hubo nubes y también fue **"plana"**. Nos perseguían las nubes.

Al día siguiente volvimos a España. Al aterrizar en Chateauroux nos encontramos con lo siguiente: la Base estaba cubierta con nubes bajas; había que hacer una perforación real a través de ellas. **"ASCUA, seis aviones iniciando penetración". "Confirme... ¿seis aviones iniciando penetración...?"** **"Afirmativo"**. La torre no sabía de qué se trataba y la sorprendía que fuéramos los seis juntos en esta maniobra. El Cap. F. Sequeiros seguía transmitiendo en inglés: **"ASCUA, seis aviones en cono bajo, tren fuera y asegurado, toma final"**. La torre, con volumen de voz más alto, requirió: **"¡Confirme que van a aterrizar los seis a la vez!" "Afirmativo"**. La voz debió correrse por la Base y muchos salieron para ver lo que ocurría; no querían perderse el aterrizaje de seis aviones juntos. En baja aproximación salimos de nubes y, en medio de la llovizna, cambiamos de **"triángulo"** a **"hexágono"** y aparecimos con nuestros aviones pintados. Llegábamos a Chateauroux como llovidos del cielo porque el día siguiente tenían allí un Festival Aéreo. Un brigada americano que parecía el organizador, con más iniciativa que el Cid Campeador, quiso que nos quedásemos. Nuestro jefe le puso todas las pegas posibles... **"no tenemos mecánicos"... "No tenemos permiso..."**, etc. Todo lo preparó —incluso nos dio hora de actuación— y dispuso para proceder cuando llegase el permiso. Pero el permiso fue denegado. Pero no se entregó, quería vernos como fuera: **"¿Por qué no hacen algo cuando despeguen...?"** Y aquí vino la habilidad del jefe —gallego él— para sacar contrapartidas de la situación. **"No podemos porque, la salida instrumental de esta base es muy larga y penaliza nuestro combustible... claro que si... nos cambiasen esta salida obligatoria y nos dejasen subir a nuestro nivel en dirección a Zaragoza, haríamos para Vds. un tonel en triángulo después de despegar..."**. Se fue y al rato volvió: **"¡Autorizados!"**.

Las nubes ya habían roto y ya no había problema de techo. Despegamos en esta formación; y con humo y todo, hicimos sobre ella un tonel que les entusiasmó, quedando los de abajo muy contentos por lo visto; y los de arriba también porque la salida instrumental que nos **"chuleamos"** alargaba nuestro tiempo de vuelo y aumentaba el gasto de **combustible**; más que el tonel.

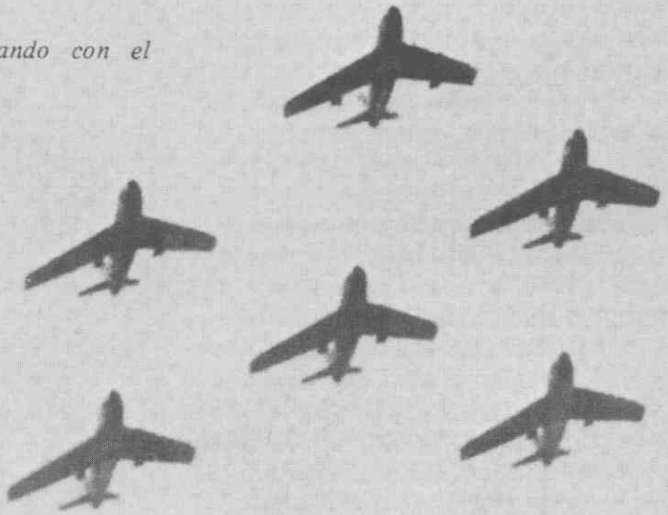
Me imaginé al frustrado Brigada en el suelo viendo cómo desaparecíamos lentamente en el cielo y preguntándose si habría hecho todo lo posible por tenernos allí al día siguiente.

Aún no nos habíamos repuesto de estas y otras cosas que ocurrieron y que el Capitán Parés como Jefe de todo el equipo resolvió con gran valor, cuando nos anunciaron lo siguiente: **"Hay que participar en el Día de la Amistad en las Bases Aéreas de Zaragoza, Morón y Torrejón durante los días 8, 9 y 10 de junio"**.

Y, si el hecho de salir donde fuese ya suponía esfuerzo para nosotros y para nuestros especialistas sobre todo, cuando la **"faena era ligada"** como en este caso, las dificultades y esfuerzos alcanzaban su más alto nivel. No creo que sea necesario explicar mucho para demostrarlo; quizá baste con decir que el día 7 salimos de Valencia; el día 8 se actuó en Zaragoza y por la tarde, a Morón; el día 9, actuación en esta Base y, por la tarde, a Torrejón. El día 10 el festival aquí y... bueno, esa noche pernoctamos en Torrejón y en la mañana del 11, a Valencia de nuevo. He dicho que pernoctamos porque es exacto; pero no todos descansaron, como luego se verá.

Ascua 61. Agachado: brigada Perza. De izquierda a derecha: capitanes Almodóvar, Martínez y Sequeiros; tenientes Patiño y Valderas. Detrás: Rafael Ruiz, Salvador, Benito Loste, Reboll y Pinillos.

Empalmando con el rizo en "doble cuña". . .



Ascua 62. En la Base de Spangdahlem con el oficial receptor de la USAF momentos antes de volver a España. De izquierda a derecha. Agachados: brigadas Marqués y Montero. De pie: capitanes Montaner, Almodóvar, oficial americano, capitán Sequeiros y capitán Valderas.

Que yo recuerde, no pasó nada especial en este periplo; salvo que sobrevivimos esos días a base de bocadillos; sin ver una comida de caliente; pero esto era normal. Me refiero a algo en relación con las exhibiciones... Si, en Torrejón —nosotros la denominábamos taurinamente "las Ventas"— sucedió que estuvimos a punto de hacer la exhibición alternativa de cuatro aviones en lugar de la prevista de cinco, a pesar de haber llevado seis. Y lo peor es que el segundo avión que falló fue el del jefe; ¡qué susto pasé cuando estábamos a punto de despegar los cinco y el Cap. Sequeiros me pasó la seña de que cogiese el mando! Sé que los mecánicos hurgaron en su avión cuando estábamos en la zona de espera para entrar en pista, pero no sé que le hicieron porque me encontraba repasando la exhibición de cuatro en la que me iba a meter mandando y no obedeciendo que siempre me resulta más fácil: "¡Cuatro de uno, ¿cómo me oyes? !" "Fuerte y clarísimo", le contesté lleno de alegría. "Bien, salimos los cinco". "Recibido..." y pensé... "menos mal...".

¿Y por qué llegamos a esta situación de casi encontrarnos con sólo cuatro aviones habiendo llevado seis...? Porque la tarde anterior, durante el vuelo de Morón —desde "la Maestranza"— a Torrejón, el Brigada Marqués, pasado Hinojosa, anunció que le fallaba el sistema hidráulico utilitario de su avión. El jefe, con buen criterio, decidió seguir hasta Torrejón, por estar más o menos a la mitad del camino y la avería sólo tenía incidencia en el momento del aterrizaje. Pero después, el avión quedaría inoperativo.

Los especialistas llegaron a Torrejón mucho más tarde que nosotros; nos habían despedido en Morón y venían en un DC-3. Al llegar, les dijimos lo del utilitario y prepararon todo para dejarlo listo antes de la exhibición del día siguiente. Ortodoxamente, para cambiar una bomba del utilitario había que desmontar la cola, desconectar y sacar el motor por detrás para dejar aquélla al descubierto, quitarla, poner otra bomba nueva, meter el motor, conectarlo, montar la cola, poner en marcha el motor, comprobar que la bomba no falla y probar el motor para confirmar que las conexiones están como es preceptible. Pero el **"made in spain"** cuando había prisa, era otro. En lugar de lo descrito, el mecánico entraba por la tobera de admisión, reptaba por ella y, allí, estirando los brazos y a ciegas, desmontaba por tacto la bomba, la cambiaba y después se ponía en marcha el motor para comprobarla. Tres horas se transformaban así en una.

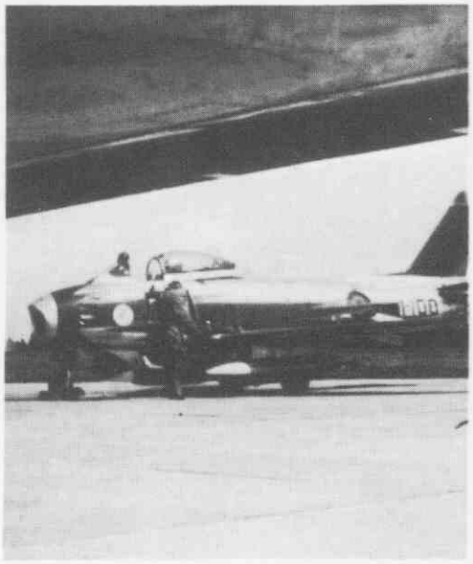
La mañana de la exhibición los mecánicos madrugaron bastante. Pusieron en marcha el avión y comprobaron el fallo. Después de pararlo, el Sargento Bernabé cogió las herramientas, tomó carrerilla y ¡zas! , se zambulló en la tobera. Como en los casos en que previamente se había puesto el motor en marcha, allí dentro había mucho calor y gran ambiente de gases tóxicos; los compañeros introdujeron un tubo que le daba oxígeno de una botella. Y empezó a trabajar. Para evitar sorpresas le preguntaban con bastante frecuencia: **"¿Qué tal va eso...?" "Bien".** Al poco: **"Qué... sigues bien...?" "Sin novedad".** Y así siguieron hasta que en una de las preguntas, la respuesta fue unos sonidos guturales extraños. Los compañeros se asustaron: **"¡Bernabé, ¿estás bien?!" "Ug, ug". "¡¡Bernabé, ¿qué te pasa?!!" "Ug, ug, ug".** No lo pensaron más, lo cogieron de los pies y tiraron con fuerza de él. Al salir, lo vieron sudando, colorado como un pavo y con la cara llena de bultos. **"¡¡¿Qué te ocurre?!!** Muy enfadado escupió lo que llevaba en la boca llenando sus manos de tuercas y, en tono bastante desabrido, les increpó: **"¡¡¿Es que no me vais a dejar trabajar a gusto?!!... ¿qué queríais..?... ¿que se me cayesen las tuercas por allí dentro y que este avión no volase hoy...?; ¡¿dónde me iba a meter esto...?!" Y así, entre sustos, sudores y risas, lograron poner el avión en vuelo.**

Pero, a pesar de todo, durante el rodaje, le surgió otra avería más grave que le impidió continuar la lidia, quedándonos con cinco aviones sin posibilidad de sustitución. Con la cuasi avería del Jefe casi quedamos cuatro.

Por la tarde fuimos a Madrid y nos desperdigamos. Ya bastante tarde, volvimos todos a Torrejón en la furgoneta contentos porque habíamos terminado nuestro compromiso y con la satisfacción del deber cumplido. Algunos habíamos cenado con nuestro anterior Comandante del Ala de Caza núm. 1; una emotiva cena que pagó él diciendo: **"Y si me muero esta noche por salirme del régimen, lo daré por bien empleado; y ahora, me fumo un habano y sea lo que Dios quiera."** El Coronel Murcia había asistido al festival por la mañana. Cuando llegamos a su casa por la tarde, lo encontramos solo y con mucha morriña porque nuestra actuación le recordó otros tiempos. No nos esperaba; al entrar se abrazó a nosotros: **"¡Esto es mi Manises, ¿dónde están**

El "cortijo de Spangdahlem".

Todo el equipo en Spangdahlem.



Los Sabres de "Ascua" con su característica pintura

los otros...? !" "Con sus familiares". "¿Quiénes están aquí destinados...?, pues llamémosles..." El teléfono funcionó y los que pudieron, vinieron a la llamada de nuestro ex Comandante.

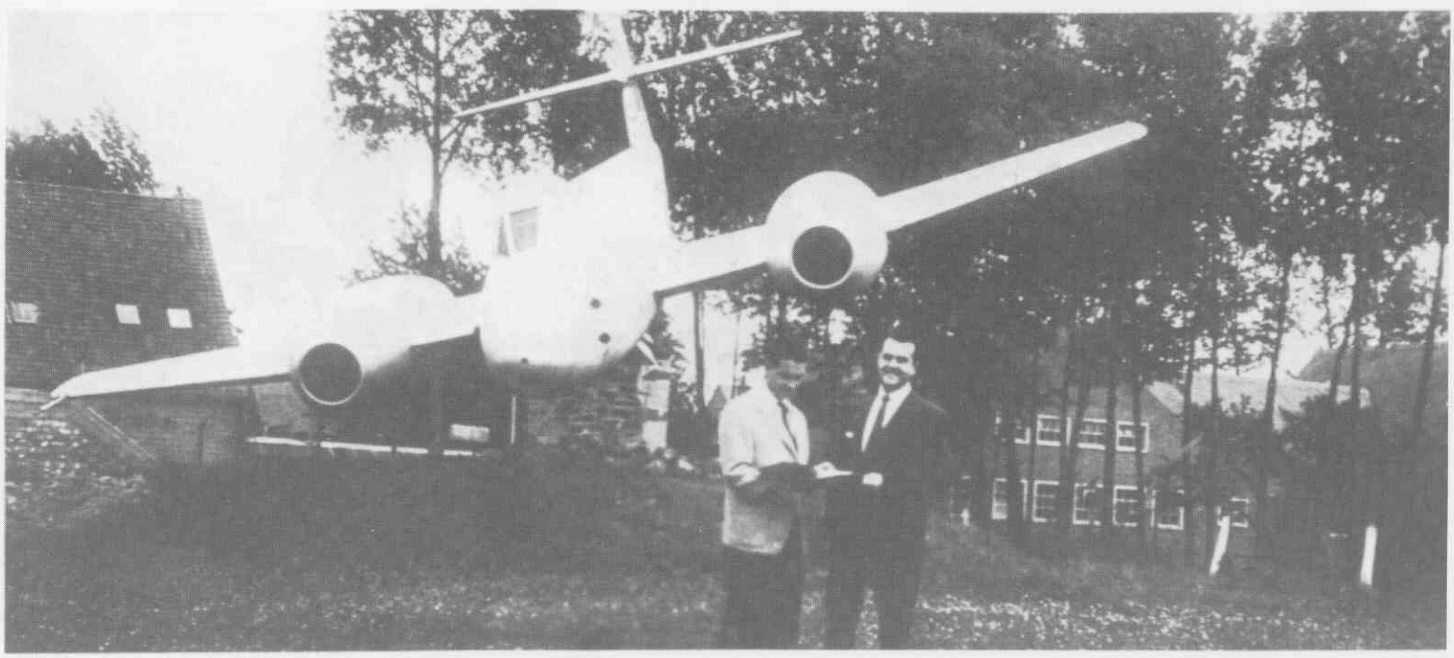
En la furgoneta, el Cap. Sequeiros, consciente del esfuerzo hecho por el equipo de tierra —sólo he contado lo especial de Torrejón—, le dijo al jefe **"Castillo, no se preocupe del avión averiado; ya han trabajado bastante; lo recuperarán en Torrejón y ya vendremos por él".** Y el Subteniente Castillo, con la lengua un poco estropajosa por las copichuelas tomadas en la ciudad, pero con gran tranquilidad y con clara idea de lo que decía, respondió: **"Mi Capitán, Vd. perdone, pero este avión se viene a Manises mañana con nosotros".** Y se vino. Por eso dije antes de esta larga narración —que cubre la tarde del 9, el día 10 y la madrugada del 11 de junio de 1962— que aquella noche en Torrejón, no todos descansaron, aunque pernoctásemos. Así era este equipo de mantenimiento al que nosotros le denominábamos **"Equipo de Artistas".**

Pocos días habían pasado. **"Leo, vente conmigo que vamos a ver un sitio para una exhibición". "¿Dónde?" "En Aldaya". "¿Aldaya...? ; que cosa más rara, con lo cerca que está la Base de Manises..." "Ya, pero es que el Caudillo no tiene tiempo en su apretado programa de visita a Valencia y Aldaya; quiere vernos porque le han llegado noticias de nuestras últimas actuaciones; dice el Coronel Gavilán que ha de ser durante el almuerzo sobre ese sitio y quiere nuestra opinión". "¿¡El Caudillo...? !".** Fuimos a Aldaya a la dirección que nos había dado el Coronel, pero el patio elegido era estrecho y de paredes altas; sólo oiría el ruido y no vería nada. **"Mi Coronel, mal, muy mal". "¿¡No se puede!?" "No". "¿¡Seguro!?" "Seguro".** El Coronel Gavilán nos tiraba de la lengua para que le diésemos todos nuestros argumentos; el Capitán Sequeiros se mantuvo firme: **"Mal, muy mal, mi Coronel". "Entonces** —dijo el Coronel— **le he de hacer venir a Manises aunque no pueda".**

Y vino. El artificio usado fue que al salir de Capitanía, en lugar de ir directamente a Aldaya a inaugurar unas escuelas, lo hiciera a través de la Base Aérea de Manises con veinte minutos de retraso en su apretado programa.

Una perfecta coordinación nos permitió poner en marcha y despegar cuando el Jefe del Estado salió de Valencia. **"Ahora entra en la Base".** El Capitán Chamorro en la Torre de Control estaba en la radio informándonos puntualmente. **"Llega a la Torre de Mando". "Está saludando". "¡Ascua, vista, suerte y al toro!" "Calla Alfredo, que nos vas a poner nerviosos".** Y justo en el momento en que el Generalísimo se sentó, la Patrulla entró rozando la torre, por detrás de los espectadores e iniciando la que sería una de las exhibiciones más bonitas y mejor hechas de nuestra vida. Ese día 19 de junio de 1962 se dio la circunstancia de ser perfecto meteorológicamente hablando: sin viento, sin meneos y cielo totalmente azul, sin bruma, a pesar de la gran estabilidad. Y nosotros, muy puestos por lo que ya llevábamos hecho en tan pocos días. Era tan estable el día que el humo de cada figura acrobática permanecía en la parte alta y, cuando hacíamos la siguiente, nos metíamos en él.

Los capitanes Sequeiros y Almodóvar en Chievres



Cuando hicimos la rotura quedaron en el aire cinco ramas blancas que no se disipaban. **"Excelencia, ahora viene el cruce de la bomba; por allí y por allí vendrán dos aviones apuntando aquí directamente, dispararán sus ametralladoras, pero no se preocupe que son salvas"**. Dicen los que nos lo contaron, que el Caudillo se sonrió y que no hizo ningún comentario. Y también nos contaron que estuvo atentísimo a todos nuestros movimientos y que cuando alguien le hablaba, escuchaba mirando al cielo.

Tomamos tierra y cuando llegamos ante la torre de mando a dar la novedad, despeinados y sudorosos, el Coronel Gavilán nos dijo: **"Ha estado esperando todo lo que ha podido; al final, casi se lo han llevado porque Aldaya lo esperaba. Dice que les felicite en su nombre por la gran exhibición, que demuestra el alto nivel de esta Unidad"**. Y abrazó al Capitán Sequeiros en su nombre. Todo bonito, todo estupendo, todo emocionante, pero en aquellos momentos, seguros de que nos había salido perfecta la demostración, nos faltó únicamente haberlo saludado personalmente. No todos los días, un Jefe de Estado rompe horarios y protocolos para ir a una Base Aérea a presenciar una exhibición acrobática.

Para cambiar a "doble ala" durante la subida en rizo. . .

El Jefe del Estado presenciando la exhibición.

El Capitán Sequeiros, convocado al curso de E.M., dejó la Patrulla. **"Tú, te vas a hacer cargo de la Patrulla". "¿¡Qué...!?; la verdad es que nunca me he planteado que yo pudiera llegar a eso". "Pues sí, eres el idóneo y el más antiguo; el Coronel está de acuerdo". "Bueno... pues sea".** Así me hizo Ramón el relevo, sin más protocolo. Por mi parte, lo dejé todo como estaba y cubrí mi puesto con el Brigada de Complemento Antonio Rodríguez García. Y puesto que llegamos a este punto de relevos, diré que el ingreso se hacía de forma totalmente voluntaria, que casi todos los pilotos de Manises valían para la Patrulla y que hubo más voluntarios que puestos a cubrir. Algunos antes de presentarse, consultaron con su mujer; hubo casos que no ingresaron por la negativa de ellas. **"Loco, ¿dónde vas?"** Se admitió a los Suboficiales de Complemento por ser extraordinarios pilotos; y además jóvenes. Y por mantener en el aspecto aéreo específico una igualdad de oportunidades con los oficiales profesionales. Pero en el **"ASCUA 1964"** ya no figuró ninguno porque en algunas ocasiones, el protocolo y las normas militares, no sólo españolas, sino internacionales, de separar Oficiales y Suboficiales en dormitorios, comedores y actos sociales, creó unos problemas realmente importantes que nos impedían actuar siempre como equipo. Por eso, cuando los Suboficiales fueron marchándose de la Patrulla por causar baja en el Ejército del Aire, fueron reemplazados por personal profesional proveniente de la Academia. Y otro dato importante, el mando del Ala jamás se metió a determinar quién y cómo se ingresaba en la Patrulla Acrobática. Le bastaba saber quiénes éramos.

Y tras esta disgresión, que es intencionada para informar sobre datos de la Patrulla y no porque se me haya ido el hilo de la narración, continúo. El día 2 de octubre debuté como Jefe en una exhibición no muy comprometida por **"torear en mi plaza"**: fue en Manises y ante los alumnos del Curso de Estado Mayor que nos visitaron. La duración fue 40 minutos.

Vista de la B.A. de Manises. La Patrulla pasa en formación de "doble ala".

Para el día 7 de octubre de 1962 fuimos llamados a Madrid para intervenir en la inauguración de los **"II Juegos deportivos Ibeoamericanos"**. El asunto consistía en dar una sola pasada sobre el estadio de Vallehermoso en el momento de izar la Bandera. **"Entonces, echan el humo y forman en el aire la Bandera Nacional"**. **"¿Cómo, no llevan de colores?"** **"Pues no; las pruebas fueron malas y se desechó porque, además, las anilinas atascaban las válvulas"**. Aquel hombre se sintió frustrado y hube de decirle: **"Pero no se preocupe, mi General, el humo es de primera calidad; daremos la pasada a poca velocidad y si no hace viento, yo le prometo que en el estadio se nubla"**.

La mañana de la tarde en que tuvo lugar este diálogo en Madrid, habíamos llegado a Torrejón con seis aviones. Al tomar tierra, el mecánico del Brigada Montero le preguntó: **"¿Algún problema?"** **"Sí, me he quedado sin radio"**. **"¿Qué ha sido..., el transmisor o el receptor...?"** **"No, me he quedado sin radio, mira"**. Llevó al mecánico bajo el avión y le enseñó un gran boquete en forma de paralelepípedo del que asomaban, deshilachados, unos cables de colores. **"¡Ves!, como te decía, me he quedado sin radio"**. **"Increíble"**. Desde luego, la perdió en el vuelo desde Manises a Torrejón.

El 7 por la tarde fuimos al punto de espera: **"Ascua de Guión, te queda un minuto para la pasada"**. **"Ascua, comienza el Himno Nacional, te quedan treinta segundos"**. **"La Bandera llegando al final del asta... Ascua..."**. En ese momento, coincidiendo exactamente con la llegada de la Bandera al final del mástil, aparecimos muy bajos sobre el estadio en formación de cuña a unos 300 nudos y con un humo densísimo que dio lugar a que el sol dejara de iluminar el césped durante un ratito. Según los de abajo, aquello debió ser impresionante. Y lo que más impresionó fue la exactitud en la pasada. El Capitán Baldó que estaba en **"Guión"** hizo un buen trabajo y la suerte también favoreció.

Y pasar a triángulo e iniciar el viraje a la vertical del "tres en uno"...

Ya en Madrid, Valderas y yo nos quedamos en la Casa del Aviador. El resto, en la furgoneta se fue a casa de sus familiares. **"Hasta mañana"**. Pero una hora y pico después, volvieron a buscarnos y nos contaron una increíble historia que ni Valderas ni yo nos creímos. **"¿Pero... cómo es posible?"** Resumido, nos contaron más o menos lo siguiente: Al pasar por Cea Bermúdez se les ocurrió dar una vuelta por el Estadio Vallehermoso. En la puerta les preguntaron si eran participantes. Dijeron que sí: **"Somos los que hemos venido con los aviones"**. **"Pero... ¿Cómo voy a creerme eso... Vds. pilotos de los aviones que echan humo...?"** Montaner se picó un poco por la duda. **"Mire, soy Capitán del Ejército del Aire** —y le enseñó su tarjeta de identidad—; **lo que siento es no haber traído el humo con nosotros..."**. Los dejaron pasar y los acompañaron a unos asientos que habían libres. Al ver una especie de cabina acristalada y con antenas, uno de ellos dijo: **"Ese debe ser "Guión"**. Como un resorte, el que les acompañaba dijo: **"Vds., cómo saben eso; es imposible"**. **"Pues porque nosotros somos Ascua"**. **"¿¡Que... vengan conmigo!?"** Y los llevó hasta la presidencia. Llegaron cerca; el que les acompañaba habló con alguien; otro gesto de sorpresa y relevo de acompañante. Más cerca, tanto que los pusieron frente a la presidencia. **"Fuera de ahí esos señores; ¿no ven que estamos entregando los premios?"**. Se iban a quitar cuando el acompañante dijo: **"¡Es que son los pilotos de los aviones!"**. **"Que pasen... a ver, fuera todo el mundo"** y los llevaron hasta el presidente. El Sr. Elola Olaso les dio un abrazo a cada uno: **"Son Vds. unos tíos; qué precisión, qué belleza, qué impresión. Gracias por haber dado esa brillantez al momento de la inauguración"**. Y dijo que nos enviaría unos banderines y la medalla de participante que quiso imponerles en el acto, pero no pudo por estar asignadas a cada uno de los deportistas.

Valderas y yo no nos creíamos el relato, a pesar de lo bien ligado; resultaba muy raro. **"Vosotros sabréis dónde habéis estado"**. Pero no daban muestras de haber bebido.

A los pocos días, recibimos en Manises un paquete. Lo abrimos y en él estaban los banderines y las medallas, y una carta de Elola, que, como Delegado Nacional de Deportes, nos daba las gracias y felicitaba. **"Tenían razón... estuvieron allí"**. **"Desde luego"**. **"Y además dijeron que faltábamos dos porque aquí hay banderines y medallas para todo el equipo"**

Y entramos ahora en una parte que pudo ser muy importante para la Patrulla **"ASCUA"**. Por aquellas fechas nos comunicaron que estábamos invitados para ir a Génova donde se iba a celebrar un concurso de Patrullas Acrobáticas. Qué ilusión, un concurso; competir con los famosos del mundo. ¿Y si ganásemos algún premio? Sería la consagración definitiva de la aviación española moderna. Sin triunfalismos, con realismo y basándonos en nuestras características y forma de actuar, estábamos convencidos de que algo bueno iba a pasar. Pero había que prepararse en serio: Más entrenamientos, un programa bien encajado, monos de vuelo nuevos, emblemas oportunos, un folleto explicativo a todo color y no la carpetilla mísera y mínima que hasta entonces nos pudo proporcionar la Base de Manises en su imprenta y hecha por nosotros mismos. Ocho aviones para asegurar seis. Había que procurar que el E.M. del Aire nos echase una mano; a Génova no podíamos ir como si fuésemos una patrulla particular de Valencia; a Génova requería ir como Ejército del Aire. Estábamos convencidos de que éste no haría el ridículo; por eso queríamos forzar la situación. Teníamos mucha confianza que basábamos en lo siguiente: seis aviones eran un número importante, máxime cuando nuestra exhibición era siempre con los seis juntos; no había Patrulla en el mundo que hiciera una exhibición manteniéndose siempre a la vista del público; la nuestra era como un péndulo que subía y bajaba en virajes en picado y haciendo los rizos y toneles en el centro de estos virajes que en planta eran ochos y en el espacio eran casi inversiones para no alejarnos, cambiando velocidad por altura y revolviéndonos en nada porque en las partes altas estábamos casi sin velocidad, los cambios eran hechos a veces sin que se notase el movimiento de los aviones: entrábamos en una figura de una forma y salíamos de otra sin estridencias; el Jefe no cedía palanca casi nunca en los cambios de dirección consiguiendo de esta forma que no hubiesen saltos en sentido vertical y que siempre sintiéramos aceleraciones positivas. Todo esto tenía que ser ponderado y calibrado por un jurado exigente que supiera lo que llevaba entre manos. La técnica, la precisión, el ritmo, el encuadre tenían que ser vistos por ese jurado. Tampoco necesitábamos apoyarnos en la actuación de aviones "solo" para tapar las ausencias de la patrulla entre figura y figura; no nos hacían falta y si esto eran consideraciones de alta escuela y para

Y acabar con otro rizo en forma de "hexágono"...

entendidos, tampoco estaba nuestra Patrulla exenta de espectacularidad: era la única que después de la rotura de la "bomba" cruzaba sus aviones a ras del suelo en número mayor de cuatro. En Génova lo hubiéramos hecho seis. Y el cruce era realmente a baja altura: **"Cuando os veo a ti y al Negro dejando en la hierba aerosoles grasos, me pongo malo"**. Así nos decía el Capitán Parés, que era nuestro juez, refiriéndose a que de tan bajos, el humo blanco formado por la combustión de aceite quedaba cogido al suelo: **"Almodóvar, como bajen así, le quito el mando de la Patrulla"**. Ahora que mando el Ala 14 como Coronel, comprendo al Teniente Coronel Chaos: Me pasa lo mismo cuando veo los F-1 haciendo su demostración. Y —siguiendo con la espectacularidad— en el momento del cruce, ¡treinta y seis ametralladoras! se ponían a echar fuego por la boca en medio de un estrépito ensordecedor por unirse a tan baja altura el ruido de los motores con el estampido de las armas. Esto era un efecto barato que hacía saltar al público que, tras la sorpresa, aplaudía a rabiar. Y supongo que también podría pesar en la decisión del jurado.

Y efectuar un tonel en "flecha" en sentido contrario. . .

Sí, estábamos ilusionados con la ida a Génova, pero había que prepararse porque tiempo teníamos hasta entrada la primavera de 1963.

Con este motivo, el día 26 de octubre de 1962, hicimos una exhibición en Manises ante el Jefe del E.M. del Aire italiano, General Aldo Remondino, que vino a ver si éramos capaces de ser tenidos en cuenta para Génova. Ese día salió brumoso; tanto que en un viraje a la vertical a ras del suelo, en la parte más lejana desde el punto de vista del observador en tierra, ¡nos perdieron de vista! No pudimos hacer rizos; sólo algún tonel y sin horizonte visible. Al bajar nos dijo el General: **"Yo he hecho mucha acrobacia y sé lo que me digo: han hecho una exhibición que ha tenido muchos defectos, pero su Patrulla es de categoría; les espero en Génova"**. A continuación nos hizo entrega personal del Título honorífico de piloto militar de la Fuerza Aérea italiana y nos impuso las alas.

Pasó el tiempo y un día llamaron de Madrid diciendo que lo de Génova se había suspendido. **"¿No habrá concurso?" "Sí, pero no para nosotros". "¿Qué ha ocurrido?" "Que algunas naciones se han opuesto a vuestra inclusión; no somos de la OTAN".**

Pero Dios quita por un lado y da por otro. El día 9 de diciembre de 1962, víspera de la Patrona del Ejército del Aire, fuimos llamados a la Academia General del Aire. En esta ocasión. planeamos tomar tierra allí después de la exhibición. Yo no volé ese día con la Patrulla; estaba recién operado; el Comandante Llopis —sin horas para su propio descanso— me sacó un ratón articular de la rodilla izquierda. Pobre Coronel Llopis, falleció aún joven; la última vez que lo vi fue en la puerta de la plaza de toros de las Ventas a fines de julio del 82. Al día siguiente me llamó para que le diera mi opinión sobre la corrida empezando por los toros, de uno en uno. **"Coincidimos, Almodóvar; y también con el ganadero; le he leído todas sus notas por encima del hombro". "¡Tramposo!"** Así dedico un pequeño homenaje a un gran tipo humano que merece mucho más.

Para efectuar el último rizo en "triángulo" y. . .

Ese día, la Patrulla fue mandada en el aire por el Capitán Valderas. Yo, con muleta y cojeando, fui en el Ju-52 con el equipo de especialistas. El Capitán Parés que tenía un problema en un brazo formaba tripulación conmigo. Entre los dos pudimos sumar uno y llevar el avión con nuestro "Equipo de artistas" sin novedad. El Capitán Parés nunca se desligó de la Patrulla; fue nuestro crítico y vino con nosotros a todas las demostraciones; unas veces en Sabre como uno más y otras en el avión de transporte. Era como un símbolo que unía el Nacimiento de ASCUA con el resurrexit de ASCUA. ¡Y cuántos problemas en tierra quitó al Capitán Sequeiros y a mí! Jugó con la más fea.

Ese día llegamos pronto a San Javier; marcamos las líneas en el suelo del estacionamiento y esperamos. Y allí, en medio de la plataforma estuvimos en pie, firmes, con lágrimas en los ojos viendo la Patrulla que, a pesar de un fuerte viento de componente noroeste, realizó una preciosa demostración jaleada por los alumnos. Al tomar tierra, cuando Valderas se acercaba a nosotros con el resto para dar la novedad, se encontró que no pudo llegar; los alumnos los izaron en hombros y, como poseídos de un loco frenesí, se fueron con ellos, gritando vivas estentóreos. Al fin los dejaron porque el festival continuaba; cuando iban por el estacionamiento todos apretados con los pilotos en hombros, empezaron a caer sobre ellos los paracaidistas de Alcantarilla: ¡el viento! En lugar de caer en la tierra, lo hicieron en el duro asfalto. Uno de ellos se dio un trastazo enorme contra el plano izquierdo de uno de nuestros Sabres y nos abolló el **"slot"**. Menos mal que él no tuvo fracturas. Pero que susto y que cosas pudieron pasar allí. Aquella escena fue tan emotiva para mí que escribí y se publicó en la Revista AGUILAS una **"Carta abierta a los alumnos de la 18.ª promoción"** que juraron Bandera al día siguiente.

Cuando todo se calmó, vi al Brigada Rodríguez cojeando **"¿Qué te pasa?"** **"Na, mi Capitán, que me duele un poquiyo la ingle"**. **"¿Algún golpe de los "animales" estos...?"** **No, mi Capitán, ez que he hecho mucha juerza con el pie; el avión iba descompenzado a pezar de llevar el compenzador a tope hacia eze lado"**. Un mecánico llegó con la novedad. **"El avión de Rodríguez viene sin la parte alta del timón de dirección, ha perdido toda la parte de la antena del radio compás"**. Con razón Rodríguez cojeaba. El granadino —de Macarena— se dio cuenta de que necesitaba un gran esfuerzo para mantener la dirección del avión al poco de despegar de Manises; no sabía qué ocurría, sólo que tenía que hacer mucha fuerza. Y la hizo. Y la broma le costó un desgarrón muscular que le duró algún tiempo. Pero allí estuvo en San Javier.

Y entramos en 1963, año en que ASCUA no actúa más que una sola vez: el día 20 de septiembre en Salamanca con motivo del festival organizado porque la Escuela había alcanzado sus 500.000 horas de vuelo. A pesar de todo, existe un folleto que supongo se haría para esta exhibición. En él figuran como titulares los Capitanes Almodóvar, Montaner y Valderas, el Teniente González-Gallarza y los Brigadas Rodríguez y Montero. La exhibición es con seis aviones llevando siete. Y de reservas: el Capitán San Antonio y el Teniente Sánchez Marín.

La variación conceptual más gorda fue la de introducir los cambios de formación aprovechando los virajes y sin que el espectador se percatase del movimiento. Había una figura comprometida heredada del año anterior, pero más complicada por ser hecha con un avión más y salir de ella en formación de hexágono en vez de "cuña". Dije hace unas líneas que la explicaría: Consistía en hacer un rizo en **"doble ala"** y cuando se estaba en posición vertical hacia el suelo, se iniciaba un viraje a la izquierda cambiando a **"cuña"**, se daba un viraje cerrado a la vertical y, cuando sin solución de continuidad se iniciaba un segundo rizo, la Patrulla iba en formación de **"hexágono"**. El Sabre era sometido aquí a más de lo que podía dar; le faltaba motor para eso. El viraje a la vertical era comprometido: si se ceñía mucho, se mataba la velocidad; si no, resultaba muy lejos y sin gracia. ¡Que cálculos había que hacer! , a esta figura —como no— le llamábamos de broma **"el tres en uno"** en similitud a un pase que inventó el torero Julio Aparicio.

Pues en Salamanca, no sé que me pasó que a la caída del primer rizo no aceleramos a la velocidad debida y, al terminar el viraje, me encontré con 330 nudos en lugar de los 400 necesarios para hacer el rizo. **"¿Qué hacer...? Si no lo hago, se ha desecho el péndulo y la exhibición; y si la hago, quizá nos quedemos sin velocidad arriba y..."** Pensé con rapidez: **"Si me han salido yendo sólo con 300 nudos, éste ha de salir aunque no pueda tirar con tanta fuerza por ir cinco aviones en formación conmigo..."** **"¡Tirando! y no os preocupéis"**. Corregí la falta de velocidad metiendo motor casi a fondo en la

En la parte alta del rizo. . .

subida; los puntos me siguieron y, mucho antes de llegar a invertido, lo reduje muchísimo.

Y con mucho esfuerzo y con los aviones muy blandos —se dice **"morcillones"**— por la escasez de velocidad, acabamos la figura que pudo ser un desastre. Los puntos se fiaron de mí y me siguieron, pero todos, absolutamente todos, vieron el anemómetro al entrar en el rizo y en la parte alta. Pero salió.

Dejé la Patrulla en Salamanca porque esa noche había una fiesta, y marché a Manises porque mi mujer había salido de cuentas hacía veinte días. A mi vuelta, tuve que improvisar una exhibición sobre el asentamiento de Villatobas; pero de esto no voy a hablar; en su día fue ampliamente descrita esta anécdota en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

Y entramos en el año 1964. Para este año la Patrulla estaba compuesta por los Capitanes Almodóvar, Montaner, San Antonio y Valderas y los Tenientes González-Gallarza y Sánchez Marín. Los nuevos fichajes fueron el Capital Guil Pijuán y el Teniente Juberías.

El programa se dejó prácticamente como estaba, pero se metió un pequeño aditamento. La exhibición era completa como se ha descrito: siempre presentes en el péndulo. Si no se tomaba tierra en el lugar de la demostración desaparecíamos de la vista del espectador después del cruce de la bomba. Y si tomábamos tierra se hacía por rotura **"a toda orquesta"** o en formación. Pues bien, se me ocurrió lo siguiente: **"Necesito un "solo" para que entretenga al público desde el momento del cruce final hasta que entremos en tierra... ¿quién?"** Yo miraba al Capitán Valderas, pero éste, en lugar de presentarse **"voluntario"**, dijo: **"¡Tú!" "¿Yo?" "Sí, eres el más preparado para eso"**. A fuer de sincero, he de decir que no me desagradó del todo la idea. **"Pero... yo soy el jefe..." "No hay problema, después de la "bomba" tú haces el "solo" y yo entro a tomar tierra con ellos"**. Yo, como venganza, compliqué un poco la cosa y dije: **"Bien, hacemos el cruce, yo me quedo y hago mi numerito —me autodenominé "recogedor de alfombras" como en el circo—, vosotros os reunís seis entrando el reserva, dais una pasada lenta con todo fuera, yo encajo mis dos últimas figuras después de vosotros y, cuando salga haciendo toneles, llegáis a inicial, hacéis rotura espectacular, os reunís en base y tomáis tierra en hexágono"**.

Y así quedó preparado **"el encaje de bolillos"** que para nosotros fue una cosa excepcional y para cubrir el hueco que se producía una vez terminada la auténtica demostración y hasta la toma de tierra. Este recurso del **"solo"** o de los **"solos"** fue uso común en las Patrullas de aquellos tiempos durante toda la exhibición, supliendo con ellos las ausencias entre figura y figura. A nosotros —como expliqué al referir las características de ASCUA— no nos hizo falta.

Las exhibiciones realizadas en 1964 fueron:

El 22 de abril en Manises ante los medios de información. El vuelo duró treinta y cinco minutos.

El 16 de mayo actuamos en la Academia General del Aire. Casi llegamos tarde porque uno de los miembros se fue al taller de la Base a que le soldasen el enganche de la Medalla de Sufrimientos por la Patria, en lugar de venir al **"brieffing"**. El viaje desde Manises fue a toda velocidad y casi sin precalentamiento: un solo tonel sobre Guardamar contra nuestra costumbre de hacer más figuras, y entrando en la exhibición de forma precipitada. Quise ser puntual para que los alumnos apreciaran esa virtud. Al tomar tierra rodamos en formación: **"Derecha... ya"** y todos los aviones giraron noventa grados. **"Alto... ya"** y todos los aviones pararon a la vez. **"Abrir cúpulas, ya"**. Pero cuando miré, algunas ya estaban abiertas. Me falló la lección de disciplina que también quise dar a los alumnos. No sé que pasó, quizá la radio; pero fue una pena porque estas cosas las hacíamos en todos los sitios. Mi enfado fue superlativo, pero, como es natural, se me pasó.

En este aspecto de disciplina he de decir que la impresión que la Patrulla daba en tierra en los "brieffing", en nuestro trato, etc., era muy distendido por el ambiente festivo que había. Quizá pudo escandalizar a alguien. Pero las cosas las hacíamos muy seriamente aunque, incluso en el aire, nos gastásemos bromas. A veces venía muy bien una expansión. Un día, la broma fue a mayores porque no sólo el chiste o la frase oportuna fueron los protagonistas, sino la acción: Un viernes por la tarde estábamos haciendo un entrenamiento sobre La Albufera. Mandé que adoptaran la primera formación para iniciar la exhibición completa. Al caer del primer viraje en picado me encontré frente a mí unos aviones que venían hacia nosotros. **"Tranquilos todos; vamos hacia la izquierda; tirando un poco más fuerte"**. Como es natural, quería evitar

cualquier riesgo de colisión y avisaba a los míos que apretaba el viraje. Al enfocar de nuevo para iniciar el asunto, otra vez aquellos aviones frente a mí, a los que no quité ojo. **"Voy un momento a la frecuencia de torre para pedir información; quizá sean los de Torrejón que vuelven de Palma, de la semana de tiro, y vienen a incordiarnos".** La torre me dijo que no tenía información de ningún tráfico. Seguí y, siempre al terminar, tenía aquellos aviones frente a mí. Una de las veces los conté... **"Son cinco... seguro que son los de Torrejón... cuatro y el remolque... y además... ¡van pintados exactamente igual que nuestros aviones!"** Justo en ese momento me percaté que eran los míos y que yo iba solo. Una vez descubiertos —que me costó un rato— les mandé reunirse y los sometí a un entrenamiento durísimo, y sin dar ningún descanso entre tanda y tanda. Pero no respiraban; ni una broma, ni un comentario. Acabamos sobre Manises y tomamos tierra. Estábamos jadeantes, sudando a mares y hasta con esa tosecilla que da después de un vuelo en el que se ha sometido el pecho a mucha presión varias veces por las cargas "G". **"Sin novedad, mi Capitán".** "Gracias...", contestaba yo muy serio. Cuando estuvimos todos juntos, antes de empezar el juicio crítico, quedé mirándolos fijamente y ellos a mí. Qué caras más curiosas, eran una mezcla de temor, sorna, expectación... De pronto y sin saber por qué, rompimos a reír, acabando así la tensa situación. Quizá ésta fuera su venganza por el rizo sin velocidad de Salamanca.

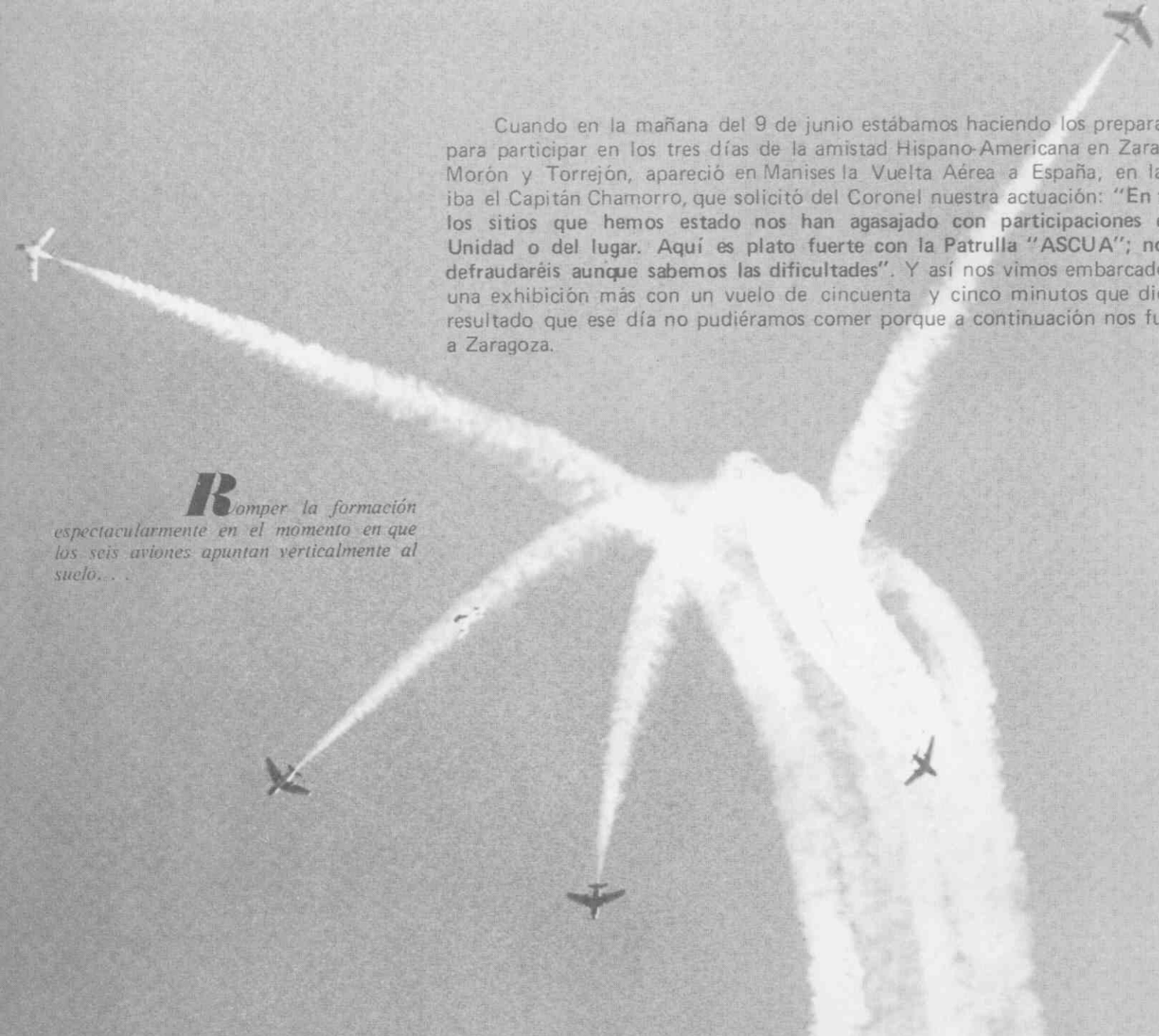
Pero sigamos: El 3 de junio actuamos en el polígono de Caudé con motivo de las Fiestas de Teruel. A pesar de actuar lo más tarde que el combustible nos permitió, las Autoridades aún llegaron más tarde que nosotros y no nos vieron. Fue tanta la avalancha de público que el tráfico rodado se colapsó. El vuelo duró cincuenta y cinco minutos actuando desde Manises.

El 6 de junio fuimos a la Base de Alcantarilla en un vuelo de cincuenta minutos desde nuestra Base.

La tarde del 9 de junio hicimos un entrenamiento que tuvo matiz de exhibición: El Coronel Gavilán invitó a las primeras Autoridades locales y regionales de Valencia, tanto civiles como militares. El vuelo duró cuarenta y cinco minutos.

Los alumnos de la A.G.A. momentos antes de llevar a ASCUA en hombros.

Ascua 63. De izquierda a derecha. De pie: teniente González Gallarza, brigada Rodríguez, capitán Almodóvar, capitán Valderas y brigada Montero. Agachados: teniente Sánchez Marín, capitán San Antonio y capitán Montaner.



Romper la formación espectacularmente en el momento en que los seis aviones apuntan verticalmente al suelo. . .

Cuando en la mañana del 9 de junio estábamos haciendo los preparativos para participar en los tres días de la amistad Hispano-Americana en Zaragoza, Morón y Torrejón, apareció en Manises la Vuelta Aérea a España, en la que iba el Capitán Chamorro, que solicitó del Coronel nuestra actuación: **"En todos los sitios que hemos estado nos han agasajado con participaciones de la Unidad o del lugar. Aquí es plato fuerte con la Patrulla "ASCUA"; no nos defraudaréis aunque sabemos las dificultades"**. Y así nos vimos embarcados en una exhibición más con un vuelo de cincuenta y cinco minutos que dio por resultado que ese día no pudiéramos comer porque a continuación nos fuimos a Zaragoza.

Allí actuamos el día 11, con cincuenta y cinco minutos. En Morón el 12, con cuarenta y cinco minutos de vuelo. Por cierto que al llegar la tarde anterior, alguien nos dijo **"¿Ya estáis aquí?" "Pues sí, la Base se cierra mañana por la mañana y había que llegar hoy". "Vaya, pues no os esperábamos aún"**. Nos alojaron como pudieron y cuando llegó la hora de cenar, nada había. Asaltamos la despensa y nos arreglamos con unas latas de sardinas, pan y algún tomate. La exhibición estuvo regular —aunque gustase mucho— y el "solo" lo hice de forma mecánica y sin sentir la acrobacia. Tenía un fuerte catarro y por esas fechas me encontraba destinado forzoso en Talavera.

Pero en Torrejón, el día de San Antonio, con la moral alta porque sudé el catarro la tarde anterior y porque quedó sin efecto mi destino a Talavera por irme a EE.UU. en septiembre al Curso de F-104, salí a comerme el mundo. Mis compañeros, también se alegraron y con estos ánimos nos fuimos hacia los aviones. Antes, el Teniente General González-Gallarza quiso saludarnos por aviador y padre, sintiéndose orgulloso. **"¿Dónde va a almorzar hoy la Patrulla? ; quisiera hacerlo con ellos si me lo permitís."** Esta frase creó un nuevo problema a los mandos de la Base; ese día no estaba previsto ningún almuerzo, así es que lo tuvieron que improvisar en el pequeño comedor del Pabellón de Torrejón, a base de pollo al horno. Un gracioso dijo: **"Han tenido que dejar sin pollos los corrales vecinos, porque no tenían nada."**

La exhibición fue preciosa. Era uno de esos días en que las cosas salen sin esfuerzo. No había meneos. Un precioso sol. Nos recordó el día del Caudillo en Valencia. Subíamos y bajábamos sin sentir las cargas "G". Yo, regodeándome, dejaba caer suavemente a la Patrulla en las salidas de los picados para dar la pasada muy baja pero sin peligro. Las colas de los B-47

Ascua 64. De izquierda a derecha: De pie: capitanes San Antonio, Almodóvar, Montaner y teniente Juberías. Agachados: capitanes Valderas, Guil y tenientes Sánchez Marín y González Gallarza.

estacionados subían casi hasta nuestra altura cuando llegábamos abajo del todo. "**¿Hay alguien que esté pasando cu... miedo...?**" Pregunté. Y el reserva que estaba con su avión sobre la meseta casi sin respiración porque veía como la sombra proyectada por nosotros se juntaba con los aviones en el suelo, dijo como un escopetazo "**¡¡El siete!!**" En otra figura que salió sin sentir, lenta, sin separarnos de los asientos aunque pareciera que estábamos ingrávidos con la velocidad exacta para dominar la situación, se me ocurrió: "**No os quejaréis, os estoy haciendo una exhibición de guante blanco**". Montaner, recordando que casi todos volábamos con los de cabritilla de la gala ya retirados y más negros que otra cosa por las horas de vuelo acumuladas —entonces no daban guantes ni botas en el equipo— dijo rápidamente y como eco de mi frase: "**Sucios, pero ¡blancos!**" Y así, con un buen cuerpo, acabamos aquella exhibición fenomenal que para mí sería la última después de cincuenta y cinco minutos en que nos sentimos como transfigurados.

Después de la toma de tierra, tras las maniobras descritas hace unas páginas, formé el equipo en dos filas frente a la tribuna de autoridades: pilotos y especialistas; éstos también tenían derecho a dar la vuelta al ruedo. Fuimos felicitados y, al dar la mano, tuve la agradable sensación de estrechar otra, refrescada por el vaso conteniendo una bebida con hielo.

Almorzamos con el Teniente General Gallarza que nos sentó por orden de antigüedad, correspondiendo al teniente Gallarza la parte más alejada de su padre: "**Eduardo, la Milicia es la Milicia**". Quisimos ceder nuestros puestos, pero no nos dejó. "**Venid a casa esta noche que os invito a cenar. Lo que siento es que ¡otra vez habrá pollo!**". Y allí, en una terraza muy alta de la plaza de Cristo Rey, tuvimos una histórica sobremesa en la que el veterano aviador nos contó el vuelo Madrid-Manila y otras aventuras, como cuentan las cosas los héroes, con sencillez y con esfuerzo para recordar los datos. Justo lo contrario de lo que me pasa a mí. Quizá esa sea precisamente la diferencia entre los que son y los que creemos ser.

Para efectuar la rotura desde "ala" por tres cuartos de tonel pasando por debajo. . .

En el telediario salió un reportaje de nuestra exhibición. En primer plano había un trombón de la música de la 16.ª Fuerza Aérea; cuando vi desaparecer al número seis detrás del instrumento, exclamé: "**¡Moño, si que íbamos bajos! ¡Ahora me explico por qué el reserva dijo que estaba pasando miedo!**"

Y acabó 1964 sin que se requiriese nuestra presencia. En septiembre marché a EE.UU. quedando la Patrulla al mando del Capitán Montaner, aunque en vuelo la lideraba el Capitán Valderas, que fue segundo conmigo y primero el día que me gastaron la broma de la Albufera.

En 1965 hay consignada una exhibición el día 12 de enero en Manises ante el Ministro del Aire. Esta fue la última exhibición de "ASCUA". A partir de aquí, nada.

La Patrulla nació espontáneamente un 24 de enero de 1956. Su nombre "**ASCUA**" se debió a un bautismo de sangre en 1958. Desaparece sin decreto en este mismo año y resucita con más esplendor en 1961 por obra y gracia de un Coronel belga. Desaparece el 12 de enero de 1965 porque los Escuadrones 11 y 12 del Ala de Caza núm. 1 son separados; uno pasa al Mando Táctico, el otro queda en el de la Defensa. Y "ASCUA", con su gran entidad alcanzada, sólo era posible porque un Ala entera fue capaz de amamantarla con pilotos, especialistas, aviones y sobre todo con amor. Cualquier "**manisero**" fue un "**ASCUA**" aunque no estuviera enrolado físicamente en el equipo. Cualquier "**manisero**" nos aconsejaba en las salidas: "**A ver que tal nos dejáis**". Y cualquier "**manisero**" nos preguntaba al volver: "**¿Cómo hemos quedado...?**"

Pero "**ASCUA**" fue más que un fenómeno local y encorsetado: "**ASCUA**" tuvo categoría y proyección internacional por la perfección de su ejecución y por los lugares donde actuó. Lo de Génova fue una pena. Y lo de EE.UU. —este recuerdo me viene ahora al hacer las consideraciones— también: Un día nos llegó la noticia de que estudiásemos la forma de cruzar el Atlántico porque la USAF nos invitaba a hacer una "**tourne**" por su tierra. Creo recordar que podíamos haber ido en vuelo por el Atlántico Norte con cuatro tanques exteriores y dando "**salticos**". En fin, lo hecho, hecho quedó; lo no hecho, es lo que me permite ahora soñar despierto. Pero estas cosas que escribo soñando a modo de epílogo, son únicamente como un aferrarme a la tabla del artículo porque me da pena terminar. Pero todo tiene su fin. Por eso, quizá lo más bonito sea terminar lo finito con un brindis por lo infinito:

A Luis Balanzategui, a Jaime Berriatua, a Hernando Maura y a José Luis Patiño, que desde una barrera del tendido eterno presenciáis nuestras terrenas acrobacias: ¡Va por ustedes!

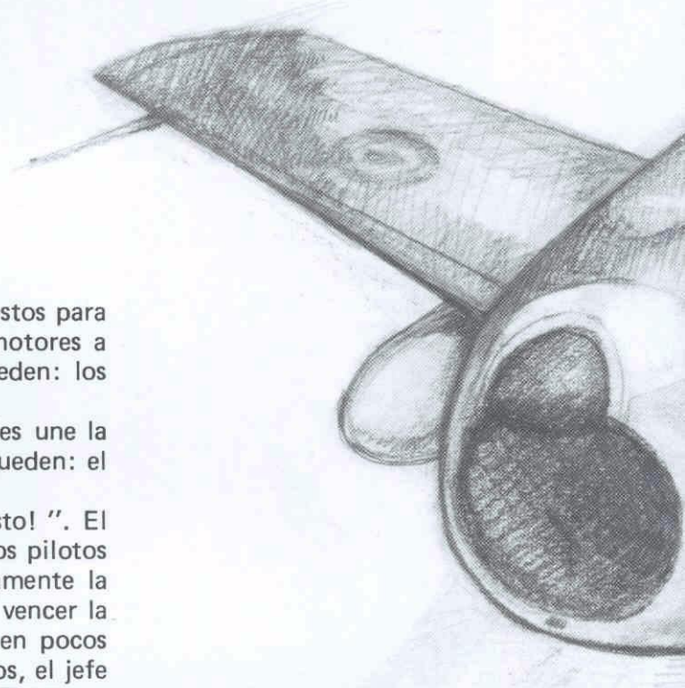
Formación de "ala" previa a la rotura para tomar tierra y acabar la formación.

Y después de reunirse entrar en base, haciendo una toma de tierra en formación. . .

LA PATRULLA ACROBATICA ESPAÑOLA

El nacimiento de ASCUA

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ, Coronel de Aviación



Seis aviones en formación de triángulo se hallan en la pista dispuestos para despegar; les separan unos centímetros. La ley física de sus motores a fondo tiende a hacerles iniciar la carrera de despegue; pero no pueden: los frenos, también pisados a fondo, lo impiden.

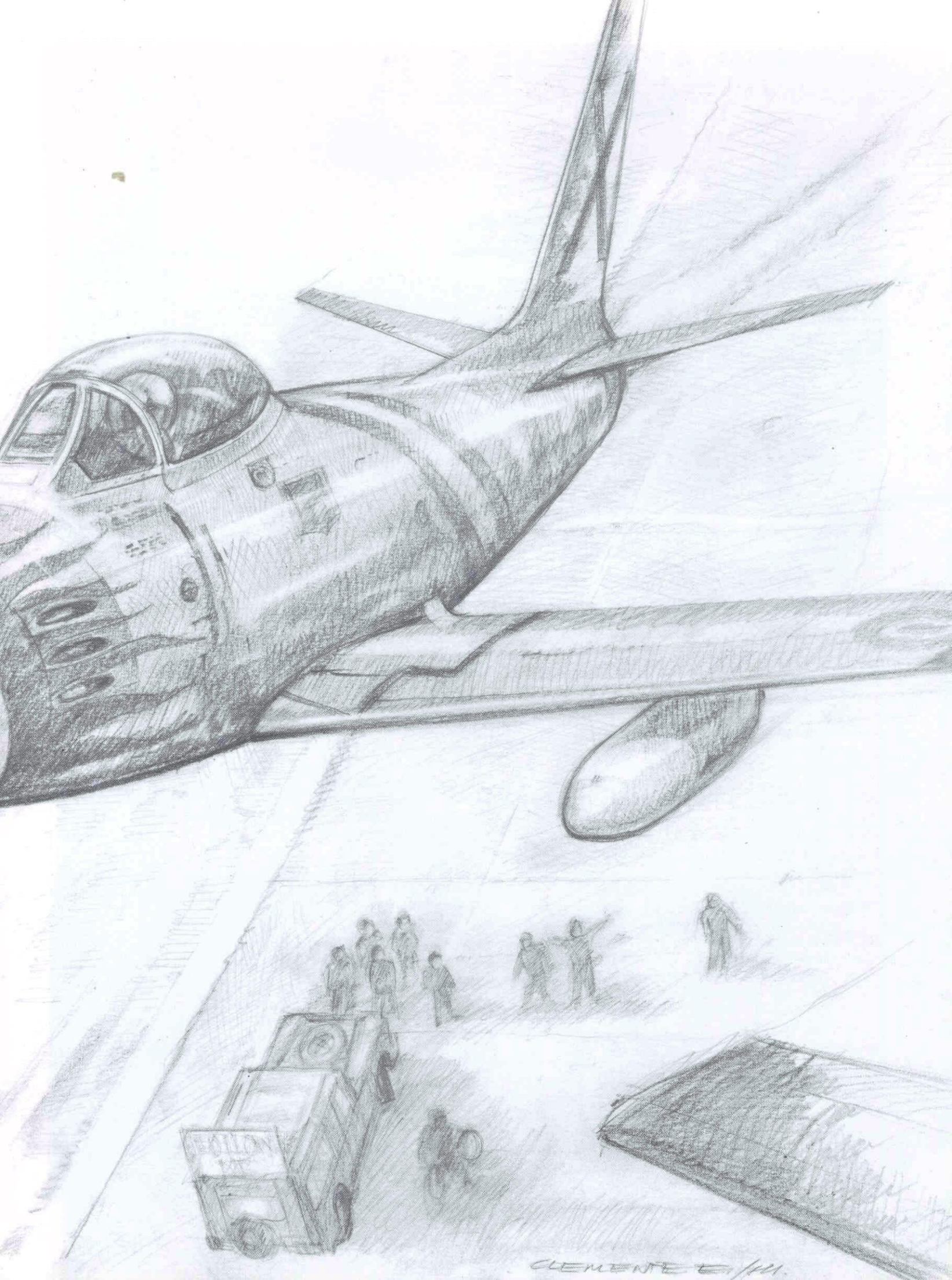
Seis pilotos notan cómo se acelera el latido de sus corazones; les une la disciplina. Su deseo es irse al aire y acabar con esa tensión; pero no pueden: el jefe aún no ha dado la orden.

Tras las comprobaciones oportunas se pasa la seña: "¡Todo listo! ". El jefe ordena **"Ascua, preparados para despegar... ¡ya!** . Al unísono, los pilotos sueltan los frenos; los aviones F-86F "Sabre" inician lenta y pesadamente la carrera de despegue; son torpes al principio, necesitan velocidad para vencer la gravedad y ser ágiles en el aire para el que han sido creados. Pero en pocos segundos, el anemómetro empieza a subir más y más aprisa; 110 nudos, el jefe tira con suavidad de la palanca de mando, los puntos le siguen. Los aviones ya se apoyan solamente en las ruedas del tren principal. A la vez que la velocidad aumenta, los esfuerzos de los pilotos en los mandos son más suaves porque los alerones y timones mandan más.

En esta posición siguen acelerando....120 nudos... los amortiguadores empiezan a estirarse, la pista ya casi no siente el peso de las cincuenta toneladas que suman los seis aviones; 130 nudos... ¡ya están en el aire! Pasan unos segundos... **"el seis en posición"**; está debajo y detrás del avión del jefe, donde ya puede estar; despegó entre las toberas del uno y del dos para tener el oxígeno necesario que permitiera el funcionamiento de su motor. **"Tren arriba... ¡ya! "...."Flaps arriba... ¡ya! .** Por fin ya están libres de la tierra y de las limitaciones que su contacto impone.

Tras ellos, un humo oscuro y un ruido ensordecedor que hace temblar el suelo y que se nota en los estómagos de los observadores a través de sus pies. Poco a poco se van haciendo más y más pequeños a medida que van ganando altura y velocidad. Por fin, desaparecen de la vista de los que han quedado en tierra. Ya volverán; la hora de entrada para la exhibición está prevista a las 11:35. Llegarán puntuales. Pero, a pesar de todo, la primera pasada sorprenderá a los espectadores; como siempre.

A partir de este momento, comenzará una demostración de la Patrulla Acrobática española; os invito a observarla. Veámosla con el cariño que merece su recuerdo.

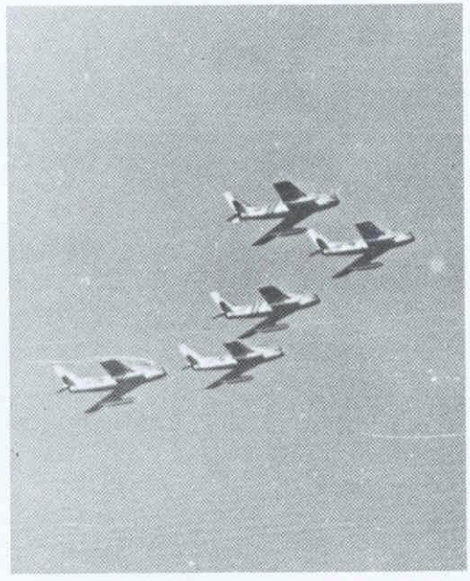

CLEMENTE 5/11

De izquierda a derecha: El Tte. Maura, el TCol. Hevia, el Cap. Barsen y los Ttes. Salazar Cútoli y Alvarez de la Vega. Cuatro de ellos protagonizaron el primer "looping" de la patrulla.

Me gustaría tener sobre mi mesa un documento que con gran ilusión inició en la Base Aéreo de Manises el Capitán Ruiz Vergara y que, día a día, fuimos rellenando con datos, fotografías, textos, emblemas...etc.: ¡el Album de la Patrulla Acrobática! . Un bonito álbum con tapas de cuero repujado color crema y con páginas de cartulina mate color gris oscuro. El texto escrito en gouache blanco con un fino pincel; los dibujos a todo color. Para nosotros, algo así como el Sancta Sanctorum. Allí está la historia de la Patrulla Acrobática: ¡con cuanto rigor y facilidad podría escribir ahora este artículo que el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica del Cuartel General del Aire me ha pedido, en un afán de ir escribiendo día a día la Historia de nuestro Ejército del Aire para que al correr el tiempo, al pasar las personas, quede la historia narrada por los mismos que la hicieron, sin deformación! Pero... El Album ha desaparecido. Ya en 1968 intenté su búsqueda para escribir en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica un artículo sobre la Patrulla; pero no lo encontré. En aquel artículo —que escribí a "pelo" y fue más bien anecdótico— hacía una llamada con ánimo de recuperarlo para que, en lugar de apolillarse en el cajón de una mesa, o que sólo alguien disfrutase con él, fuera a parar al Museo con objeto de que todos pudiéramos gozar con los recuerdos, quedara constancia de que España tuvo una Patrulla Acrobática de nivel internacional y se reconociera oficialmente que existió.

Pero hoy, domingo 22 de enero de 1984, al comenzar a escribir la historia de "ASCUA", vuelve a suceder lo mismo: el álbum no está localizado. Qué le vamos a hacer...

Sin embargo, cuento con la valiosa colaboración de mis antecesores y compañeros que contestaron rápidamente a mis cartas en demanda de ayuda. Y aunque no escribí a todos y de los que escribí, no todos contestaron, seguiré esperando sus respuestas durante la redacción y, por mi parte, seguiré escribiendo a todos los que, tras reconstruir el "puzzle" de nombres, tengo en una lista. Así corregiré el artículo; así, todos los datos específicos de cada uno de los que estuvieron en la Patrulla —pilotos y especialistas— se remitirán al Instituto para que allí se recopilen y quede allí la historia. Y si a pesar de todo, en este artículo cometo algún error involuntario o dejo sin citar a



alguien, que el interesado, aportando sus datos y razones, permita rectificar el artículo para que quede todo lo auténtico.

Pero sigamos con la historia. Los aviones están en el aire, ya son casi las 11:35 y va a comenzar la exhibición.

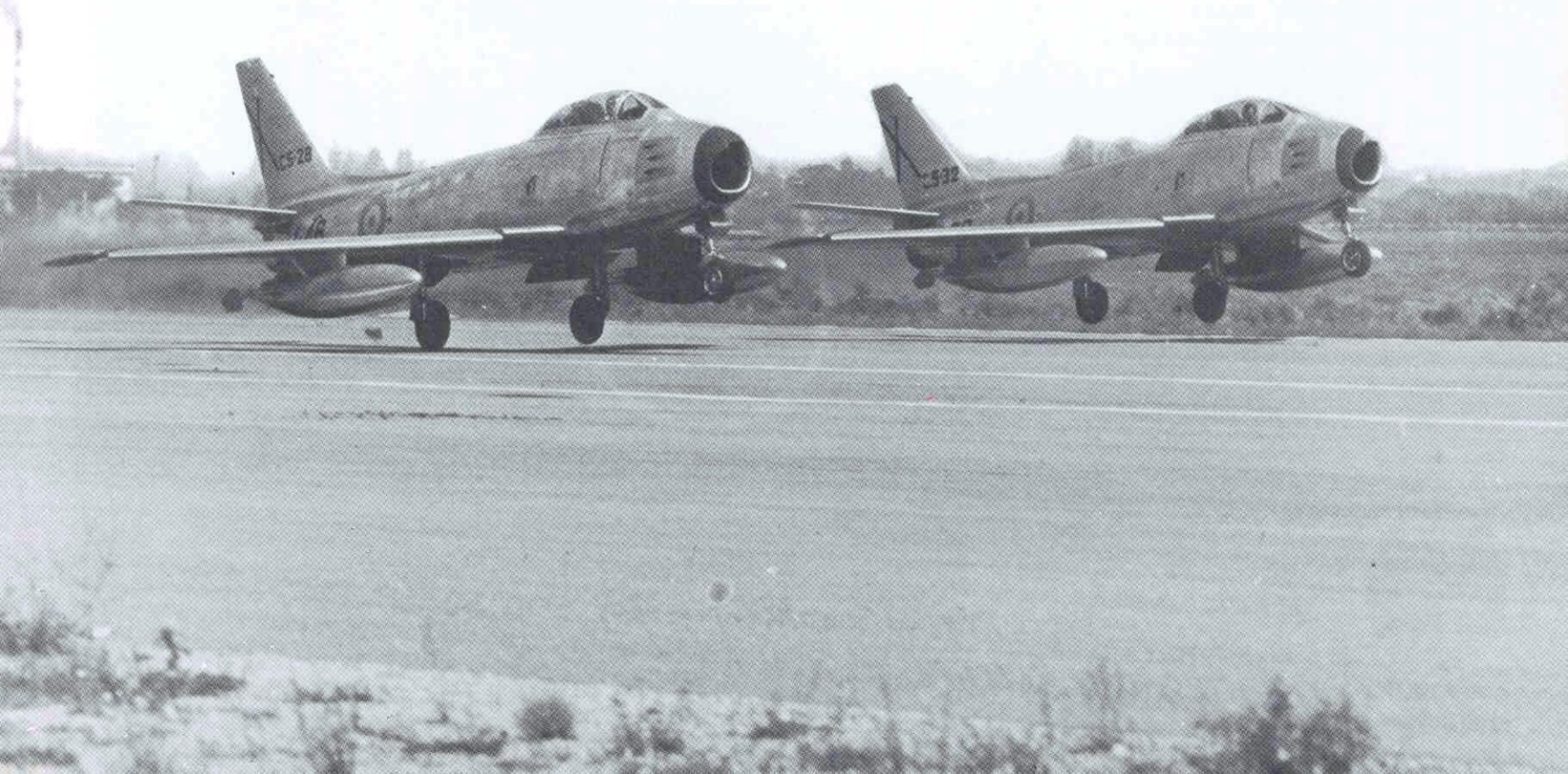
Bien, contra todo lo que pueda suponerse, la Patrulla no se creó en el suelo como fruto de una planificación: surgió en el aire, en la tercera dimensión. La mañana del 24 de enero de 1956, cuatro aviones Sabre regresaban de efectuar un vuelo de formación del plan de instruccción de la recien creada Ala de Caza núm. 1 en la Base de Manises. La formación, mandada por el Tte. Coronel Hevia, Segundo Jefe de FFAA, iba en rombo. Cuando sobrevolaban la Albufera... pero mejor será dejar que el propio jefe de la formación nos lo cuente: **"...recuerdo que en una formación de cuatro aviones de la que formaban parte los Tenientes Maura, Salazar Cútoli y Alvarez de la Vega, al regresar a la Base, alguno de ellos —creo que fue Maura— me hizo la indicación de que hiciéramos un *"looping"*. Salió bien. Después hicimos otro y después un *"tonneau"*. "La Patrulla había nacido".**

Aquel vuelo duró todo él 45 minutos y el avión que tripulaba el jefe era el C5-24. Aquellos hombres, con su corazón, iniciativa y habilidad crearon un equipo que absorbiendo nuevos nombres y conservando el mismo estilo logró, al correr los años, impresionar al mundo por la emoción que imprimían a sus actuaciones y por el alto nivel técnico alcanzado.

A partir de este momento cristaliza la idea de continuar, aprovechando cuantas ocasiones hubiera lugar en los mismos vuelos del plan de instrucción.

Y ésta ha sido otra de las características que la Patrulla ha conservado a través de su existencia: mantenerse siempre en estado latente pero no entrenándose como tal, a menos que se decidiese su participación. En estas épocas de inactividad "oficial", cada uno procedía a mantenerse en forma en sus propios vuelos de Escuadrón, bien en solitario o en formación, después de haber cumplimentado el vuelo programado como piloto del Ala de Caza núm. 1. También se probaba a los futuros miembros que voluntariamente querían pertenecer al equipo de acrobacía. No podía ser de otra forma; el Ala no podía detraer de sus efectivos hombres y material para dedicarlos exclusivamente a mantener una Patrulla Acrobática. Como digo, los entrenamientos han sido esporádicos y por razones precisas y específicas para realizar alguna exhibición. En las notas que tengo, entre estos voluntarios —aparte los nombres citados— tengo el Capitán Villalonga y al Tte. Herráiz en aquellos principios.

Y partiendo de esta técnica, en los primeros meses de 1956 hay anotados pocos entrenamientos, tan pocos que da la impresión de que la primera actuación de la Patrulla no se preparó. Tuvo lugar ésta con motivo de la inauguración oficial del Ala de Caza núm. 1. Y por lo que he averiguado, fue el día 23 de febrero, fecha importante por ser la del espaldarazo de la Patrulla.



Pues bien, ese día, primero en que la Patrulla hizo su aparición como tal, no amaneció muy bueno: hubo nubes con un techo muy bajo. Actuaron cuatro aviones tripulados por el TCol. Hevia y los Ttes. Maura, Salazar y Villalonga. Al efectuar un rizo entraron en nubes y desaparecieron de la vista de los asistentes que, con el alma en un hilo, esperaron ansiosamente el desenlace de tal hecho, porque todos, conocedores del gran riesgo que ello suponía, no auguraban nada bueno. Pasados unos segundos que parecieron siglos, apareció de nuevo la Patrulla en posición vertical hacia y tan cerca del suelo que, de no haber forzado el jefe la recuperación del picado, posiblemente se habrían estrellado. El resultado de la acción fue la rotura de la formación y que cada uno saliera de aquel peligroso trance como pudo. Uno de los miembros lo debió pasar tan mal que, ya en tierra, al dar la novedad al jefe le dijo: **"Yo no vuelvo a torear en esta plaza"**. Aquella actuación fue algo así como la alternativa de la Patrulla que, a pesar del susto, siguió adelante. Y el ingenioso "torero" tampoco se cortó la coleta.

A principios de junio de este año de 1956 se da la orden de prepararse para actuar en Roma el día 24 con motivo de la inauguración del Aeropuerto de Fiumiccino. Empiezan los entrenamientos a base de cuatro aviones y un reserva. Pero, a pesar del compromiso que suponía actuar por primera vez en el extranjero, no parece que se hicieran muchos vuelos del equipo completo; en la cartilla del TCol. Hevia aparecen —desde el 4 de junio hasta el 19 inclusives— solamente seis vuelos. El 22 partieron hacia Roma, el citado TCol., el Capt. Barsen que desde el 30 de mayo fue nombrado suplente del jefe, y los Ttes. Maura, Salazar y Alvarez de la Vega.

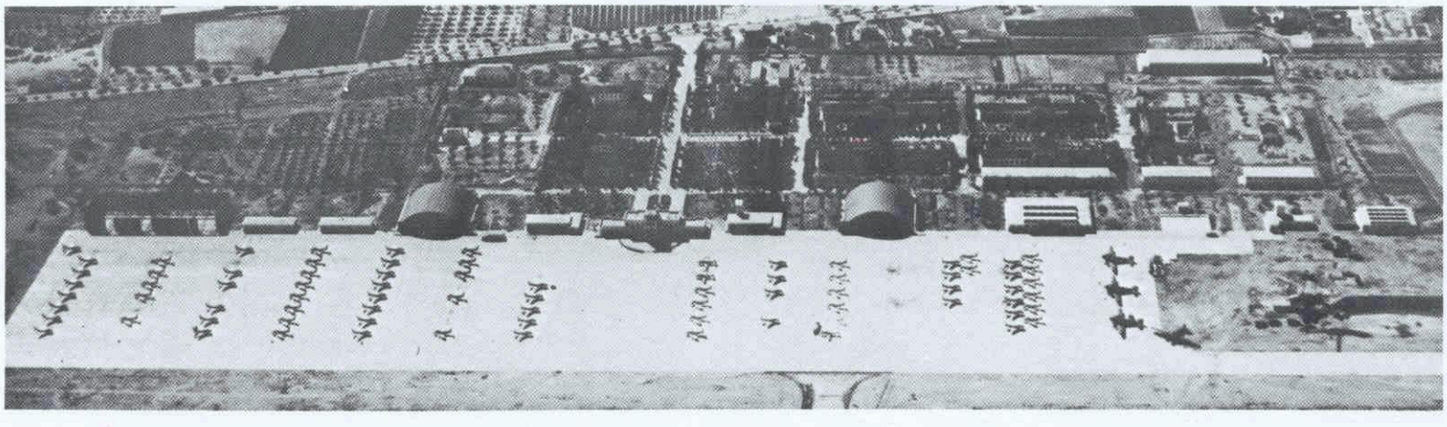
Y, como si a la Patrulla le persiguiese el mal fario, allí le ocurrió lo siguiente: El día 23, durante el entrenamiento coincidió que una tormenta se aposentó en la vertical de Fiumiccino. Al efectuar un rizo, la Patrulla entra en la tormenta; los puntos aguantan los meneos y la oscuridad propia de estos elementos; los pilotos escuchan en sus aviones un fuerte repiqueteo y un soplido característico originados por el pedrisco y la lluvia respectivamente. Tras unos segundos de ansiedad salen de la tormenta y salen juntos; pero al llegar al estacionamiento, los mecánicos observan a los aviones con un aspecto raro, como si vinieran tuertos. Ya parados, reconocen la realidad: los morros venían sin el plástico protector del radar de tiro y en algunos, tambien faltaba el cristal de la cámara de la ametralladora —esa cámara que fotografiaba la ráfaga disparada— situado en la parte más baja de la tobera de entrada y opuesto diametralmente al plástico del radar. ¡Y la exhibición del día siguiente a menos de veinticuatro horas! . Pero enterados de que en Pratica di Mare había este repuesto, se hacen las gestiones, se trae lo necesario y, tras una noche de trabajo, nuestros especialistas —motor callado de la Patrulla— logran reparar las averías y el día de San Juan, la Patrulla realiza su exhibición entrando así en el aire internacional tan familiar para otras patrullas acrobáticas. Todo este vuelo tuvo una duración de 15 minutos, pagando la novatada de actuar con tiempo limitado por primera vez. Hasta entonces, nunca tuvo limitación; aquel día sí. Total, que la actuación se redujo a un rizo y un tonel sin cambiar de formación. Pero lo más importante es que allí estuvieron y allí actuaron.

Y también ocurrió otro hecho interesantísimo: S.S. el Papa Pío XII los recibió en audiencia. Sólo por esto ya valió la pena ir a Roma.

Pasó el verano sin ninguna actividad. A mediados de septiembre se recibe la orden de actuar en Barcelona en las Fiestas de la Merced. En El Prat se ha organizado un gran Festival Aéreo con motivo de la inauguración de la nueva

El Capitán Barsen fue uno de los primeros componentes de la patrulla y luego fue jefe durante parte de los años 1957 y 1958.

Vista aérea de la Base de Manises en el año 1956.



Durante su estancia en Roma los componentes de la patrulla son recibidos en audiencia por S.S. el Papa Pío XII.

pista del aeropuerto. También van otras unidades del Ejército del Aire entre las que figura la Patrulla Acrobática de nuestra Escuela de Reactores con los T-33, esa Patrulla que, cuando yo era Teniente en Salamanca durante mi curso básico de T-6, para ir posteriormente al de reactores, me hizo vibrar una tarde en una demostración sobre el Estadio Helmántico, de tal forma que dije gritando al entonces también Teniente Casimiro: **"¡Me voy a Matacán a estudiar más; yo quiero volar en esos aviones y como esos pilotos y no quiero que me suspendan el curso previo!"** También actuó el Príncipe Cantacuceno esa tarde de mi emoción con su Jungmeister preparada y diferente a las de nuestros grandes pilotos Aresti y Aldecoa –éste ya había fallecido en accidente en Cuatro Vientos– que volaban "a pelo".

Volviendo a la exhibición que se realizó el día 30 de septiembre de 1956, diré que todo salió perfecto. Ese día se sacaron la espina –no podía ser menos, puesto que actuaban en la tierra de la sardana de la "Santa Espina"– de la presentación en Manises y del susto de Roma. Se habían desplazado cinco aviones con el TCol. Hevia, los Capitanes Barsen y Balanzategui y los Ttes. Alvarez de la Vega y Salazar. Las figuras realizadas por cuatro aviones salieron ligadas; los cambios de formación sin fallos, y las salidas y entradas fueron a tan baja altura que el "perro" –el último y más bajo de la formación– estuvo gritándole al jefe durante toda la exhibición que no cabía entre él y el suelo; pero aguantó durante los 20 minutos que duró el vuelo.

En tierra, se estudian y comentan las maniobras.

Ese día fue el primero en que aviones a reacción sobrevolaron Barcelona a baja altura y en el que, también por primera vez, se rompía la barrera del sonido en público; concretamente el Cte. Azqueta con un F-86 de Manises.

Tan impresionante fue la demostración de la Patrulla que durante la cena que cerraba los actos, en la entrega de trofeos, el Ministro del Aire, Tte. General González Gallarza, además de felicitar a los participantes, comunicó a los miembros de la Patrulla de Manises que en lo sucesivo sería la Patrulla Oficial del Ejército del Aire.

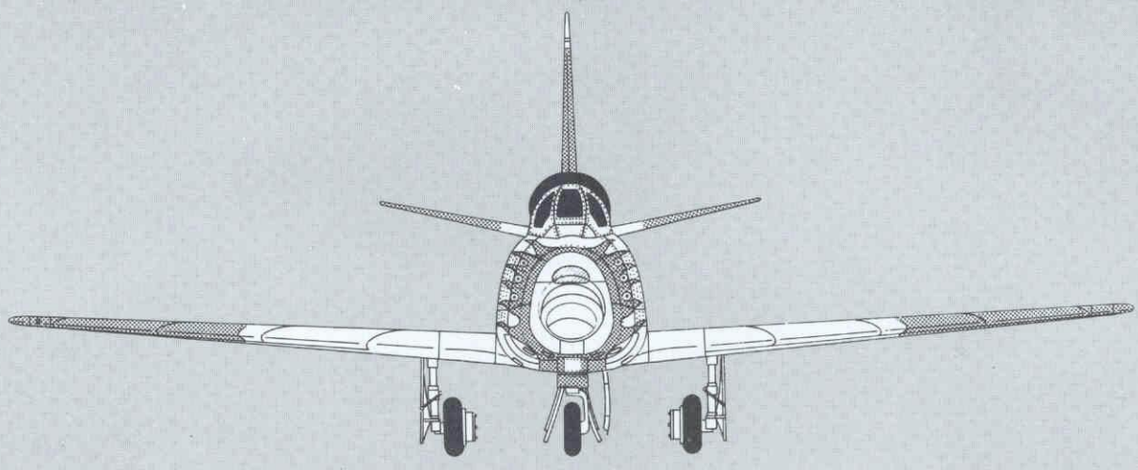
Y entre la alegría por lo bien hecho y por el nombramiento, en aquella cena ofrecida por Barcelona, nuestros hombres, ganados además por el ambiente de amistad, trasegaron un poco más de la cuenta. Total, que al aterrizar en Manises el día siguiente, no sé si por esta causa o por las causas normales de que el hombre falla más que el avión, el jefe se quedó un poco corto, puso las ruedas antes de pista y, los puntos, disciplinados, siguieron su ejemplo. Pero gracias a Dios no ocurrió nada.

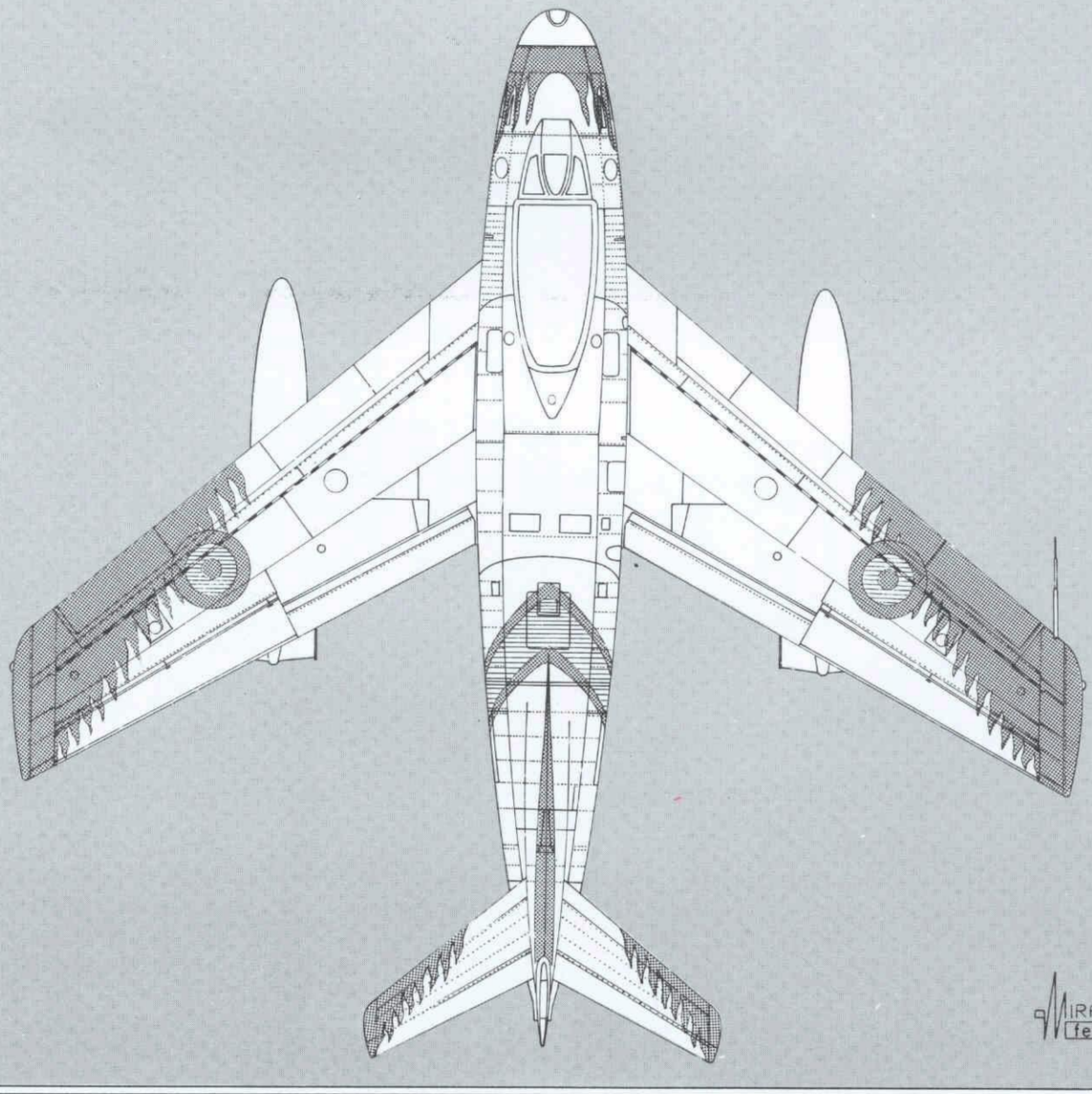
A los pocos días llegó la orden de acudir a Talavera la Real (Badajoz): el

F-86F "SABRE" de la PATRULLA ASCUA

3m
9ft

ESCALA: 1/72





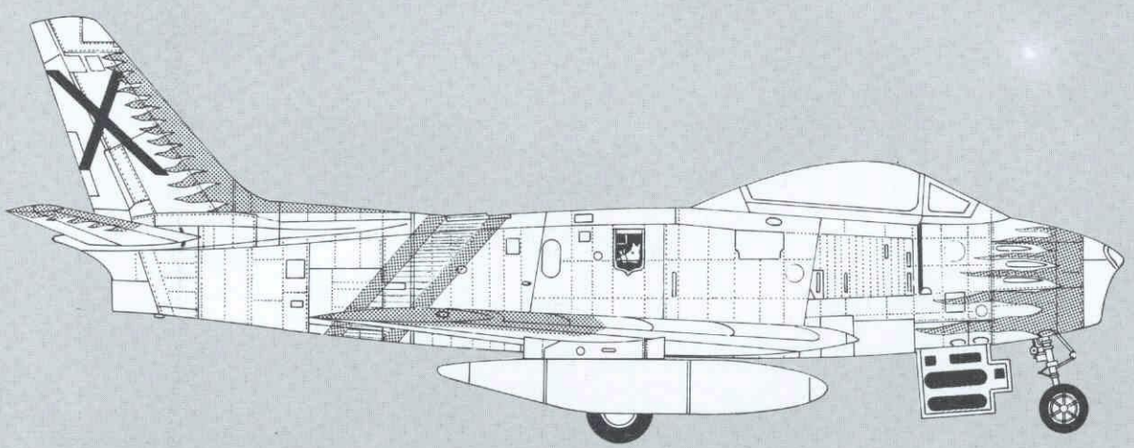
MIRANDA
feb.83

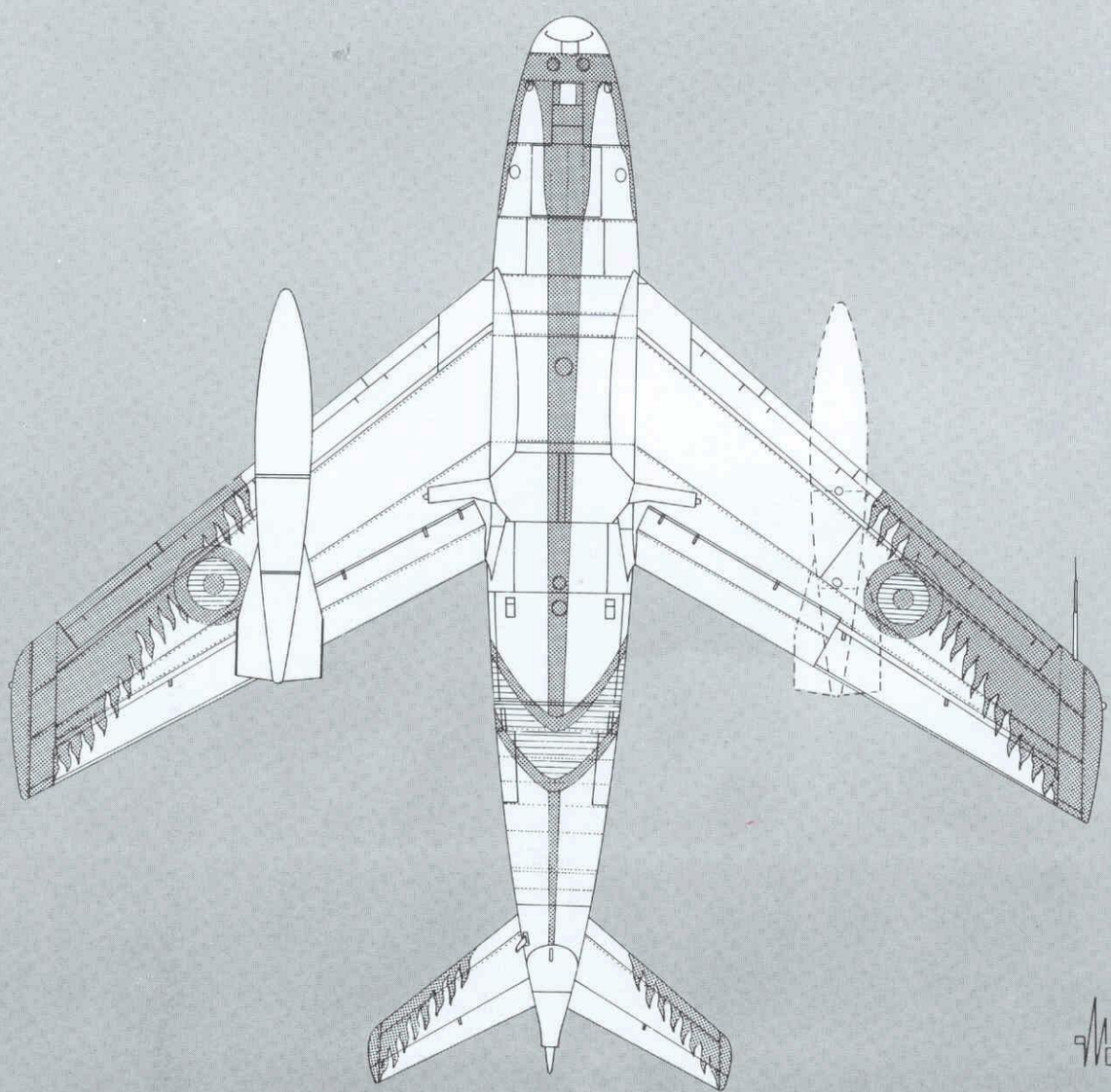
3 m

9ft

ESCALA: 1/72

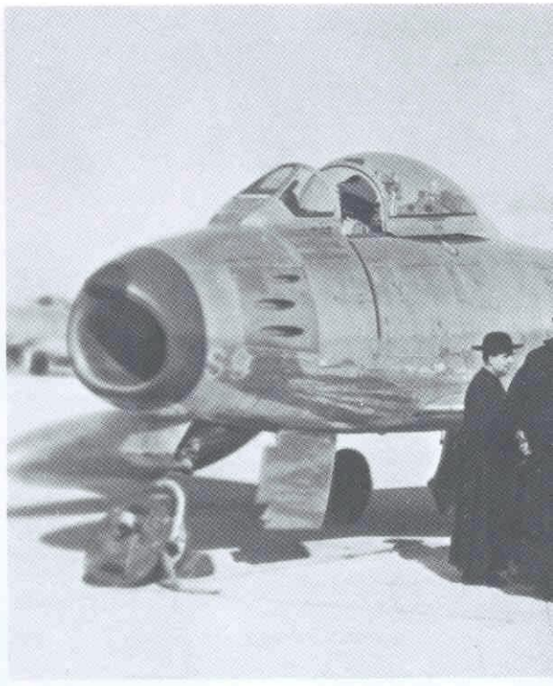
F-86F "SABRE" de la PATRULLA ASCUA





MIRANDA feb.83

Jefe del Estado, Generalísimo Franco, iba a visitar la Escuela de Reactores por primera vez. Allí acudieron treinta y dos F-86F del Ala de Caza núm. 1 y la Patrulla; toda la agrupación al mando de su Comandante el Coronel Guerrero. Se montaron frente a frente dos preciosas líneas de aviones: en un lado, las airosas figuras de los T-33. En el otro, la más burda y guerrera de los Sabres que, aún parados en tierra, parecían querer irse al aire por su cuenta como ansiosos de buscar pelea. En este marco, el día 7 de octubre, 385 años después de la Batalla de Lepanto—, las Patrullas Acrobáticas de Talavera y Manises realizaron dos preciosas exhibiciones. La que es motivo de estas narraciones estuvo en el aire 30 minutos, actuó con cuatro aviones habiendo desplazado cinco; los pilotos fueron: el TCol. Hevia, los Capitanes Barsen y Balanzategui y los Tenientes Salazar y Alvarez de la Vega. El número final de la demostración fue "la bomba", consistente en romper la formación en la parte final del rizo, cuando los aviones apuntan verticalmente hacia el suelo. A la voz del jefe, cada uno salió a 90° de su colateral para separarse y volver de nuevo en vuelo rasante a converger a muy baja altura en un punto. Este punto era, lógicamente, el lugar donde se encontraban las Autoridades; concretamente, la Torre de Mando de la Escuela. En el momento del cruce de los cuatro aviones sobre las cabezas de las personalidades, el Obispo de Badajoz se llevó tal susto que perdió el solideo.



El Excmo. y Rvdmo. Dr. don José María Alcaraz y Alenda, Obispo de Badajoz durante cuarenta y un años, fue el hijo predilecto de la Villa de Aspe (Alicante) durante noventa y cuatro. Sí, era paisano mío. Por eso, no me pierdo la oportunidad de sacarle partido a la anécdota; es el privilegio que tengo por derecho de posesión de folios, pluma, Patrulla, Obispo y voluntad de expresarme libremente. Este hombre, que supo unir el temple del acero con la más atrayente ductilidad de corazón, dirigió a sus paisanos este último mensaje: "Con las escasas fuerzas que me permiten mis noventa y cuatro años pero con el corazón repleto de entusiasmo aspense, doy un viva a la Virgen de las Nieves que llegue a los últimos confines del orbe donde haya un hijo de Aspe confiando en que será debidamente correspondido". Hoy respondo públicamente a ese viva en un rasgo de lealtad a quien me honró con su amistad. El día que el Obispo de Badajoz perdió el solideo contaba setenta y nueve años de edad.

El 2 de noviembre de 1956, el TCol. Hevia recibe la orden de partir hacia Son San Juan en Palma de Mallorca al mando de veinticinco aviones F-86F de la serie 40; objetivo: fundar el 41 Escuadrón de FFAA. Aquello parecía el fin de la Patrulla Acrobática pues, de hecho, ya no actuó hasta el 23 de junio de 1957.

Al trasladarse a Palma el jefe y quedar los otros componentes en Manises, se creó la situación siguiente: por un lado, el jefe, dedicado a organizar el 41

El Excmo. y Rvdmo. Dr. don José María Alcaraz y Alenda, Obispo de Badajoz en su visita a uno de los aviones de la patrulla con ocasión de la exhibición de Talavera.

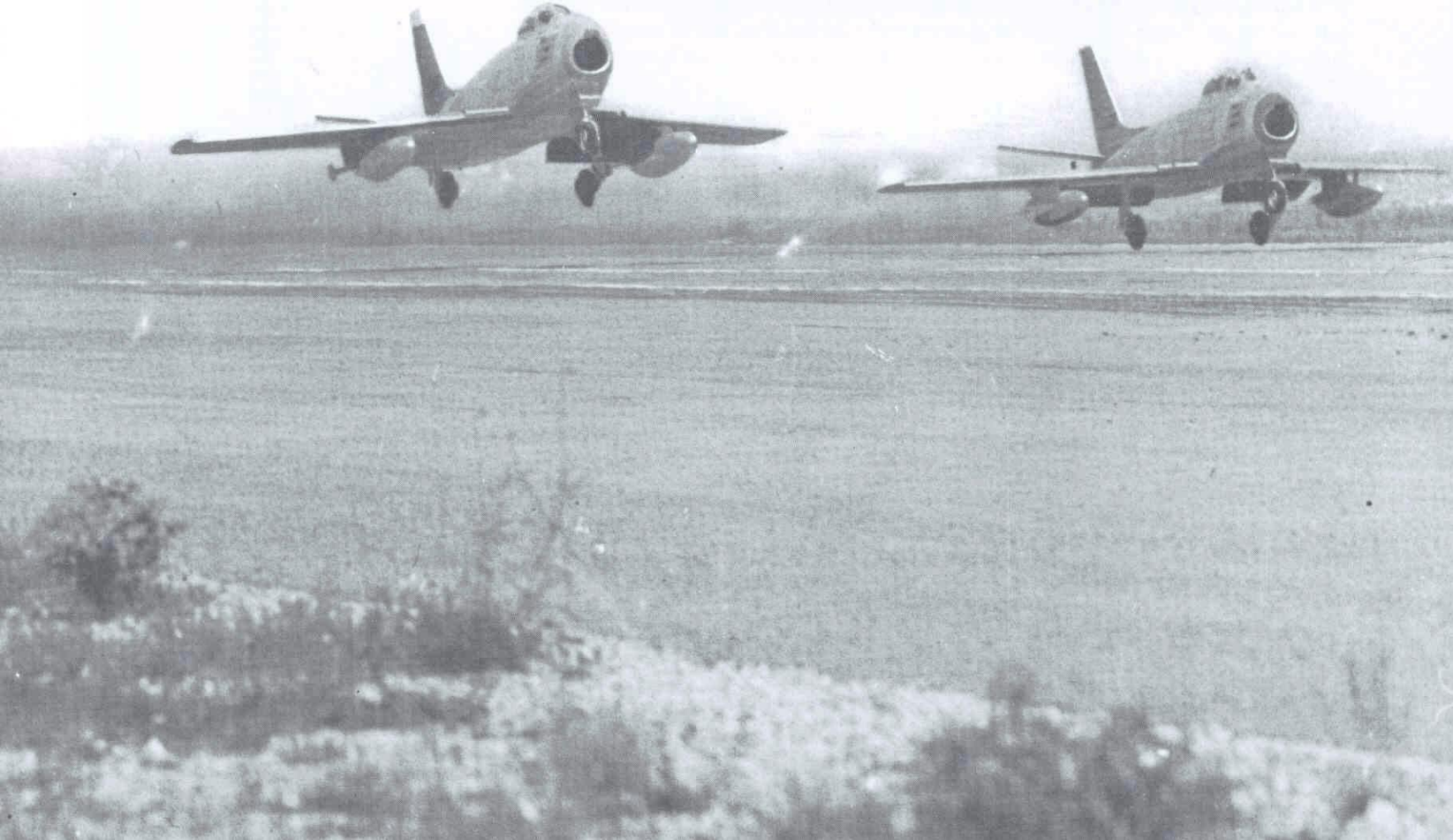
Escuadrón y a cumplir los planes de instrucción, no podía tener ni tiempo ni disponibilidad de aviones para mantener una Patrulla que podría condicionarle o retrasarle el objetivo principal de preparar una Unidad para el combate. Por otro lado, los miembros en Manises que, sin orden expresa de seguir y sin ningún festival a la vista, tampoco hicieron ningún vuelo de acrobacia en formación en este tiempo. Corrobora esta afirmación el hecho de que en el Diario de Operaciones del 11 Escuadrón hay consignada una exhibición de cuatro aviones el día 9 de diciembre en Los Llanos (Albacete) realizada con motivo de la Campaña de Navidad. Esta formación fue mandada por el Cpt. Salom y en ella no aparecen los nombres habituales que hasta ahora estamos reseñando, salvo el Tte. Herráiz que como número tres, se entrenaba con la Patrulla.

Y de esta manera entramos en el año 1957, año histórico para Valencia y Manises por la triste riada en la que tan destacada actuación humanitaria de entrega y solidaridad tuvieron el Ala de Caza núm. 1 y el SAR. Pero éste no es el tema. Si Dios me da tiempo y lugar, ya lo narraré en otra ocasión; vale la pena. Sigamos con nuestra Patrulla.

A principios de junio, el TCol. Hevia es llamado a Madrid y, como en esta ocasión se produce la recreación de la Patrulla, también prefiero que sea él mismo quien nos lo cuente. **"Cuando el General Longoria, Jefe del Estado Mayor del Aire, me encargó que formara una Patrulla Acrobática para ir a Milán, respetuosamente rehusé. Pero había que asistir porque el Ejército del Aire había aceptado la invitación y no podía volverse atrás. Me dijo que escogiera el personal que quisiera y que tendría las máximas facilidades, pero que la decisión ya estaba tomada".** Y ante tal decisión, la solución fue: coger el núcleo que quedó en Manises, el jefe y otro miembro serían de Son San Juan y los aviones y especialistas de ambas Unidades. Empiezan los entrenamientos que se realizan simultáneamente en Palma con Hevia de jefe y en Manises con Barsen; periódicamente se reúnen todos en Palma donde se hacen ensayos generales con Hevia como único jefe.

Y, a pesar de las dificultades que ésto entraña, se pone a punto la Patrulla.

Pero antes de ir a Milán hay ocasión de constatar la realidad: el 23 de junio de 1957, la ciudad de Valencia entrega un Estandarte al Ala de Caza núm. 1. Los actos, solemnísimos, fueron presididos por el General Subsecretario del Aire en representación del Ministro, el Prelado de la Diócesis ofició los actos religiosos y fue Madrina la señorita Amelia Trenor Calatayud. Con tan fausto motivo se organizó un gran Festival Aéreo al que asistieron alrededor de 150.000 valencianos que, en correspondencia al gesto de su



regalo, fueron invitados en un gran día de "Puertas abiertas" a que dieran fe de la entrega del mismo y a presenciar el estado de preparación de sus Fuerzas Aéreas por medio de las diferentes representaciones que las Unidades del E.A. enviaron a Manises. Allí pudieron apreciar la belleza y el riesgo de los saltos de los paracaidistas de Alcantarilla con su Jefe y su Capellán —pobre don Aquilino— al frente; la Patrulla de T-6 de Salamanca; los helicópteros del Servicio de Salvamento —los mismos que cuatro meses más tarde volverían a Valencia a salvar a esos mismos asistentes de las aguas enfurecidas del Turia—; el Cte. Aresti con su Jungmeister de serie; el Capt. Herráiz que pasó la barrera del sonido sobre nuestras cabezas y el Cte. Grandal que realizó unas pasadas a muy baja altura y a muy alta velocidad. El TCol. Hevia realizó una exhibición en solitario con un F-86 —aquella del rizo con cuatro toneles uno en cada noventa grados— y el resto de la Patrulla con el Ct. Barsen y los Capitanes Balanzategui y Fernandez Sequeiros, que actuaba por primera vez, y el Tte. Salazar, hicieron un vuelo que duró desde despegue a toma treinta minutos y que asombró al pueblo asistente. Como detalle singular, se reseña, que en esta ocasión se utilizó por primera vez un sistema para formar humo blanco que aún dio más vistosidad a la exhibición.

Y puesto que hemos llegado a este punto del tema del humo, hagamos también su historia que es, más o menos, ésta:

Al principio, cuando los aviones de la Patrulla eran de la serie 25, se utilizó el depósito del sistema antihielo del filtro de combustible, el cual se cargaba con aceite que era quemado a la salida de los gases del motor. Funcionó bien, pero debido a que su capacidad era solamente un galón, el sistema tenía poca duración y se podían hacer muy pocas figuras acrobáticas con humo.

Posteriormente, al llegar los aviones de la serie 40 que no disponían de este depósito, hubo que ensayar otro sistema a base de líquido que en contacto con el aire, producía una condensación que era realmente una nube: el tetracloruro de estaño en los aviones de Palma para ir a Milán y el clorosulfónico en Manises; por cierto que éste, se compró a Anónima Cros. En esta modalidad, el depósito iba adosado debajo del plano derecho y con un montaje complicado a base de sacar los detonadores del destructor del IFF, se iniciaba la apertura de una válvula; con esta más o menos abierta, la presión dinámica del aire de la marcha del avión empujaba el líquido que, al salir por detrás, producía la estela de aire condensado por contacto del líquido con la atmósfera. Y si bien es verdad que este sistema dio más autonomía en cada vuelo, también es cierto que fallaba con harta frecuencia: algunas válvulas no abrían, otras lo hacían intermitentemente, dando por resultado el que más que una estela, fueran nubecillas como señales de humo. Y esto podía hacer pensar que al ser el Sabre un avión de procedencia americana, quizá quisiera hacer algo así como un homenaje a sus legendarios paisanos y antecesores de las praderas.

El último y definitivo sistema —pero a partir de 1961— fue aprovechar uno de los depósitos exteriores de 120 galones de combustible. Vacío de carburante y anulado el conducto que lo llevaba al motor, se llenaba con aceite —una cantidad en función del empleo, problemas en las bases de despliegue, etc.— y, aprovechando la presión producida mecánicamente y que en condiciones normales servía para impulsar el combustible al motor, se

El Capitán Balanzategui, uno de los mejores reactoristas de la primera época, hombre de gran espíritu y empuje, que fue miembro de la patrulla en sus tiempos heróicos y que desapareció trágicamente en accidente sufrido en Getafe.

Participantes del Festival Aéreo, que tuvo lugar el 23 de junio de 1957 en la B.A. de Manises, posan con el Prelado de la Diócesis de Valencia y los Generales Lacalle y Palacios. Se celebraba la entrega de un Estandarte al Ala de Caza núm. 1.

derivaba con una tubería a lo largo del fuselaje y se quemaba éste por los gases de salida del motor; este montaje producía una estupenda estela que no fallaba normalmente y que era algo así como el movimiento continuo por el gran número de veces que podía usarse. Aunque esta solución, tan fenomenal, obligaba a que los aviones volaran con un depósito exterior de combustible anulado y esto, se notaba en los viajes largos; por esta razón, en ocasiones tuvimos que hacer escalas en puntos intermedios de la ruta. Otro efecto que producía hasta que se consumía el combustible del tanque izquierdo, era que el plano de este lado pesaba más. Y al correr los años, cuando fui Jefe de la Patrulla, fue tanta la obsesión que tuve por corregir este efecto, que lo hacía en demasía; en los rizos, en lugar de salir verticales como era de desear o inclinados hacia la izquierda por el mencionado efecto, ¡me salían inclinados al lado derecho! . Por esta razón, mis puntos me decían que "codilleaba" en un acertado símil con los toreros que tienen este defecto y tan comprensible para mí, dada mi gran afición a este arte. Aparte estas disgresiones —aun faltaban años para llegar a este sistema de humo y a mi liderazgo— éste y definitivo sistema de fabricar humo fue tan bueno que sus entusiasmados creadores —el Capitán Borreguero y su equipo— habiendo dado con el quid del asunto, pensaron en la posibilidad de que el humo fuera de colores: querían hacer —o quizá desde Madrid se ordenara— la Bandera Nacional a base de poner unos aditivos coloreantes al aceite. De estas pruebas recuerdo que el supuesto y deseado color rojo salía rosado, y que también estas mezclas atascaban las válvulas. Por fin se desechó esta idea y quedó definitivamente el blanco que dio un gran rendimiento.

Capitán Esteban R. Sedano.

Pero sigamos con la Patrulla que, tras lo de Valencia, ya estaba lista para ir a Milán donde pasaron muchas cosas. El equipo estuvo compuesto por el TCol. Hevia, los Ctes. Escalante y Barsen y los Capitanes Balanzategui, F. Sequeiros y Salazar. En aquella primera semana de julio de 1957 pasó por Milán una ola de calor como no se recordaba. En los entrenamientos tuvieron que volar casi en bañador; la superficie de los aviones quemaba; sentarse en el avión era un suplicio. Antes de subir y después de bajar tenían que darse una ducha para contrarrestar aquel calor insoportable. Pero, a pesar de esta temperatura que, en ocasiones llegó a alcanzar hasta 52° centígrados en la pista de vuelo, la base de Cámeri —donde desplegó nuestra Patrulla— fue declarada "bajo mínimos" durante una hora ¡por niebla! ¿Qué pasó para que tal insólito fenómeno se produjera...? , pues... sencillamente, nuestro sistema de humo que, aunque chiquito, era matón. Los mismos testigos o autores no se ponen de acuerdo para narrarlo. Hay tres versiones distintas de las que la más fidedigna es la siguiente:

El día anterior a la exhibición con los aviones listos para realizar un ensayo, fueron suspendidos los vuelos. Como los depósitos estaban cargados con el líquido productor de humo que tenía un alto poder corrosivo, era imposible dejarlos así hasta el día siguiente. Así es que desmontados éstos, nuestros mecánicos se fueron a un lugar alejado y los vaciaron en unos bidones originando el nieblón que organizó lo que ya es sabido.

Sigamos con Milán: allí se actuó por primera vez con los aviones pintados: una bandera española cruzada en forma oblicua sobre la parte posterior del fuselaje a ambos costados y unida en la parte superior e inferior. Todo el vuelo duró veinticinco minutos saliendo de Malpensa pero efectuando una toma y despegue en Linate como si despegaran del mismo Aeropuerto donde se realizó la exhibición. Me imagino los esfuerzos que tendrían que hacer para mantenerse juntos con este terrible calor que reduce el empuje de los motores a reacción de forma muy notable. Y como mal de muchos es consuelo de..., digamos que los italianos también hicieron su numerito: el día del Festival presentaron el avión F-86D fabricado en Italia; después de la exhibición, el piloto hizo un aterrizaje perfecto, pero con el tren de aterrizaje dentro.

Y como colofón del anecdotario milanés, dos hechos relacionados directamente con la bella capital de los Sforza. Una tarde, los miembros de la Patrulla visitaron Milán. Al llegar a la puerta del célebre y noble edificio de la Scala, cuna del bel canto, se sintieron obligados a emular a los Tita Ruffo, Anselmi, la Patti, la Callas... y, sin ningún complejo, entonaron a coro ante los asombrados oídos de los italianos que, desde el Corredor de Vittorio Enmanuelle se acercaron a oirlos, nuestro no menos famoso canto: "El vino que tiene Asunción...".

La otra historia –y cierro el tema Milán– fue que la Comuna premió con la Medalla de Oro de la Ciudad al TCol. Hevia y al Cte. Barsen.

Después de este Festival, el TCol. Hevia reconsidera las dificultades habidas para prepararlo al alimón entre Palma y Manises, y piensa que lo mejor sería que quedase definitivamente en esta Unidad: aquí se encontraba el grueso de los componentes y había mayor facilidad de aviones y, como equipo, también era mejor que hubiese una compenetración y conocimiento mutuo y permanente entre los hombres que lo componían. Por eso, él dejó la Patrulla que quedó defintivamente en el Ala de Caza núm. 1.

Por cambio de destino y de situación de algunos componentes, se reestructuró la Patrulla, entrando en ella los Capitanes Esteban Rodríguez Sedano, Parés y Berriatúa. Y así acabó 1957.

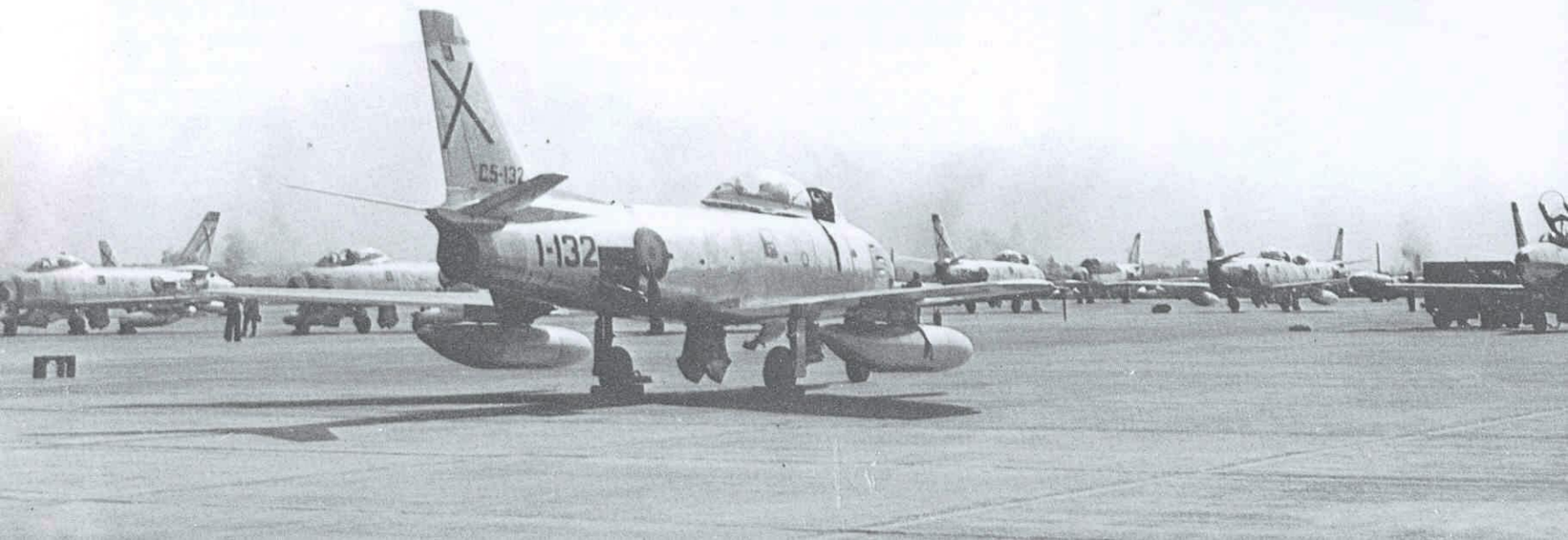
Cómo empezar a narrar 1958...? ¿Lo defino como año muy triste...? ¿Digo que fue el primero de un paréntesis de inactividad que duró tres años...? ¿Lo presento como el año a partir del cual la Patrulla se llamó para siempre "ASCUA"...? En un plano muy inferior de valores diré que en el terreno personal, fue definitivo para mí; ese año ingresé en la Patrulla.

Quizá lo mejor sea escribir guiado por los datos de que dispongo, pero dejando que los recuerdos hagan el resto de forma espontánea.

El día 5 de mayo, con motivo de unos ejercicios de interceptación realizados por cuatro formaciones del 11 Escuadrón como cazas y otras tantas del 12 como blancos, actúa la Patrulla sobre el asentamiento radar de Villatobas como colofón del acontecimiento. Como espectadores de honor se encontraban los mandos y alumnos de la Escuela Superior del Ejército. Al mando del Cte. Barsen actuaron cinco aviones que despegaron de Manises en un vuelo que duró una hora y diez minutos.

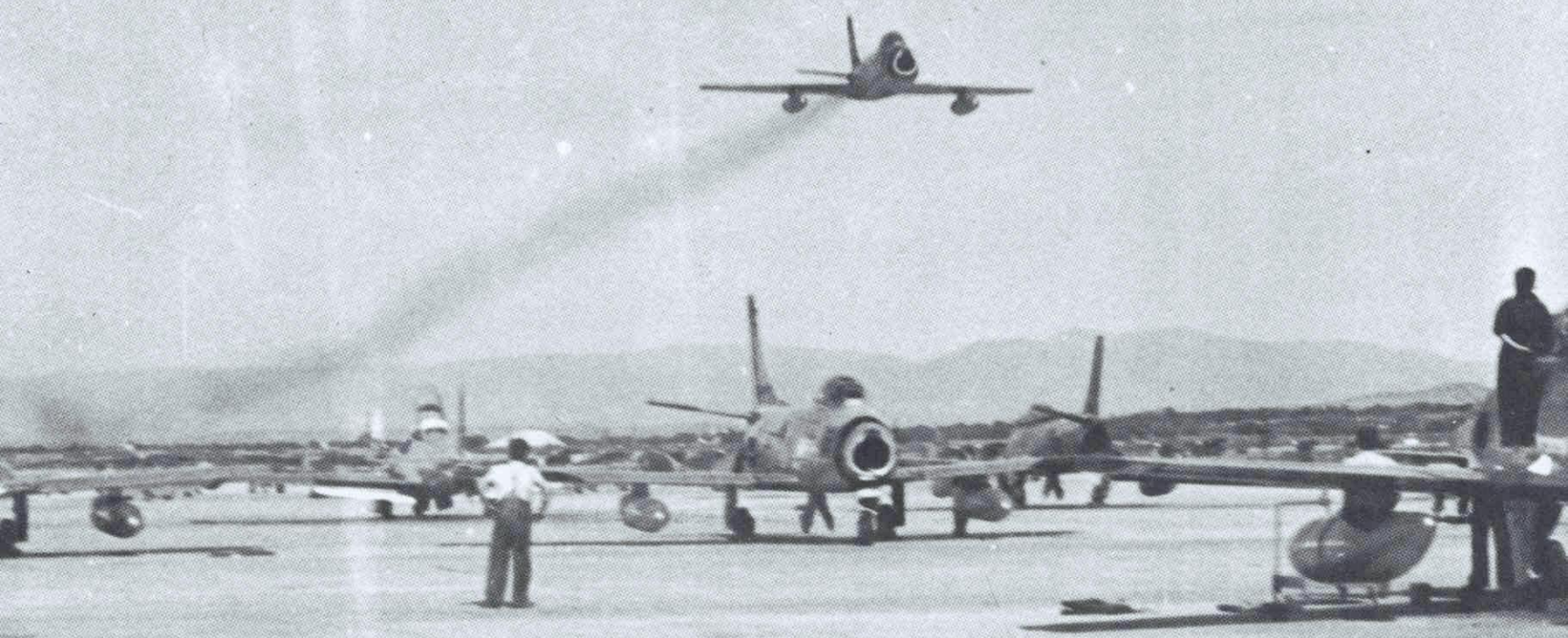
Capitán Parés.

Fotografía de la derecha: Los componentes de la patrulla en Manises, el Comandante Barsen y los Capitanes Balanzategui, Salazar y Sequeiros que constituyeron el núcleo de su posterior estructuración.



El 25 del mismo mes lo hicieron en Zaragoza en un gran Festival en competencia con los famosos "Skyblazers" de la USAF. En esta ocasión, el mando militar lo ostenta el Cte. Balanzategui que lleva a los Capitanes Esteban, Berriatúa, Salazar y F. Sequeiros, actuando éste como número uno durante la exhibición por decisión del propio Cte. El vuelo tuvo una duración de cuarenta minutos. A este Festival también fue invitado el TCol. Hevia que realizó una exhibición en solitario con un avión de Palma.

Por estas fechas se me ocurrió pensar que podría estar en la Patrulla. Con ocasión del destino del Capitán Salazar a la Academia General del Aire, me fui a ver al Cte. Barsen: **"Mi Comandante, yo quiero ingresar en la Patrulla". "¿Has hecho acrobacia en formación...?" "¿No, mi Comandante; sólo "pescadilla". "Entonces... ¿cómo quieres ser de la Patrulla sin saber si aguantas...?" "Una vez tiene que ser la primera para saberlo". "Bien, que te pruebe el Capitán Esteban R. Sedano; salid con dos aviones del 11 y a ver que pasa".** Y salimos y me probó. Al bajar dio la novedad de aquel impresionante vuelo donde el seguirle fue sólo cuestión de amor propio y voluntad férrea de no romper la formación, con olvido total del horizonte y de la posición en el espacio y no saber ni dónde estaba la base ni nada referente a los instrumentos del control del motor de mi avión; **"aquí tengo una palanca, un mando de gases y unos pedales; con todo esto, yo no me separo del "Comín —eran mis pensamientos— a menos que me diga que lo haga".** Al bajar dio la novedad: **"Sirve".** Y así, de esta sencilla manera quedé vinculado a la Patrulla,



pero no realicé ningún entrenamiento en formación hasta el 25 de septiembre. Pero antes, con motivo de una invitación hecha por el Ayuntamiento de Cádiz para el 31 de agosto, tuve mi primer contacto con la Patrulla llevando el avión reserva porque el Capitán F. Sequeiros estaba de permiso.

La exhibición de Cádiz —cómo no— tuvo su guasa. Allí fuimos los Ctes. Barsen y Balanzategui y los Capts. Esteban, Parés, Berriatúa y yo. Los Sabres quedaron en Morón desde donde actuamos. El día 30 invitados a pasar unas horas en Cádiz y a ver la playa de la Victoria, donde tendría lugar la actuación, nos llevaron en un Junkers 52 de Morón a Jerez y regreso y desde aquí en coche por la Bahía a la "Tacita de plata". Hubo algún lío en el protocolo y en el alojamiento; pero todo se arregló. Por la tarde, al entrar en el Estadio "Ramón de Carranza" por el túnel de jugadores, vestidos de uniforme y con el partido empezado, el público nos dio unos pitidos. De momento nos preocupamos, pero todo se aclaró cuando miramos a nuestras espaldas y vimos caras sonrientes que nos hacían señas de que no veían por interferir su visual durante el ratito que estuvimos de pie esperando que el que nos acompañaba —¿recuerdas amigo Fernández?— encontrase donde sentarnos.

El día 31 hicimos la exhibición. Como yo iba de reserva, se me encomendó la misión de "abrir plaza". Piqué sobre la Playa y, a gran velocidad y pegado al mismo borde donde se juntan las olas con la arena, di un pasadón a todo lo largo, llegando hasta las murallas de Cádiz. Me revolví y

realicé lo mismo en sentido contrario. Al final, encabrité y salí de allí haciendo toneles hasta que se me acabó la velocidad y puse rumbo a Morón. **"Torero seis, fuera"** ese día llevábamos ese indicativo tan español, aunque normalmente la Patrulla siempre llevó el propio indicativo del que la mandaba; con el Cte. Barsen era **"AVUTARDA"**; pero, como digo, ese día éramos **"Toreros"**. El uno me oyó y dijo: **Recibido el seis fuera: vamos para allá".** Pasan unos segundos y escucho al jefe: **"Tirando para el looping".** Pasan otros segundos y me sobresalto al oír: **"El cinco rompiendo, tengo una pérdida de compresor! ".** El jefe, preocupado por sus propios problemas —velocidades, enfilar bien, no comprometer la seguridad, cambios de formación, etc.— no le oyó y siguió dando órdenes... **"paso a flecha... ¡ya! " "Paso a campana... ¡ya!"** ...hasta que el número cuatro le dijo: **" ¡Uno, no mandes más cambios que hace "media hora" que vamos solamente cuatro y en rombo! " "¿Qué dices? ". "Lo dicho —era Berriatúa quien hablaba— que desde que rompió Pepe por pérdida del compresor, estamos en rombo y sin cambiar de formación".** Y Pepe que no dijo nada más. Yo le creí estrellado contra el mar. Pensé en el jefe, al que se le habían presentado un problema gordo en plena exhibición. No teniendo más valor para aguantar, cambié de canal de radio para no enterarme; hice el avestruz aunque de una forma rara, puesto que mi cabeza, en lugar de estar bajo tierra, se encontraba a varios miles de metros sobre ella. Y seguí hacia Morón. **"Ya me lo contarán, porque esto no hay quien lo aguante".**

Cuando volvieron, venían los cinco juntos. Ya en tierra me enteré de que Parés, con todos sus familiares en la playa a donde habían ido desde Jerez, al recuperar su avión de la grave situación en que estuvo, pensó que lo mejor sería morir por considerar que no sobreviviría moralmente a lo que él

consideraba su culpa. Luego lo pensó mejor y se dijo: " ¡Pués mis padres me ven! ". Y lo vieron: cuando el rombo salía él entraba y hacía su número personal. Y así, ligaron una exhibición escalofriante de cruces y pasadas sincronizadas que enervó al respetable que en aquella cálida y luminosa mañana de San Ramón, atestaba la playa.

En la furgoneta, el Capitán Parés pedía un arresto al jefe y así poder enjugar su acción. Aducía que jamás debió quedarse dando pasadas a "contrapelo" pero que pudo más la situación que el deber. El Cte. Barsen le respondió: **"Pepe, que te crees tú eso, meterte un arresto y quedarte tranquilo con tu conciencia... ni hablar; te arresto a no arrestarte, que ya vas bien servido"**

Pero estas interioridades no las supieron las buenas gentes de Cádiz. Lo cierto es que allí se causó tanta impresión que empezaron a recibirse llamadas telefónicas en Morón para que volviéramos otra vez a estar entre ellos y agasajarnos. En Manises, días después, lo mismo pero por correo. Los gaditanos emocionados enviaron a su paisano el Cte. Barsen cartas y telegramas agradeciendo nuestra participación en sus fiestas de agosto. Y el año siguiente, en los Carnavales nos cantaron las "Chirigotas". Tengo siete libritos que nos enviaron. En ellos hay letras de pasadobles, couplets, etc. Todos tiene

su gracia y en todos los libritos se hace mención de la Patrulla. Elijo tres de ellos porque son los que mejor reflejan lo que fue la exhibición:

"Este verano estuve en el balneario
viendo la exhibición de los aeroplanos
hicieron filigranas y maravillas
lo mismo boca abajo que boca arriba
y luego se tiraban de coronilla.

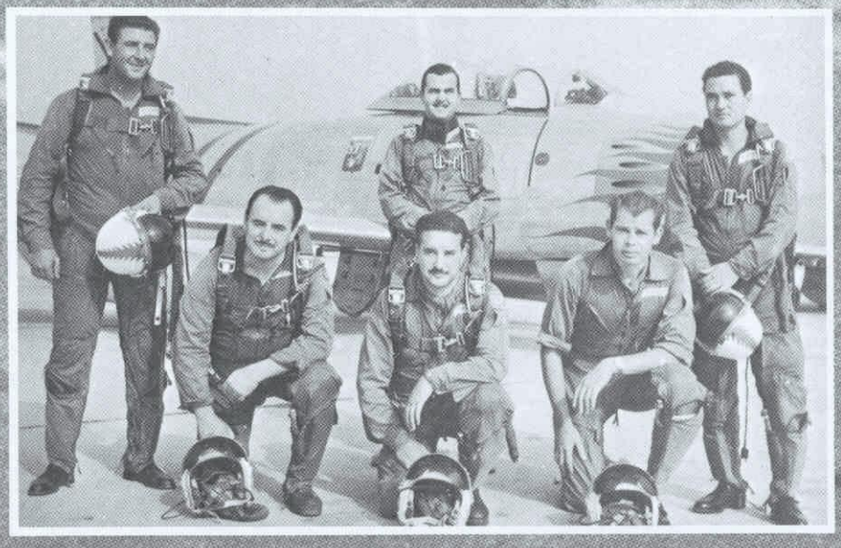
Allí creyeron muchos panetes
que remontaban un barrilete
pero cuando los vieron picar barrena
vimos más de un valiente comiendo arena."

"En el balneario con los aviones
hubo bocinazos y hasta empujones
y hasta un piloto tan bajo tan al pasar
que llevó entre las manos
un cangrejo de la mar"

Y éste:

"Caramba, nos hizo recordar
aquellos aviones
pegando volteas
primero al "alante"
y luego el de atrás,
parecía un cohete
por la gloria de mamá".

La Aeronáutica invitó a la Patrulla a Roma en visita turística desde el 1 al 6 de septiembre; sólo cuatro aviones. La decisión de quién iba fue sencilla: los cuatro pilotos más antiguos. Así es que el 1 salieron hacia Prática di Mare los Ctes. Barsen y Balanzategui y los Capitanes. Esteban y Parés. Al llegar al cielo de Roma, nuestra Patrulla se encuentra con muy poco combustible y con nubes hasta una altitud de 40.000 pies. El mejor inglés de todos no fue contestado por el Control de Tráfico de Roma. **"Roma control, Roma control, this is Avutarda flight, over..."**. Nada. Empiezan a inquietarse pues el combustible sigue bajando y no pueden descender a través de las nubes sin el correspondiente permiso, salvo vulnerando las más elementales reglas de seguridad en vuelo y por supuesto, apuntándose a colisionar con algún otro avión que, tranquilo y autorizado, va reglamentario. Los que habéis vivido estas situaciones de no saber cómo va a terminar la aventura, reconoceréis que no es agradable estar allá arriba, sin ver el suelo, sin que nadie te conteste y sin poder descender viendo que el nivel de combustible baja y baja sin ningún rendimiento. Entonces... pero es mejor que nos lo cuente el propio autor: **"In extremis me saco de la manga un italiano que entonces era totalmente inventado y radio: CONTROLE DI ROMA, CONTROLE DI ROMA, AQUI CUATRI AVIONI SPAGNOLI QUI MANCAMO COMBUSTIBILE A CUARENTA MILE PIEDDI SUPRA GLEI NUBI... y, ante la sorpresa de todos, el Controle di Roma sale como una bomba y dice: ¡AUTORIZATI DESCENDERE E ATTERRIZAGIO! ".**

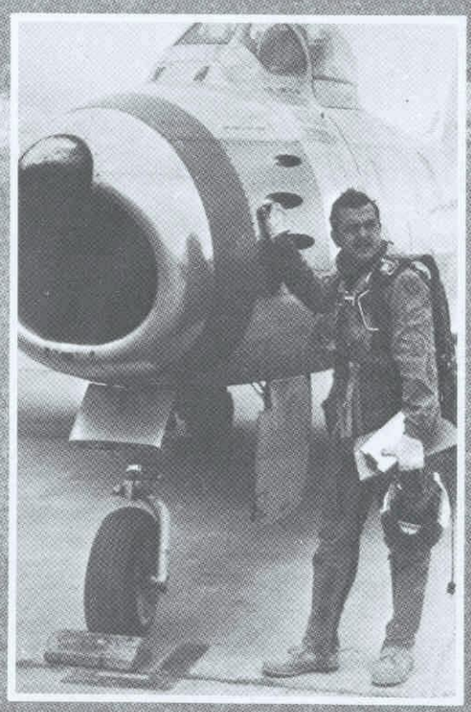


Participantes de la exhibición de Cádiz el 31 de agosto de 1958. Comandantes Barsen y Balanzategui y Capitanes Esteban, Parés, Berriatúa y Almodóvar.

Para el día 6 del mismo mes, se solicitó la presencia de la Patrulla en la Escuela de Paracaidistas de Alcantarilla. Como estaba en Roma, se decidió que fuera una representación simbólica. Como el Capitán Berriatúa se había marchado de permiso después de lo de Cádiz y el Capitán F. Sequeiros aún no había vuelto, me correspondió la responsabilidad de esta representación. Desde Manises y en un vuelo que duró una hora desde el despegue hasta decir **"pista libre"** en mi Base de salida, hice en Alcantarilla una demostración acrobática. Como recuerdo de aquella tarde —el sol bastante bajo y la atmósfera tranquila— tengo en casa una copa de buen tamaño que me enviaron porque no pude estar en la fiesta; en ella está grabado: "El Aeroblub Cierva Codorniu al Capitán Almodóvar. Copa del Excmo. Sr. Gobernador Civil. Alcantarilla, 6.9.58".

A mediados de septiembre comienzan los entrenamientos para el Festival Internacional que el día 19 de octubre tendría lugar en San Pablo (Sevilla).

En uno de estos entrenamientos, al efectuar la "Bomba descendente", el Capitán Berriatúa que iba de cuatro, se estrelló contra el suelo muriendo en el acto. En aquel momento iban en la formación los Comandantes Barsen y Balanzategui, el Capitán Esteban y él; yo me había ido de la formación por orden del jefe, puesto que en esa época, la "bomba" la hacían sólo cuatro aviones. Por eso, fui el único miembro de la Patrulla que presenció el accidente desde el aire ya que los otros, bastante tenían con controlar su avión. Desde una altura de 5.000 pies al sur de la Base de Manises, oí decir al jefe: **"Tirando... preparados para romper... ¡ya!"**. Vi la palmera que formaron los cuatro saliendo cada uno a noventa grados del otro y, sin saber por qué, me quedé mirando fijamente el avión de Jaime; noté algo raro; lo veía como si bajara panceando, pero pensé que sería un efecto de mi propia marcha. Vi que el avión empezaba a juntarse con su propia sombre: "Que bárbaro... que forma de bajar... que tío...". De momento vi que la sombra se separaba del avión y respiré. "¡ya sube...! ", pero, de pronto se juntan nuevamente y veo salir del avión un reguero de fuego que, partiendo de la carretera Madrid-Valencia, sigue por la tierra en diagonal unos doscientos metros y se detiene contra la esquina de un caserón. Luego una explosión que vi y sentí amortiguada, pero que no oí. y... el final. En mi angustia la emprendí a puñetazos con la parte izquierda del cristal de la cabina de mi avión y grité bajo mi máscara: "¡¿Por qué Señor, por qué...?! ". Eran las 13:28 del 25 de septiembre de 1958. Y este dato lo doy con tanta precisión porque hay un reloj que se paró a esa hora. Un reloj que un hombre había colgado de un clavo en la pared que quedó derribada por el impacto. En ese momento, el hombre salió de la ducha, se tapó con lo que pudo e intentó salvar al piloto. Ese hombre sencillo, del pueblo, en lugar de clamar y exigir daños y perjuicios, ofreció el reloj a Tere, la viuda, por si quería guardarlo entre sus recuerdos. Esta, en corres-



Capitán Almodóvar, protagonista del "pasadón" a lo largo de la playa de la Victoria que, tan claramente nos muestra la fotografía.

pondencia por el gesto, le regaló más adelante otro de oro; ese hombre se casó el día siguiente de lo narrado. Y siento no saber su nombre porque merece ser incluido en el historial de la Patrulla. Pero aquí queda su gesto de hidalgo español.

Después de este accidente que afectó a todos por como se produjo a la vista de toda la Base —que al tener la Patrulla como una cosa suya y querida, salía en pleno a verla— y por la calidad humana y profesional del Capitán don Jaime Berriatúa Sánchez que no voy a descubrir a quienes tuvieron el placer de conocerlo, se guardó en su homenaje unos días de luto sin que la Patrulla apareciera en los azules cielos de la Valencia del pintor Sorolla, a pesar de la inminencia y proximidad del Festival de San Pablo.

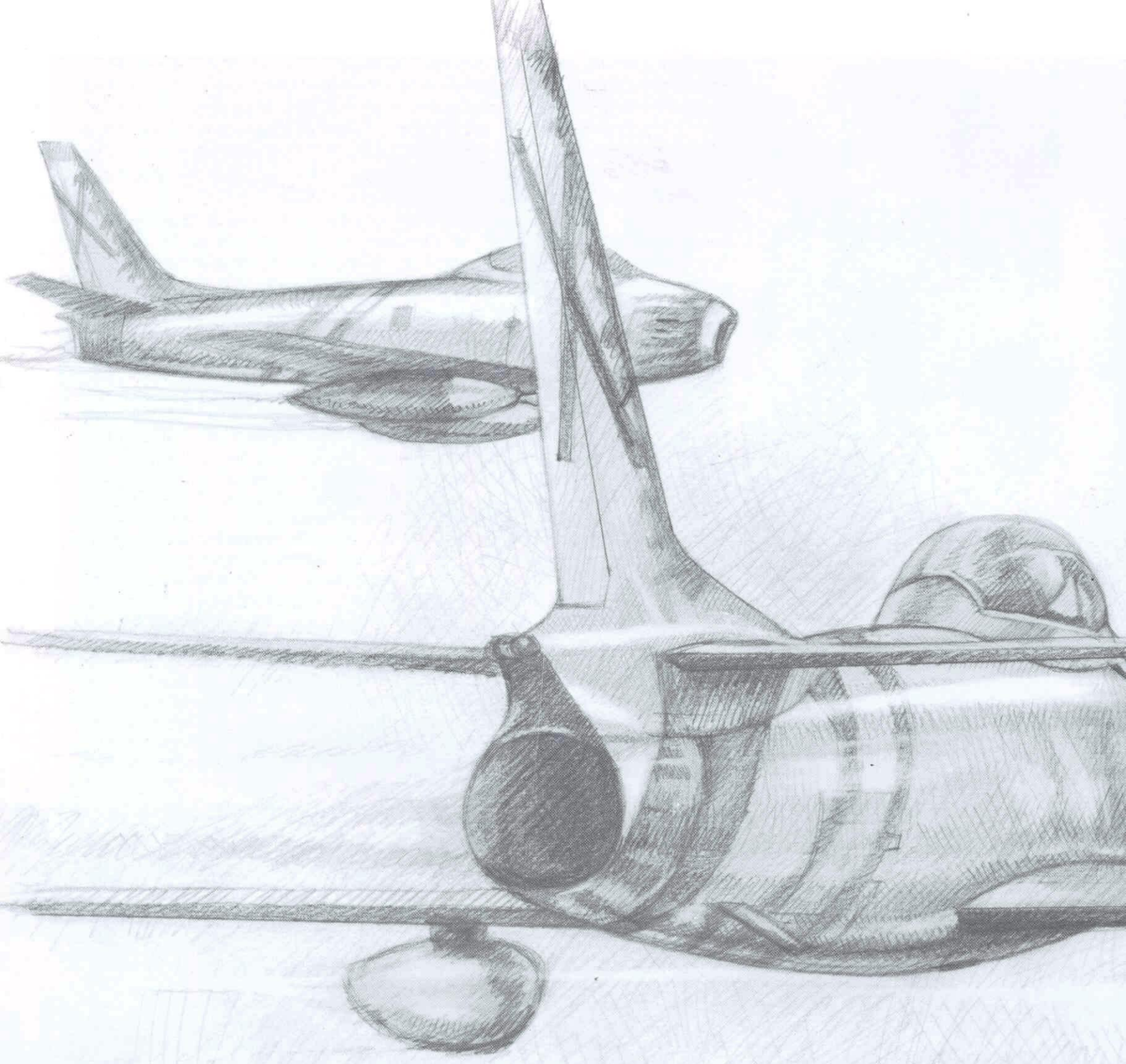
El día 7 de octubre, doce después del accidente, nos reunimos de nuevo en un "briefing" para proseguir los entrenamientos. El Comandante Balanzategui se hizo cargo de la Patrulla decidiendo que el Capitán F. Sequeiros volara como número uno por pensar que éste tenía mejores condiciones que él para

El Capitán Berriatúa, quizá el hombre más alegre del equipo y paradójicamente su única baja, cuyo indicativo "ASCUA" fue adoptado como nombre de la Patrulla Acrobática Española.

dirigir la Patrulla en vuelo. En ese "Briefing", con un ambiente tenso y emocionado porque faltaba por primera vez el compañero que con sus bromas y alegría innata le daba mucho salero al asunto, ocurrió lo siguiente: Alguien dijo —estoy casi seguro que fue Ramón— **"¿Qué os parece si le ponemos a la Patrulla el indicativo radio personal de Jaime...? "** Tras unos segundos de más emoción, pálidos y temblando, contestamos: **" ¡SI! "... "Pues de acuerdo,... Patrulla Acrobática Española, para siempre... ¡ ¡ ¡ASCUA! ! ! .**

El día 17 salimos hacia Morón para actuar en el Festival de San Pablo. El día antes, el Coronel Director del Festival nos reunió en una de las salas del Real Aeroclub de Sevilla. Allí estaban las Patrullas extranjeras y todos los participantes españoles **"¿Quién de ustedes habla inglés...? ", preguntó a los españoles. "Yo, mi Coronel". "Y...¿quién italiano...? ", "Yo, mi Coronel". "Muy bien, hombre, me va a ser muy útil". "Alguien habla portugués...? " "Yo, mi Coronel".** Hasta los extranjeros se contagiaron de nuestras risas, pues era el mismo hombre el que había contestado las tres veces. Así es que entre el Coronel Serrano de Pablo y el Capitán Parés organizaron una ONU con traducción simultánea, pero sin auriculares.

El día 19 tuvo lugar el Festival. Actuamos cinco aviones tripulados por el Cte. Balanzategui y los Capitanes Esteban, Parés, F. Sequeiros y Almodóvar; el vuelo duró cincuenta minutos. Entre las coasa que pasaron se encuentra la del humo: hubo que pedirle unos litros de líquido a los "Diavoli Rossi" italianos porque a pesar de todas nuestras prevenciones y trabajos, nuestro sistema a base de ácido, siguió creando problemas. El resultado fue que de los cuatro aviones que hicimos la "bomba", dos fallaron; fue una exhibición de pocos humos, pero en el cruce final a ras de suelo, tuvimos la suerte de coincidir los cuatro bajísimos en un punto, de tal forma que fue el más impresionante de todos los que hicieron las Patrullas. Yo era el cuatro en el puesto de Berriatúa y recuerdo que pendiente del uno que venía de frente y del dos que lo hacía por mi derecha, sin poder mirar al tres porque me faltaban ojos para vigilar a ellos y no darme contra el suelo, excitado por lo bien que nos íbamos aproximando, no vi llegar al de mi izquierda que también se cruzó al mismo tiempo...! impresionante! . A pesar del ruído de mi avión, del casco y auriculares que me aislaban del exterior, sentí perfectamente el ruído de los dos que me pasaron por encima y pegados a mi cabeza. Confieso

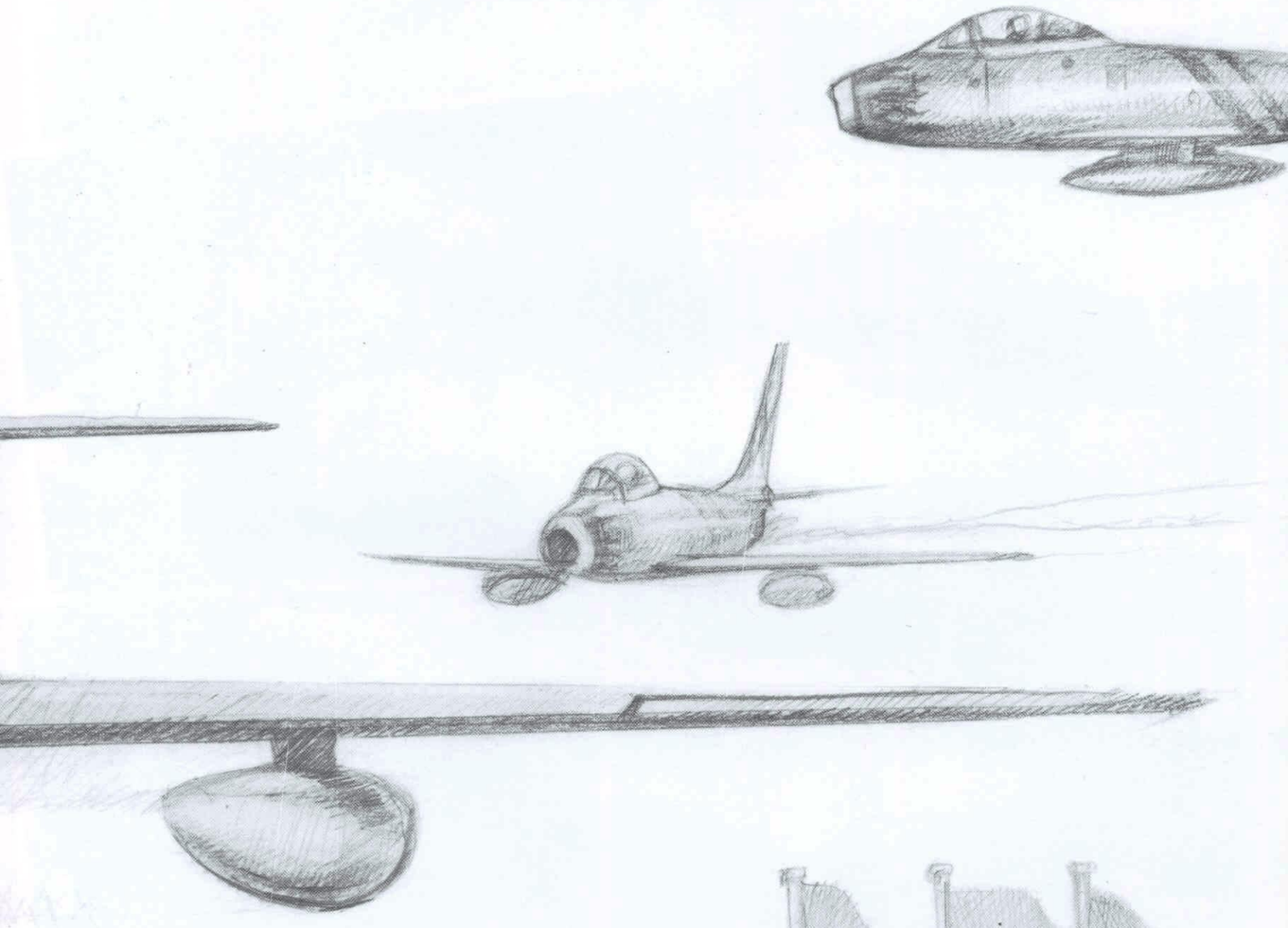


que pasé miedo; cuando estaba saliendo de la maniobra hacía arriba, ya relajado porque habíamos terminado, pensé: **"Como esto salga así de bien todas las veces me borro; no quiero pasar otro susto igual".**

Por la noche hubo un acto homenaje a los participantes en el Teatro Lope de Vega. Con él, creo se compensó el humo de los italianos y el susto que pasó la Patrulla San Jorge portuguesa cuando, al dar una pasada con el tren fuera de sus F-84, el "Perro" —mi amigo Figueiredo me lo contó con el susto aún metido en el cuerpo pero riendo en el Lope de Vega— como número fuerte del programa, tocaba la pista y avisaba; cuando aún iba rodando, vio con horror que un sevillano en bicicleta cruzaba la pista por delante del morro de su avión. Menos mal que el jefe —el Capitán Amaral— metió motor y se elevaron antes de llegar al osado recadero cuya misión era trasladar al otro lado de la pista un botijo en el manillar. Quizá el Santo portugués, vencedor del Dragón, y la Macarena, alma de la tierra de "María Santísima", echaran tambien una mano al cincuenta por cien.

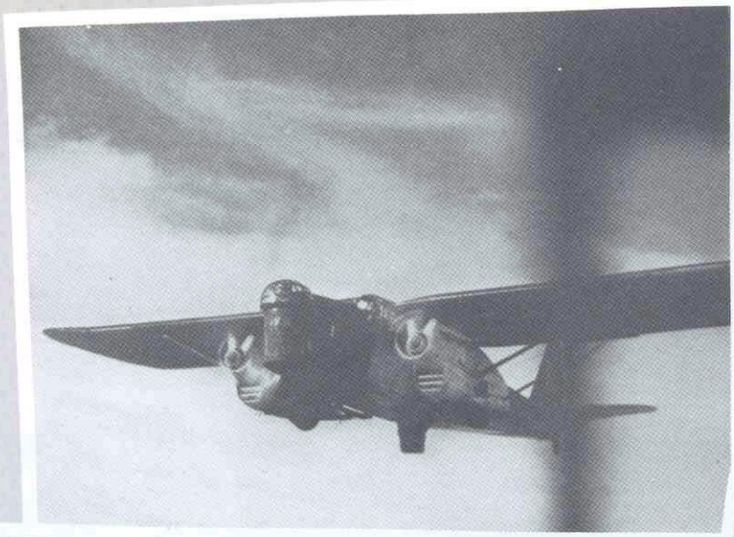
Al llegar al teatro, antes de entrar al salón, el Tte. General Gallarza mandó reunir a ASCUA a su alrededor. Lo estoy viendo, sin grandes

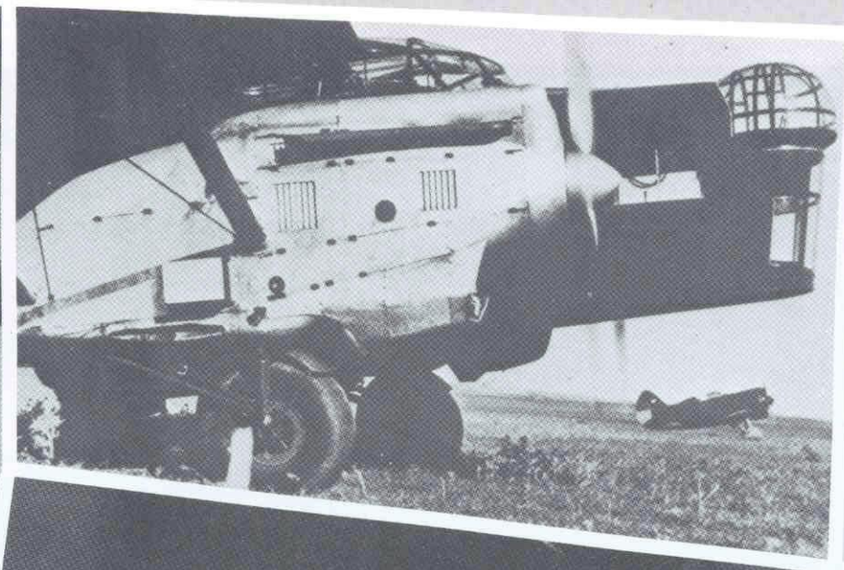
aspavientos y sin elevar la voz dijo más o menos: **"Todos han estado bien, pero ninguna patrulla le ha echado tanto valor y coraje al perfecto cruce que habéis hecho; ése es y ha sido el espíritu de la Aviación Española".** Y cuando nuestro Comandante don Luis Balanzategui Bordenave salió a recoger el regalo —era una cosa muy larga, algo así como una imagen de la Virgen en una urna—, qué ajenos estábamos a que nuestros aplausos serían lágrimas un mes después. La tarde del 21 de noviembre de 1958, aquel hombre fuerte se mató en Getafe, en el tramo base del circuito de aterrizaje al final de un vuelo de navegación y tripulando un Sabre de la serie 30, de plano duro, perteneciente al 12 Escuadrón de Manises.



Como dije antes de entrar a narrar 1958, fue un año muy triste. Ocurrió lo ya referido y cerró una etapa de la Patrulla, la etapa de su nacimiento. Después de Sevilla, nadie solicitó ninguna exhibición, nadie dijo que se siguiera ni nadie dijo que se acabara. Pero se abrió un gran paréntesis de inactividad que pareció el final, porque tuvieron que pasar casi tres años para que alguien recordara que, en un lugar de España, en la Base Aérea de Manises, en la Valencia de cielos azules, hubo una vez una Patrulla Acrobática que se llamó "ASCUA" por un bautizo de sangre.

Pero lo que sigue ya os lo contaré en la próxima Revista Aeroplano si Dios reparte suerte. ■





PRIMER PREMIO COLECCION:
"Potez 542 en la Guerra Civil Española"

SEGUNDO PREMIO COLECCION: "Aquellos Sesquis"