

# De la Patrulla Ascua a la Patrulla Águila

**MIGUEL GONZÁLEZ MOLINA**  
*Comandante del Ejército del Aire  
y del Espacio*

La Patrulla Ascua no surgió en el suelo como fruto de una planificación, nació en el cielo como expresión de una pasión: volar



Exhibición de la Patrulla Ascua

La chimenea calentaba con sus brasas el salón. El capitán Jaime Berriatúa reflexionaba mientras frotaba sus manos frente a la leña incandescente. Su hermano, un exitoso actor del momento, Mario Berriatúa, le escuchaba.

—Fíjate Mario, creo que, en cierto modo, somos como las ascuas del fuego.

—¿Y eso?, esta vez no entiendo tu pensamiento filosófico Jaime —dijo sonriendo su hermano—.

—Cuando volamos toda nuestra fuerza, nuestra energía, se concentra e ilumina el cielo dejando estelas de humo a nuestro paso, como las ascuas incandescentes dejan cenizas.

—¡Ascua!, Jaime, ese será tu indicativo radio —afirmó de forma contundente el actor.

Corre el año 1957 y en la desaparecida base aérea de Manises, la Patrulla Ascua comienza sus primeros vuelos. Su primera actuación oficial la realizó sobre el cielo valenciano el 23 de febrero de 1956, con motivo de la inauguración oficial del Ala de Caza número 1. Aunque, su verdadero nacimiento, fue un mes antes, el 24 de enero, y brotó, como todas las grandes cosas, desde el amor y el entusiasmo; en este caso de los aviadores. De hecho, la Patrulla Ascua no surgió en el suelo como fruto de una planificación, nació en el cielo como expresión de una pasión: volar.

Nuestra revista *Aeroplano*, en su número 2, de octubre de 1984, recoge el momento de su nacimiento na-



Capitán Jaime Berriatúa

rado por uno de los protagonistas, el teniente coronel Hevia, segundo jefe de las Fuerzas Aéreas, cuando regresaban a Manises tras realizar un vuelo de instrucción de 45 minutos de duración con sus aviones Sabre en formación rombo. Recuerdo que en una formación de cuatro aviones de la que formaban parte los tenientes Maura, Salazar, Cútolí y Álvarez de la Vega, alguno de ellos -creo que fue Maura-me hizo la indicación de

que hiciéramos un *looping*. Salió bien. Después, hicimos un *toneau*. La Patrulla había nacido».

Las formaciones aéreas de la Patrulla estaban compuestas inicialmente por cuatro aviones F-86 Sabre, aumentando progresivamente hasta los seis. No necesitaba la actuación de aviones «solo» para cubrir espacios muertos entre figuras, ya que la formación se mantenía siempre a la vista del público. Las formaciones eran muy variadas y los cambios se hacían tanto en virajes en picado como en los rizados y toneles.

La Patrulla tuvo dos épocas. La primera comenzó en 1956 y finalizó en 1958 con una actuación en Sevilla, en el aeropuerto internacional de San Pablo. La segunda, empezó en 1961, y de nuevo se eligió a Sevilla, aunque en esta ocasión Tablada fue el escenario donde, además, se estrenaron los depósitos exteriores de combustible. Ametralladoras que disparaban cartuchos de fuego, coloreando el cielo. Y tan solo cuatro años más tarde, en 1965, la Patrulla Ascu se despedía de los



cielos en su Manises natal, en una actuación ante el ministro del Aire, José Daniel Lacalle.

Su final fue como su nacimiento, tampoco hubo orden expresa, fue consecuencia de la separación de los Escuadrones 11 y 12 que pasaron a depender del Mando Aéreo Táctico y del Mando de Defensa Aérea, respectivamente. Logró su merecido prestigio por la pasión y entrega de sus pilotos, mecánicos y del resto de personal del Ala.

De esta corta pero intensa existencia destacan algunos momentos importantes como cuando el Papa Pío XII los recibió en audiencia en Roma,





la inauguración de los II Juegos Deportivos Iberoamericanos en el estadio Vallehermoso o actuaciones internacionales en Milán, Bruselas o en Alemania (Día de las FAS en Europa, base Spangdahlem).

En mayo de 1958 se estrenaba la película *Héroes del Aire*, del director Ramón Torrado, en la que Mario Berriatúa trabajó interpretando el personaje de Guzmán, que venía arropado por su notable actuación el

año anterior en una cinta imprescindible del cine español: *Calabuch*, de Luis García Berlanga. Quiso la historia que *Héroes del Aire*, que aborda la temática de un accidente aéreo, fuera una involuntaria premonición del fatal accidente en el que su hermano, el capitán Jaime, perdería la vida meses más tarde. El propio hijo del capitán, Manuel, nos relata cómo vivió su familia tan dura noticia. «Yo era el mayor de tres hermanos que

vivíamos en Valencia y al quedarse viuda mi madre tuvimos que irnos a Madrid para estar cerca de nuestros abuelos.»

El capitán Jaime Berriatúa fue el primer piloto español perteneciente a una patrulla acrobática que falleció en vuelo. El fatal accidente sucedió en las proximidades de la base aérea de Manises, durante un ensayo preparando la figura de la «bomba», previo a una exhibición que se realizaría el 19 de octubre en el aeropuerto de San Pablo, en Sevilla. El momento exacto del suceso fue el jueves 25 de septiembre, a las 13:47 horas. Manuel sabe con exactitud la hora en que se produjo el accidente por un sencillo motivo, «este reloj de pulsera, nos dice, es uno de los recuerdos más valiosos que conservo de mi padre. Era de un vecino y se paró a la hora exacta del accidente, a causa de las fuertes vibraciones del impactó que causó importantes daños en la pared de su casa, donde lo había colgado mientras se duchaba. Este joven, casualmente, se casaba al día siguiente y, en lugar de quejarse por los daños ocasionados a su domicilio y pedir indemnizaciones, nos



F-86 Sabre de la Patrulla Ascuá en el Museo del Ejército del Aire y del Espacio



Las 13:47 en el reloj que se detuvo por el accidente

dio el reloj y mostró siempre sus condolencias con nuestra familia. Posteriormente, mi madre le regaló un reloj de oro». Poco después, otro accidente sería el culpable de la muerte de otro miembro de la Patrulla, el comandante José Luis Balanzategu

Bordenave. Sucedió el día 21 de noviembre del mismo año, en un vuelo de navegación en la base aérea de Getafe.

La historia de la Patrulla Ascu no estaría completa si no explicáramos cuál fue el origen de tan

**¿Qué os parece si le ponemos a la Patrulla el indicativo radio personal de Jaime?**

**Pues de acuerdo, Patrulla Acrobática española Ascu**

peculiar nombre. Casi dos semanas después del accidente del capitán Berriatúa, El 7 de octubre, en una de las habituales reuniones previas

a los entrenamientos, se mascaba la tensión y la tristeza por la ausencia de Jaime, que siempre nos contagiaba de su alegría y humor. De repente, el por aquel entonces capitán y años más tarde jefe de Estado Mayor del Aire, Ramón Fernández Sequeiros, dijo: «¿Qué os parece si le ponemos a la Patrulla el indicativo radio personal de Jaime?» Tras unos segundos cargados de emoción, la decisión fue unánime y el «sí» se adueñó de la sala: «Pues de acuerdo, Patrulla Acrobática española Ascu».

Manuel nos expresa que «siento un profundo orgullo de mi padre, a pesar de que apenas le conocí, pero sé que fue un héroe y, por desgracia, el primer piloto de la Patrulla que falleció en vuelo. Recuerdo también, con mucho cariño, el homenaje que en el año 2006 le hicieron a la Patrulla





Ascuas en la capilla de la base aérea de Manises, con la presencia de gran número de personalidades, sobre todo del Ejército del Aire».

Mario, con los ojos vidriosos, recordaba los últimos momentos vividos con su hermano, Jaime, frente a las ascuas del fuego, aún calientes, a pesar de que su luz ya se había desvanecido. La chimenea apenas calentaba el salón, por lo que Mario decidió utilizar un fuelle para avivar el fuego. Inesperadamente, como de la nada, escuchó el sonido de un avión que pasó sobrevolando la vivienda. Se asomó por la ventana y vio alejarse un avión Sabre de la Patrulla Ascuas. Era increíble, ya que esa zona no formaba parte de su zona previsible de vuelo. Por unos breves instantes, una estela de humo pareció escribir una frase sobre el cielo: Volar es vivir. Supo, entonces, que la Patrulla Ascuas nunca moriría, que viviría a través de sus hermanos de la Patrulla Águila.

#### **PATRULLA ÁGUILA**

La Patrulla Águila nació el 4 de julio de 1985, 20 años después de la desaparición de la Patrulla Ascuas, cubriendo un vacío demasiado largo en los cielos de España. Realizó un primer vuelo con cinco aviones Casa C-101 despegando en la base aérea de San Javier. Desde entonces, la Patrulla Águila se ha consolidado como una de las principales del mundo y ha representado a España en los eventos y festivales aéreos más importantes del mundo. Seguridad, preparación y espectacularidad son las bases en las que se sustenta el éxito de este equipo de aviadores que el próximo año celebrará su 40 aniversario. ■



Hablamos con el jefe de la Patrulla Águila, el comandante José Javier Sánchez Martín, que nos confirma que la Patrulla Ascu está muy presente entre ellos, tanto como que sus aviones C-101 están pintados como los de la Ascu en su honor.

– ¿Qué sabe de la Patrulla Ascu?

– La Patrulla Ascu fue una patrulla que se formó en Manises con los F-86 Sabre en 1956. Inicialmente fueron 4 aviones y no se llamaban Ascu, sino patrulla acrobática de Manises. Empezaron a hacer exhibiciones y fueron de los primeros en incorporar un sistema de humos. En 1958 hubo un accidente en el que se estrelló uno de sus pilotos, apodado Ascu, por lo que sus compañeros pusieron este nombre a la patrulla. Tras el accidente estuvieron parados tres años, retomando su actividad entre 1961 y 1965, año en el que se disolvió por cierre de los escuadrones de Manises, por reestructuración del EA.

Fueron los primeros en España en llevar aviones pintados con un esquema de pintura específico y llamativo para hacer exhibiciones aéreas y de los primeros en incorporar sistema de humos.

Entre sus maniobras más espectaculares estaban la «bomba» y el uso de las metralletas, disparando en exhibición balas de fuego.

– ¿Cómo han evolucionado las acrobacias desde entonces hasta ahora?, ¿tienen alguna acrobacia similar? ¿cómo ha cambiado la seguridad en las exhibiciones?

– Antiguamente las acrobacias se diseñaban únicamente pensando en la vistosidad, y no se tenía muy en cuenta la seguridad de los pilotos y del público. Si era espectacular, arriesgada, ponía los pelos de punta al público y se podía hacer con los aviones... ¡adelante! La hacían sin pensárselo mucho.

No creo que tuvieran un plan de instrucción específico para entrenar las acrobacias aéreas, simplemente las hacían y las practicaban cuando podían. Es más, puede darse el caso de que las hicieran sin tener el nivel de entrenamiento considerado como seguro.

Hoy en día se hace todo de forma más profesional y segura: se establecen márgenes de distancia con el público, se establecen alturas y velocidades mínimas para hacer las exhibiciones, se diseñan las maniobras evaluando el riesgo de cada una, se establecen mínimos meteorológicos, etc.

Además, para llegar a ser un piloto acrobático se pasa por varios planes de instrucción específicos, en los que nos aseguramos de que el nuevo piloto es seguro para el equipo.

Las maniobras acrobáticas suelen ser las mismas desde hace muchos años: loopings, toneles, cruces...etc. Lo único es que antiguamente se hacían muy cerca, a muy baja altitud y encima del público. Hoy en día hay más restricciones de seguridad respecto a eso.

Nosotros (Patrulla Águila) tenemos una rotura llamada Ascu en honor a nuestros precursores, y es similar a la «bomba» que hacían ellos, pero sin el cruce posterior. Nosotros la usamos para romper la formación y posicionarnos a ambos lados de la pista en la que vamos a aterrizar. Consiste en un looping, y cuando estamos con 90.º de picado hacia abajo, salimos con trayectorias divergentes 45.º dibujando una «trompeta». Nosotros la sacamos a 1000 fts AGL, y ya nos vamos tirando a base para aterrizar en secuencia.

– ¿Cree que es suficientemente conocida la historia de la Patrulla Ascu?

– No lo creo. Ni siquiera los pilotos del EA la conocemos en detalle. Sabemos que existió, que fueron precursores de Águila y poco más. En la academia hay una asignatura de Historia Aeronáutica y se habla de la Ascu, pero con el paso del tiempo se va olvidando la historia.

Personalmente tengo el lujo de contar en mi equipo con el capitán Verjano, que podría ser un historiador aeronáutico (y de fútbol) y fue él el que me contó lo que sé acerca de la Patrulla Ascu.

– ¿Ha servido de inspiración para vosotros?

– Por supuesto. Nuestros aviones están pintados como los suyos en su honor. Para nosotros son nuestros precursores, los que se dedicaron de forma específica a realizar exhibiciones con aviones pintados para ese cometido y con sistema de humos. Sus maniobras también sirvieron de inspiración a los primeros pilotos de la Patrulla Águila.

Un especial agradecimiento a Manuel Berriatúa Clemente, destacado escritor e hijo del capitán Jaime Bearriatúa Sánchez, por su valioso testimonio para este artículo. ■