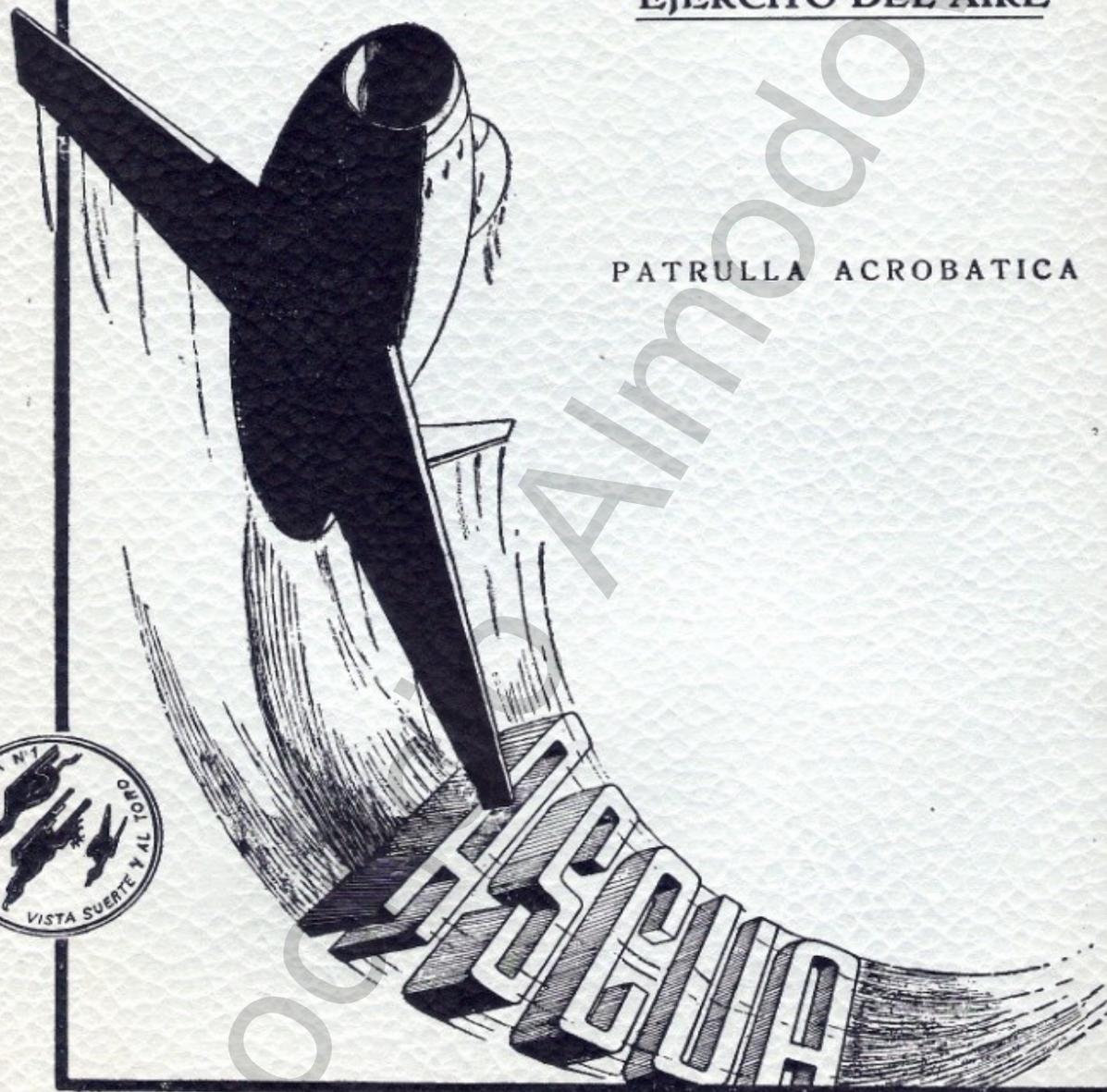


ESPAÑA

EJERCITO DEL AIRE

PATRULLA ACROBATICA



*Reproducción de la Portadilla del programa de exhibiciones de 1961.  
No significa respaldo oficial de las Instituciones que figuran en la misma.*

*A mis padres, María y Leocricio, sin cuya intervención no habría podido hacer este trabajo y sin cuya participación no habría ocurrido gran parte de esta Historia de la*

## **PATRULLA ACROBATICA “ASCUA”**

### **INDICE**

PRESENTACION	
ANTECEDENTES	
NACIMIENTO	
PATRULLA OFICIAL DEL E.A.	
EL NOMBRE “ASCUA”	
NUMERO DE AVIONES Y MODELOS	
DECORACIONES	
EMBLEMAS	
SISTEMAS DE HUMO	
ENTRENAMIENTOS	
VIDA ACTIVA Y PERIODO INACTIVO	
EXHIBICIONES:	
	<i>CARACTERISTICAS</i>
	<i>BOMBA Y CRUCE</i>
	<i>SOLOS</i>
	<i>PROGRAMAS</i>
	<i>ACTUACIONES PRINCIPALES</i>
EQUIPO HUMANO	
	<i>PILOTOS</i>
	<i>MECANICOS/ESPECIALISTAS</i>
FINAL DE ASCUA	
RECOMPENSAS Y RECONOCIMIENTOS	
LEGADO	
BIBLIOGRAFIA	
GLOSARIO Y FIGURAS	
BASES Y AEROPUERTOS	
FOTOGRAFIAS:	<i>algunas notas a las fotografias e ilustraciones.</i>
Nota del autor	

**AUTOR: Leocricio Almodóvar Díez**  
**ENERO DE 2007**

## **PRESENTACION**

Se pretendía hacer un breve resumen de la historia de esta Patrulla Acrobática. La ilusión con que se ha desarrollado este trabajo y el cúmulo de datos obtenidos han dado como resultado final, querido amigo, el que ves. Por este motivo, si no tienes tiempo o la paciencia necesaria para leerlo todo, hemos estructurado el texto y te ayudamos con un índice que refleja los contenidos, de modo que puedas obtener rápido el dato que precisas. Esta filosofía nos lleva a repetir datos en distintos apartados por estar todos ellos relacionados y entender que es importante que se conozcan, sin necesidad de leer todo el trabajo. No obstante, si tienes tiempo, nuestra recomendación es que lo leas todo.

## **ANTECEDENTES**

Durante toda la historia de la Humanidad el hombre ha querido dominar a la Naturaleza: la tierra, el mar y, como no, el aire. Desde aquel primer vuelo de los hermanos Wright el 17 de Diciembre de 1903, registrado oficialmente como el principio del vuelo con motor, hasta la actualidad, al hombre le ha maravillado el vuelo. Ver máquinas mucho más pesadas que el aire volando con la facilidad de las aves es motivo de congregación de multitudes que acuden desde todos los rincones del Planeta para disfrutar con las “piruetas” que realizan los hábiles pilotos. Incluso ese primer vuelo fue una congregación de masas, por medio de los representantes de la prensa invitados por los pioneros.

Por este motivo, desde que se empezó a “dominar” el cielo, las exhibiciones aéreas han sido una constante que ha acompañado al aeroplano para mostrarlo como medio de negocio, de potencial bélico o, sencillamente, con el fin de compartir la belleza de una máquina guiada con maestría y arte, porque no lo olvidemos, el vuelo acrobático es una expresión artística inigualable.

España no podía ser ajena a esta corriente mundial y también en nuestro cielo se realizaron exhibiciones aéreas desde el 4 de Febrero de 1910, en que un aeroplano surcase nuestros cielos por primera vez.

Como a casi todos los avances de la ciencia, también al aeroplano se le encontró un uso militar, primero en el campo de la observación y posteriormente en el de ataque y defensa.

Al principio, los aviones de bandos enemigos se limitaban a cruzarse y seguían sus rutas ignorándose hasta que, parece ser, un observador “cazó” con su fusil al piloto de otro aparato enemigo e “inventó” la aviación de caza. Desde ese momento y poco a poco se fue dotando al avión de armas de ataque y defensa y se comprobó que, para salvar la propia vida, el piloto debía realizar maniobras complejas y antinaturales, difíciles de seguir por su oponente, con lo que resultó imperioso adiestrar al piloto militar en esa nueva disciplina.

La afición de España por esta modalidad de vuelo ha quedado sobradamente contrastada en el ámbito internacional y precisamente fue esta utilidad en el ámbito militar, como adiestramiento para el combate, la primera en trascender a mostrarla en los Festivales, donde destacaron nombres célebres como, entre otros muchos, García

Morato, Aldecoa o Lens, aunque, sin duda, hay dos que merecen destacarse: Tomás Castaño que fue campeón del mundo de acrobacia aérea en Bilbao 1964 y José Luis Aresti que desarrolló un código o sistema aerocriptográfico que permite poner de forma simple en un papel, las figuras que luego se ejecutarán en las tres dimensiones. Este código se adoptó por la FAI en 1963 como forma de expresión única para el Campeonato del Mundo de Bilbao y se mantiene en la actualidad. En el Smithsonian Museum de Washington hay una fotografía de Aresti y una tabla con su aerocriptografía.

Pero mucho antes de todo esto la aviación militar comprobó que, además de las maniobras forzando el avión para alcanzar al o escapar del enemigo, también era necesario que los compañeros se cubriesen, y que, en definitiva, la unión, el compañerismo y la confianza en el grupo hacen la fuerza. De este modo, empezó a volarse “en formación”. Grupos de aviones que maniobraban como uno solo y, como no, hubo que experimentar la acrobacia en formación como forma de preparación y de demostración de la capacidad de la fuerza. En EE.UU. las patrullas acrobáticas “Blue Angels” y los “Thunderbirds” sirvieron para dar a conocer su aviación y para reclutar personal.

Aquí no podíamos ser menos y, parece ser que en los años 20 hubo un grupo de pilotos que volando en “Nieuport” llegaron al virtuosismo de hacer sus exhibiciones con las puntas de sus alas atadas. Pero fue con la firma de los Acuerdos de Ayuda y Cooperación con EE.UU. de 1953 cuando realmente se desarrolló en España esa práctica de crear patrullas acrobáticas militares que exhibieran la preparación de la nueva Aviación Española.

Por eso, con la llegada en Agosto de 1953 del North American T 6D “Texan” a la Base Aérea de Matacán (Salamanca) y la creación de la Escuela Básica de Pilotos, rondando 1954 se formó una patrulla con cuatro aviones que lucían el color de serie. De forma casi contemporánea, en Marzo de 1954 llegaron a la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz) los primeros reactores del Ejército del Aire español, los Lockheed T 33 , con los que se creó la Escuela de Reactores y también otra patrulla de cuatro aviones, que también actuó con los colores metálicos de serie. Finalmente, obviando los dos aviones inútiles entregados en Junio de 1955 que sirvieron para instrucción de mecánicos, en Septiembre de ese año llegan a España, procedentes de la Guerra de Corea, los primeros cinco North American F-86F “Sabre” del total de 270 con los que se dotaron 5 Alas de Caza. Con la llegada del “Sabre” puede comenzar nuestra historia de ASCUA.

## NACIMIENTO

Solo habían transcurrido cuatro meses de “Sabre” en España para que la soleada mañana del 24 de Enero de 1956, cuando una formación de cuatro aviones F-86F “Sabre” volvían a su base en Manises (Valencia) después de una misión del Plan de Instrucción de la recién creada Ala de Caza nº 1, al sobrevolar la Albufera de Valencia, uno de los puntos, el Teniente Maura, sugiriese al jefe hacer un rizo (looping). Puestos en rombo, lo realizaron. Animados porque había salido bien, efectuaron otro y después un tonel (roll). De esta forma tan espontánea nació la Patrulla Acrobática de Manises.

El Teniente Coronel Hevia y los Tenientes Maura, Alvarez de la Vega y Salazar Cútolí, con su corazón, iniciativa y habilidad crearon, sin proponérselo, un grupo que, al correr de los años, logró impresionar al mundo por el alto nivel técnico y por la emoción que imprimía a sus actuaciones y que finalmente, sería la representante de España y su Aviación en 40 exhibiciones principales realizadas entre el 23 de Febrero de 1956 y el 12 de Enero de 1965.



### **PATRULLA OFICIAL DEL E.A.**

El **30 de Septiembre de 1956**, durante las fiestas de la Merced, se organizó en el aeropuerto del Prat (Barcelona) un gran festival aéreo para celebrar la inauguración de la nueva pista de vuelo. La Patrulla de Manises fue invitada a participar y allí acudió con cuatro aviones y un reserva. Las figuras realizadas salieron ligadas; los cambios de formación, perfectos; y las entradas y salidas fueron a tan baja altura que el "perro" (avión que va justo detrás y debajo del jefe), gritó en varias ocasiones al jefe que **no cabía entre éste y el suelo**.

La demostración fue tan emocionante que durante la cena que cerró el acto el entonces **Ministro del Aire, Teniente General González Gallarza, comunicó verbalmente a los miembros de la Patrulla de Manises que en lo sucesivo sería la Patrulla Oficial del Ejército del Aire**.

### **EI NOMBRE "ASCUA"**

¿Por qué se llamó "ASCUA"?

Al nacer, la Patrulla Acrobática no tenía nombre propio y en las actuaciones solía anunciarse como la patrulla acrobática de Manises o del Ala de Caza nº. 1 o de España, según los casos, y en el aire se comunicaban con las torres de control por medio del indicativo radio del jefe de la formación, como hacían todas las formaciones militares. Este indicativo radio era un nombre elegido por cada piloto con el que se le identificaba en vuelo. La única limitación en la elección del indicativo era la letra inicial. Cada Escuadrón utilizaba una inicial asignada por orden alfabético para sus pilotos. Así, todos los pilotos del 11 Escuadrón elegían un indicativo que empezase por "A", los del 12 con "B" y así sucesivamente.

Con el paso del tiempo y al ir cuajando la idea de que la patrulla iba a ser duradera empezó a pensarse en ponerle nombre propio y en dos ocasiones, en un viaje a Italia en la primera semana del mes de Julio de 1958 y en la exhibición de Cádiz el 31 Agosto del mismo año, la denominación fue "Torero" hasta que el 7 de Octubre de 1958 se adoptó el nombre "ASCUA".

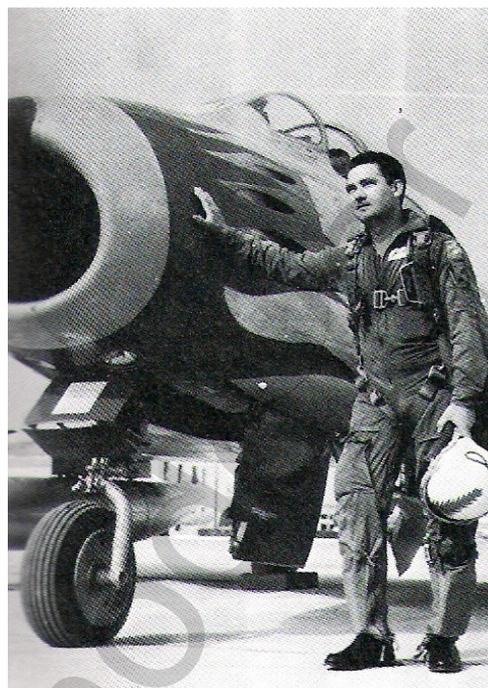
El motivo del **nombre** tiene su triste origen en un entrenamiento de la Patrulla efectuado sobre la Base Aérea de Manises el día 25 de Septiembre 1958. Al salir de la “bomba descendente” realizada en rombo de cuatro aviones, el “perro” se precipitó contra el suelo, muriendo su piloto. El indicativo radio del piloto era Ascua y por ese motivo los compañeros quisieron que la patrulla, desde ese momento, llevase su nombre. Por eso, “Patrulla Acrobática Española” para siempre “ASCUA”. Así se acordó, por unanimidad, entonces y así se le sigue llamando en nuestros días tras más de cincuenta años desde su nacimiento.

Hemos querido hacer un modesto homenaje póstumo y por eso entre las decoraciones que originan este paquete se ha incluido, en la primera que lució la Patrulla, la del avión 099 que voló en su última exhibición oficial, el 31 de Agosto de 1958 sobre Cádiz, el **Capitán D. Jaime Berriatúa Sánchez**, indicativo **Ascua**, fallecido en Manises, como ya se ha dicho, el 25 de Septiembre de 1958.



*Formación “Torero” sobre la playa de la Victoria, Cádiz. 31 de Agosto de 1958*

Estas dos fotografías fueron publicadas en el nº. 2 de la Revista Aeroplano, del Ejército del Aire, de Octubre de 1984 que corresponden al piloto junto a su avión y la citada última exhibición oficial en la que participó.



*Capitán Berriatúa. Indicativo "Ascuá"*

## NUMERO DE AVIONES Y MODELOS

El Ala de Caza nº. 1 de Manises recibió una cantidad importante de aviones F86F "Sabre" (C 5 en la nomenclatura del E.A.) de modo que resultó apropiado dividir la fuerza en dos Escuadrones numerados 11 y 12. Inicialmente el 11 Escuadrón estaba dotado del Sabre de las series 20 y 25, estos últimos modificados con partes móviles en los bordes de ataque de las alas que lo hacían más maniobrable y, en consecuencia, más apto para la acrobacia en formación y, posteriormente (Agosto de 1956) recibió los de la serie 40, más modernos y con la misma configuración de ala. Por su parte, el 12 Escuadrón estaba dotado del Sabre de la serie 30 de ala rígida. Por este motivo los primeros aviones y mecánicos eran del 11 Escuadrón, si bien los pilotos eran de ambos Escuadrones al 50%. Como se disponía de poco material, las primeras exhibiciones se realizaban con **cuatro aviones**. Posteriormente se procuró que las exhibiciones fuesen con **cinco** aviones más un reserva, y así se realizó la del 31 de Agosto de 1958 en Cádiz.

Finalmente, al dotarse al 12 Escuadrón de Sabres de la serie 25 modificados con las partes móviles de los planos, que, si bien eran de mandos más duros que los de la serie 40, resultaban de mejores cualidades que los 30, se pudo aumentar la plantilla que, a partir de Octubre de 1962 fue de **seis aviones**, con otro de reserva, siendo la aportación definitiva de los dos Escuadrones al 50% en pilotos, especialistas y aviones.

## DECORACIONES

Al igual que cambió de número de aviones, también cambió su decoración, llegando a tener 3 esquemas diferentes.

Aunque el nacimiento se fecha el 24 de Enero de 1956 con los cuatro aviones sobre la Albufera de Valencia, la primera exhibición oficial se hizo el 23 de Febrero de 1956, en menos de un mes desde la creación, con motivo de la Inauguración Oficial del Ala de Caza nº. 1 de Manises. En esa exhibición y las cinco siguientes, los aviones lucían los colores del 11 Escuadrón, con banda roja en el morro y en alguna también los del Ala de Caza nº 4 de Palma de Mallorca, con banda verde en el morro. El motivo de la banda verde se debe a que el 2 de Noviembre de 1956 el Tte. Cor. Hevia, Jefe de la Patrulla, recibió orden de partir hacia Son San Juan (Mallorca) con 25 aviones de la serie 40 para crear el Ala de Caza nº. 4. Esto supuso que hubiese pilotos de la Patrulla en ambas Unidades que se juntaron para alguna exhibición, hasta que al volver de la exhibición en Milán, en **Julio de 1957**, el propio Jefe consideró más oportuno y más lógico que todos los pilotos y aviones fuesen de Manises.

Esta exhibición de Milán (**4 de Julio de 1957**) provocó otro cambio fundamental: fue la **1ª vez en la que se pintaron los aviones** con lenguas de fuego rojas. Esta decoración duró hasta la 12ª exhib. en Octubre de 1958.

A partir de esta fecha hay un periodo de inactividad hasta Abril de 1961 en que se reorganiza la Patrulla, convocada para actuar en Bélgica, con motivo de la celebración del 50 aniversario de su Aviación Militar.

Probablemente a la vuelta de Bélgica (**Junio de 1961**) fue cuando el mando aprobó la **segunda** decoración. Casi todos los proyectos remitidos a estudio presentaban la Bandera de España pintada en la parte inferior de las alas, y solo en uno se pintaba la Enseña Nacional, en forma de abanico, en la parte superior los planos. Finalmente el mando consideró que este último era el adecuado y ese fue el seleccionado, por considerar que, de este modo, se podría apreciar mejor cuando el avión estuviese en posición invertida. El timón y los planos de cola se pintaron de rojo con los bordes terminados en hoja de sierra. En el fuselaje se pintó una especie de rayo rojo bordeado de amarillo que se extendía desde el morro hasta detrás de los frenos aerodinámicos.

La **tercera** pintura, más acorde con la decoración de los planos, se cambió aprox. para la exhibición 28, en **Octubre de 1962** y llegó hasta el final, 12 de Enero de 1965, fecha en la que ASCUA, definitivamente, deja de actuar después de 40 exhibiciones oficiales. Consistió esta modificación en sustituir la hoja de sierra de timón y planos de cola por la Bandera

pintada con el mismo diseño que los planos principales, en abanico.

*Fotografía S.H.C.E.A.. Ver comentario al final.*



## EMBLEMAS

ASCUA no tuvo emblema propio, ni signo que la distinguiera del resto de los miembros de su Unidad. Siempre utilizó el emblema propio del Ala de Caza nº. 1, si bien, esta Unidad lució **dos emblemas** diferentes según la época, como seguidamente, aunque sea algo largo, os cuento:

A) **LA HIENA**.- Con la llegada del F 86 F a España, cambiaron las necesidades del E.A. y el nuevo material requería mejores instalaciones a las que necesitaban los cazas anteriores, FIAT CR 32 CHIRI o ME 109 “BUCHON” (en versión española). Por este motivo se estudió dónde albergar los primeros reactores de combate y se pensó en que, por su situación estratégica mirando al Mediterráneo, fuese la Base Aérea de Manises la que asumiese esa misión. Para ellos hubo que preparar toda la Base.

Y ¿por qué llegó el F 86 F a nuestro Ejército del Aire? La idea inicial de EE.UU. era dotar a España del P 51 “Mustang”, pero la postura española fue no transigir con aviones de hélice, de modo que, ante la falta de previsión de un programa estadounidense con material a reacción para España, se improvisaron cursos en el Republic F 84 “Thunderjet” a los que se mandaron mecánicos españoles. Pero, curiosidades del destino, al final se optó por el Sabre, por el excedente y el valor “acreditado” en Corea.

Una vez llegaron los aviones había que dotar al material de los medios humanos que lo hiciesen funcionar y, como digo, el nuevo material necesitaba nuevo personal, todos ellos perfectos desconocedores del avión, así que se convocó al personal del E.A. y se dio la posibilidad de, cumpliendo unos requisitos mínimos, pedir destino a Valencia. Asimismo se adoptó la denominación estadounidense, que conocía sus unidades de caza como “Fighter Wings”, y desde entonces nosotros tenemos Alas de Caza. Como Manises fue la 1ª, recibió ese número. *(Como curiosidad os diré que la unidad de Aviación del tipo de las actuales Alas se conocieron como Regimientos hasta que en 1953 se pasaron a llamar Grupos)*

Algo que no se importó es la costumbre de dotar a las Unidades Aéreas de ciertos emblemas o signos que las distinguen de las demás y contribuyen a crear el espíritu de equipo y unidad tan necesario en el ámbito militar. Basta con observar la infinidad de distintivos que se lucieron en los aviones de ambos bandos que participaron en nuestra Guerra Civil (1936/1939)

En fútbol, un jugador puede solucionar un partido, en la pelea, el grupo y la confianza ciega de los unos en los otros hace la fuerza. El emblema se hace propio y se utiliza además como signo de consideración hacia las visitas y personas apreciadas o queridas.

A la hora de crear el nuevo emblema todo el mundo participó y empezó el concurso de ideas. Una de ellas se apoyó en un chiste de la época que decía que en una clase de biología el profesor se afanaba en explicar cierto animal conocido como “hiena” y decía que *“es un animal de gran parecido con el perro, que come carroña, se apareja una vez al año y emite un sonido similar a la risa humana”*. Al preguntar a los alumnos si habían entendido, uno (habitualmente Jaimito) decía no haber entendido la

explicación. Ante el estupor de profesor y compañeros aquel preguntó qué es lo que no había entendido y el alumno repetía: “*vamos a ver, se parece al perro*”, “*SI*”, “*come excrementos, porquerías y animales muertos y putrefactos*”, “*EFFECTIVAMENTE*”, “*y para colmo solo tiene relaciones una vez al año*”, “*CLARO, ¿Qué ES LO QUE NO HAS ENTENDIDO?*” “*Pues..... ¡De qué diablos se ríe!*”

Trasladado este chiste a la situación que vivía el Ala de Caza nº. 1 a mediados de los años 50 tenemos que sus miembros recibieron una base en estado precario, una jornada laboral “inhumana”, un material aéreo completamente nuevo e inesperado, una situación difícil a la hora de obtener repuestos, el gran cambio que supuso el paso de la hélice al reactor, un nuevo concepto de vuelo y mantenimiento que les llevaba a todos a perder el sueño y a tener que estudiar cada paso que se daba con el nuevo material. Vamos que estaban bastante “fastidiados”. Pero, el espíritu de la Unidad era magnífico y todo se asumía y se superaba con humor y alegría. Eran la “élite” del Ejército del Aire y unos privilegiados por tener el “nuevo” material. Así que el parecido con la hiena era total, una vida de perros pero con buen rollito, como se diría ahora.

Todos muy contentos decidieron que ese animalito debía ser su emblema y así se aprobó.

Pero claro, apareció el genio que dijo, “*¡chicos!, si en realidad estamos peor que la hiena*”. “*¿Cómo es eso?*”, “*pues hombre la hiena es así por naturaleza, nosotros somos todos voluntarios, así que no podemos ni protestar. Lo hemos elegido así.*” Entonces el hecho de no poder protestar y tener que perder lo único que le quedaba a la hiena que la hacía feliz, se optó por atar un pañuelo a su hocico para que no pudiera ni reírse.



Este dibujo se metió en una moldura rectangular acabada en punta por abajo, para decorar el fondo se dividió diagonalmente para incorporar los colores de los dos Escuadrones que formaban el Ala, el rojo del 11 Escuadrón y el azul de 12, con la leyenda grande de Ala de Caza nº 1 en el cuadrante superior izquierdo del emblema.

Una vez autorizado se empezaron a pintar los emblemas casi en el centro del fuselaje de los aviones.

**B) VISTA SUERTE Y .....AL TORO.-** Durante la Guerra Civil Española (1936/1939) hubo una Escuadrilla en el Bando Nacional dotada de FIAT CR 32 que destacó sobre las demás por su agilidad en el combate y los derribos conseguidos. Esta Escuadrilla estaba formada inicialmente por tres pilotos, Comandante García Morato y Capitanes Bermúdez de Castro y Salvador. Al decir del historiador “Canario” Azaola, fue un cronista de guerra el que dio la idea inicial de este emblema al comparar a los tres miembros con otras tantas aves, a García Morato, por su arrojo y gallardía lo comparó con el halcón, a Bermúdez de Castro, por su corpulencia y pelo rubio lo comparó con la avutarda, y a Salvador, por su buen volar y tez oscura, con el mirlo. Solo quedaba elegir

el color. Como la Escuadrilla (*que terminó la Guerra como Grupo*) era conocida como Escuadrilla Azul, ese fue el color elegido. Se colocaron en formación y se rodearon de un círculo también azul sobre fondo blanco para dar forma al emblema que posteriormente pasó a las colas de sus aviones.

Según el Teniente General García González la leyenda del emblema surge también de forma casual. Según él, hubo un piloto muy interesado en formar parte de esta Escuadrilla que no dejaba de “importunar” a García Morato. Como forma de quitárselo de encima, el Comandante, sabiendo que su Escuadrilla no tenía lema, le preguntó sobre el mismo y le prometió que sería de la Escuadrilla cuando lo supiese. El inquieto candidato fue preguntando a todo el mundo cual era el lema, y, como no había ninguno, nadie pudo contestarle, hasta que a alguien se le ocurrió decirle: “*Hombre, cual va a ser: vista, suerte y..... al toro*” Corrió el candidato a ver a García Morato creyéndose “conocedor” del lema. Al oírlo García Morato, considerando lo acertado del dicho taurino, perfectamente válido para la forma en que ellos se jugaban la vida, se limitó a decirle: “*ese es*” y la Escuadrilla ganó otro piloto.

Después de la Guerra, este emblema, con leves retoques, respetando siempre el círculo y las tres aves, se fue utilizando por las 5 Escuadrillas Expedicionarias en Rusia. De modo que podría asegurarse que luciendo ese emblema es con el que más victorias aéreas ha conseguido la Aviación Española en toda su historia. Por eso, el Ministro del Aire, en palabras del General Bautista, “*por Decreto de 17 de Febrero de 1959 hizo al Ala de Caza nº. 1 depositaria y continuadora de la gloriosa tradición de la caza española, representada por el Grupo García Morato, y el 4 de Abril de ese mismo año, aniversario de la muerte del Laureado Comandante, el Ala recibió su guión de combate, los trofeos de guerra y los diarios de operaciones.*”

Este emblema fue pintado inmediatamente en la parte delantera inferior de los aviones, detrás de las bocas de las ametralladoras, sustituyendo a la hiena, pero la hiena no desapareció de los corazones del personal ni del Ala de Caza nº 1, pasando a los emblemas de los Escuadrones que la han formado.



Posteriormente el emblema se pintó detrás de los frenos aerodinámicos, ya como Ala de Caza nº. 11 y ha lucido en los aviones que han ido dotando esta Unidad desde entonces, Mirage III, Mirage F 1, F 18 “Hornet” y Eurofighter en la actualidad, en la Base sevillana de Morón, por desactivación de la de Manises a finales del siglo XX.

## SISTEMAS DE HUMO

Al igual que las pinturas de los aviones fueron tres, **tres** fueron también los **sistemas** desarrollados para dotar a la patrulla de la vistosidad del **humo**.

El **primer** sistema utilizado con los aviones de la **serie 25** del 11 Escuadrón fue aceite en el depósito interior del sistema antihielo del filtro de combustible que se

llevaba por un conducto hasta la parte posterior de la tobera de salida donde, al quemarse, producía una estela blanca. Este sistema tenía el inconveniente de que la capacidad era muy limitada y por tanto la autonomía del humo escasa.

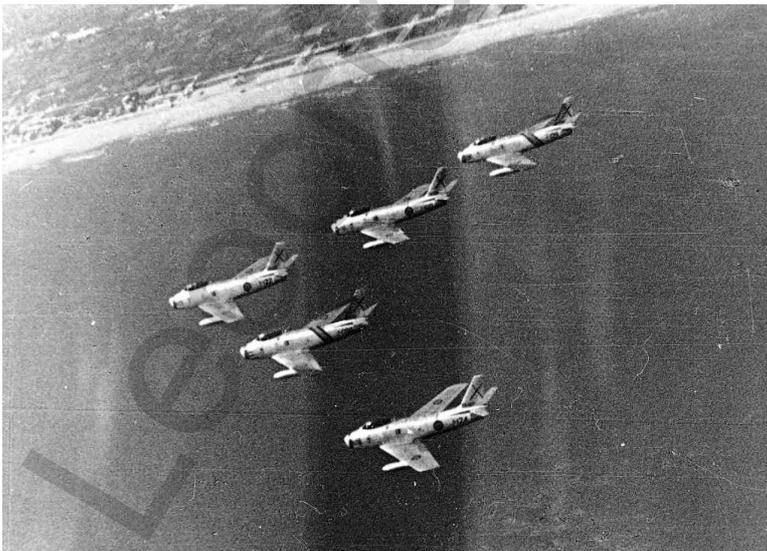
El **segundo** sistema se usó con la incorporación de los aviones de la serie 40 de los Escuadrones 11 y 41 a partir de la 6ª exhibición, en Manises, el día **23 de Junio de 1957**, ante más de 150.000 espectadores, con motivo de la entrega del estandarte donado por la ciudad de Valencia al Ala de Caza nº 1. Puesto que este modelo de avión no disponía del depósito interior del sistema antihielo, hubo que improvisar y se introdujo un agente químico en un pequeño depósito exterior bajo el plano derecho que en contacto con el aire producía estela. Los aviones del 11 Escuadrón utilizaron ácido clorosulfónico y los del 41 tetracloruro de estaño.

El **tercer** y definitivo sistema se utilizó a partir de la reactivación en **1961** y fue ideado por el Capitán Ingeniero Borreguero y su equipo. Consistió en introducir aceite usado en uno de los depósitos exteriores de combustible con 120 galones de capacidad bajo el plano izquierdo. Por medio de una tubería se desplazaba el aceite hasta el final del fuselaje, para dejarlo caer detrás de la tobera de salida. Al quemarse el aceite hacía un humo blanco. El sistema fue tan útil que varias patrullas extranjeras lo copiaron.

## ENTRENAMIENTOS

La filosofía que, generalmente, ha regido en el Ejército del Aire ha sido que los aviones y pilotos debían utilizarse para cumplir los fines prioritarios de adiestramiento para el combate y las patrullas acrobáticas se activaban o desactivaban en función de que tuviesen que realizar alguna exhibición. Mientras tanto era como si no existieran.

ASCUA no iba a ser la excepción y por eso estaba en estado latente hasta que se anunciaba su participación en algún sitio. Desde ese momento empezaban los entrenamientos que se realizaban cuando se podía, aunque fuese en las horas de inactividad de la Unidad, incluidos sábados y domingos.



Esto suponía que los aviones pintados con sus colores vistosos eran utilizados por el resto de pilotos de la Unidad en función de la disponibilidad del material para realizar las misiones diarias y que los pilotos de ASCUA se entrenasen con el avión que se asignase en función de las necesidades de mantenimiento.

Con la variedad de configuraciones que admitía el Sabre, podía ocurrir que el entrenamiento se hiciese con aviones cargados con depósitos externos de 200 galones de combustible, en lugar de los de 120 instalados en los de ASCUA. Así mismo, las misiones de instrucción se volaban, cuando se utilizaban los aviones pintados, con los depósitos colocados en los anclajes interiores y 120 galones de combustible menos porque un depósito exterior estaba destinado a cargar el aceite para la creación del humo. La ubicación de los depósitos exteriores en anclajes distintos a los habituales provocó una parada de motor en vuelo por falta de combustible en un ejercicio de tiro en Mallorca porque el piloto olvidó cambiar la palanca selectora de la posición habitual “*outboard*” a la real “*inboard*”. Al comprobar el error en la selección de los depósitos aun pudo seleccionar el correcto, arrancar el motor y con los 120 galones de combustible del depósito operativo, alcanzar la Base.

Otro inconveniente era que, al llevar combustible en un solo depósito, además de perder autonomía, el avión estaba siempre desestabilizado, porque al despegue un depósito pesaba más que el otro y conforme se iba gastando el depósito exterior, el avión pesaba más del otro lado. (Un depósito con 120 galones de combustible, aproximadamente 456 litros; el otro con solo 90 o 100 kg. de aceite)

Al parecer, las buenas relaciones entre los integrantes del Ala de Caza nº. 1 ayudó a que los distintos responsables coordinasen sus decisiones para, sin sobrecargar el trabajo de unos aviones, los pilotos de ASCUA pudiesen disponer de aviones de similares características a los que se utilizarían en las exhibiciones.

Por otro lado, la filosofía descrita supuso que ASCUA no tuviese nunca un equipo de vuelo que les distinguiese de los otros pilotos y especialistas. Cuando salían fuera, se ponían el mono de vuelo más presentable y llevaban el mismo atuendo. Es decir, todos sin cazadora o todos con ella. Con pañuelo al cuello o sin él. Con gorro o con gorra en los momentos en que fuese necesario ir cubiertos. Con los mismos emblemas, los del Ala de Caza, colocados en el mismo sitio del mono o cazadora.

La utilización de aviones sin pintar en los entrenamientos nos ha permitido que el repintado del primer modelo con matrícula 1-099 simule el avión que voló el Cptan. Berriatúa en su última exhibición oficial y que no es el que pilotaba cuando se produjo el fatal accidente.

Habitualmente los entrenamientos consistían en despegar de Manises para ir al sur de la Base, normalmente sobre la zona conocida como la Albufera que tiene en el centro una montañita con un edificio arriba que tomaban como referencia. Mientras quedase combustible en el depósito exterior, se dedicaban al calentamiento haciendo algunos toneles solamente para no forzar los aviones. Cuando se consumía, hacían el programa completo varias veces, hasta que el combustible remanente llegaba al límite fijado para que les permitiese hacer una o dos veces la exhibición sobre la Base.

A veces se elegían otras localidades sobre las que hacer los entrenamientos y cuando la exhibición era fuera de Manises, al llegar al lugar de la exhibición se tomaban las referencias necesarias con la antelación no siempre deseable. Cuando no se disponía de ese tiempo se estudiaban los obstáculos y las referencias sobre el mapa del lugar de la exhibición. También se aprovechaba el viaje de una Base a otra para realizar alguna maniobra acrobática de la tabla.



En “hexágono” al sur de Cullera (Valencia)

**Hay un periodo especial en cuanto a los entrenamientos que requiere una mención.** El 2 de Noviembre de 1956, como ya he comentado al escribir sobre las decoraciones, el entonces Jefe de la Patrulla, Teniente Coronel Hevia recibió la orden de crear en la isla balear de Palma de Mallorca el Ala de Caza nº. 4, para lo cual, a principios de 1957, se desplazó hacia la Base Aérea de Son San Juan con 25 aviones de la serie 40. Esto supuso que para preparar las exhibiciones de Manises y posteriormente Milán, hubiese dos miembros de la Patrulla en Mallorca, el citado Teniente Coronel Hevia y el Comandante Escalante y el resto en Manises. Cada grupo estuvo practicando en su Base y, en ocasiones, los de Manises se reunían con el Jefe en Mallorca. A la vuelta de la exhibición en Milán, el 4 de Julio de 1957, el propio Jefe entendió que era más beneficioso para la Patrulla que la formasen pilotos de la misma Unidad y por iniciativa propia los miembros desplazados a Mallorca renunciaron a formar parte de la Patrulla, ya entonces, Oficial del E.A.

### **VIDA ACTIVA Y PERIODO INACTIVO**

Su historia tuvo una duración total de **seis años y medio dividida dos épocas:**

Desde su nacimiento espontáneo en 1956 hasta finales de 1958 en que, sin orden expresa, quedó inactiva.

Desde mediados de 1961 en que se reactivó por haberse solicitado su presencia, hasta su fin definitivo a principios de 1965 en que fue imposible mantenerla al separarse los Escuadrones 11 y 12 que pasaron a depender de la Aviación Táctica y de la Defensa respectivamente.

## EXHIBICIONES

La Patrulla Acrobática realizó un total de **40 exhibiciones principales**: 12 en su primera época y 28 en la segunda, además de otras no catalogadas sobre su Base con motivo de alguna visita o acto oficial de trascendencia.

### ***CARACTERISTICAS.-***

La característica principal de las exhibiciones de ASCUA era que nunca desaparecía de la vista del público, no se alejaba nunca para dar la vuelta. Se metía en danza y, a partir de aquí, era como un péndulo que subía y bajaba haciendo los rizados y toneles en el centro, algunos cambios de formación se hacían aprovechando los giros. Los virajes en picado se ejecutaban levantando mucho el morro y pasando casi por invertido a muy poca velocidad: se utilizaban para revolverse con rapidez y cambiar el sentido de la pasada. En planta la exhibición se realizaba sobre un ocho. Por este motivo no hacían falta “solos” que cubriesen el tiempo muerto. No obstante y como luego explicaré, en contadas ocasiones hubo actuaciones de aviones solos.

De entre todas las maniobras realizadas he seleccionado algunas que por su dificultad, vistosidad o riesgo inherente he considerado las que mejor pueden mostrar el nivel de entrenamiento y perfeccionamiento de esta Patrulla.

### ***BOMBA y CRUCE.-***

Se conoce como **Bomba** una maniobra que consiste en realizar en formación cerrada tres cuartos de rizo y al llegar a los 90° descendentes, girar los aviones y salir cada uno en una dirección divergente de todos los demás.

El **Cruce** es aquella maniobra en la que los aviones vuelven sobre sus pasos a ras del suelo para confluir al mismo tiempo en un mismo punto geográfico.

Esta maniobra la realizó ASCUA desde el inicio de sus actuaciones, siempre que pudo, formando parte de su tabla acrobática.

Como al principio, las exhibiciones eran de cuatro aviones, al llegar al picado de 90° y a la orden del jefe, este terminaba el rizo, los puntos izquierdo y derecho viraban 90° grados al lado correspondiente y el perro giraba 180° sobre si mismo y salía del rizo con el rumbo opuesto al del jefe. Se mantenía el descenso y a muy poca altura se separaban de la zona de exhibición para, al unísono, realizar una rama de “ocho cubano”, es decir, casi tres cuartos de rizo a 4 g y medio tonel para salir del vuelo invertido, volver a la zona de exhibición pegados al suelo y confluir frente al público haciendo una cruz con sus estelas.

La espectacularidad de este cruce creció de forma considerable a partir de 1961, cuando el Teniente Salvago y su equipo de armeros consiguieron un sistema por el que el Sabre podía **disparar ráfagas de balas de fogeo, de modo que en el momento de la reunión se disparaban 6 ametralladoras por cada avión**, lo que daba una vistosidad y estruendo realmente importante, que unido al rugir de los motores resultaba muy emocionante.

A partir de 1961 las exhibiciones eran con cinco aviones. Ese año se mantuvo la bomba con cuatro aviones y el solo que relataré luego. A partir de 1962 la bomba se hizo con cinco los aviones y, en lugar de salir con rumbos divergentes en 90°, al haber un avión más, la diferencia era de 72°.



Aunque la bomba y posterior cruce más espectacular se realizó a partir de Octubre de 1962 y hasta el final de la vida de ASCUA. Entonces eran SEIS aviones y antes de aterrizar en formación hacían su bomba descendente con 60 grados de rumbos divergentes con posterior cruce a ras del suelo donde coincidían todos al tiempo disparando las seis ametralladoras de cada avión.

Nunca nadie había intentado el cruce con más de cuatro aviones. ¡ASCUA lo consiguió! Primero con **cinco** y luego con **seis** aviones siendo, por tanto, la primera Patrulla que realizó esta maniobra en el Mundo y, salvo que alguien conozca alguna que lo haya hecho (decidme cual), es la única que la ha realizado.

### ***SOLOS.-***

Como ya he comentado, la característica principal de ASCUA era que no desaparecía de la vista del público, de modo que no necesitaba entretener en los tiempos muertos, porque no los había. No obstante, quizá la influencia de otras patrullas acrobáticas, la obligación militar de rendir al máximo y sacar el máximo partido a los medios, el mero placer de ejecutar maniobras “imposibles” o ese orgullo español que nos induce a hacer el más difícil todavía para mostrar al Mundo que Don Quijote sigue vivo, hizo que ASCUA también incorporase en sus exhibiciones algún “solo”

Incluyo en este apartado las actuaciones que se podrían considerar “solos” porque formaban parte de la exhibición y otras en las que, no siendo parte de la exhibición, fueron miembros de la Patrulla Acrobática los que hicieron exhibiciones en solitario independientes de la exhibición principal.

En la exhibición sobre Manises el 23 de Junio de 1957 el entonces Jefe, Teniente Coronel Hevia, actuó en solitario haciendo un rizo intercalando un tonel en cada uno de los cuatro puntos, es decir, con el avión en vuelo horizontal, vertical ascendente, invertido y vertical descendente. En la misma jornada otro miembro de la Patrulla, el Teniente Herráiz rebasó la barrera del sonido sobre los asistentes. Pero no fue esta la primera vez que se realizaba esta maniobra en público: el 30 de Septiembre de 1956 sobre el aeropuerto del Prat en Barcelona el Comandante Azqueta, con un F 86 del Ala de Caza nº. 1 rompía la barrera del sonido por primera vez ante el público en España.

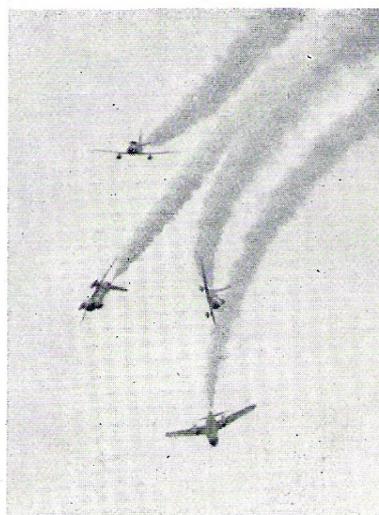
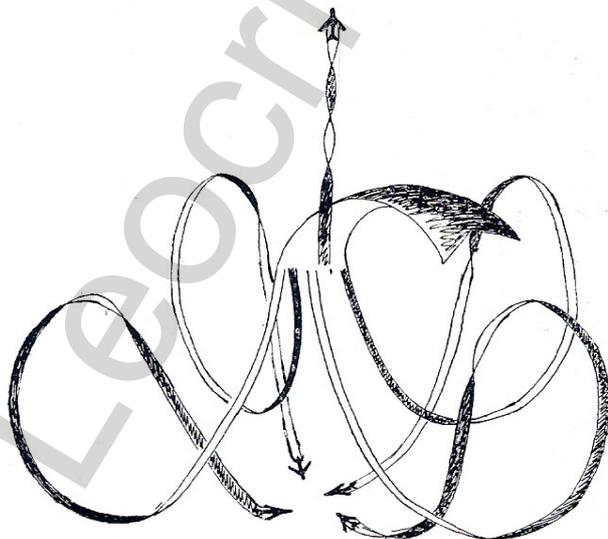
Pero los que realmente se pueden considerar “solos”, por estar integrados en la exhibición, son los siguientes.-

El **31 de Agosto de 1958** en CADIZ la actuación del solo se limitó a advertir del inicio de la exhibición. El Capitán Almodóvar, entonces en funciones de avión/piloto reserva, actuó de “telonero” de la Patrulla dando una pasada a muy baja altura sobre la Playa de la Victoria con rumbo hacia la muralla, revolviéndose para volver sobre su ruta, también a baja altura, y despedirse enlazando toneles mientras subía.

*Foto original. La sombra da la referencia de la altura.*



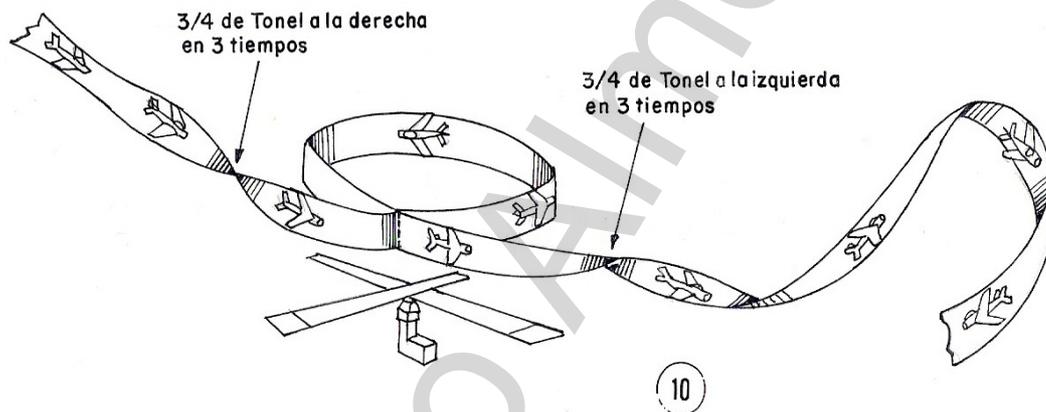
En **1961**, con las exhibiciones de cinco aviones, se introdujo una maniobra extremadamente difícil y peligrosa, consistía en que antes de la “bomba”, uno de los aviones (Capitán Almodóvar) se separaba de la formación y se alejaba del centro de la exhibición a ras de suelo para dar la vuelta y ganar la velocidad necesaria que le permitiera llegar al centro de la exhibición y realizar un rizo. El círculo que dejaba su estela era utilizado por los otros cuatro aviones para atravesarlo haciendo un tonel. Seguidamente el “solo” se alejaba nuevamente para volver al centro de la exhibición al máximo que le daba el avión y subir en vertical contra los cuatro aviones que caían del rizo para efectuar la bomba. Por el hueco que dejaba el rombo al romper la formación se colaba el “solo” haciendo todos los toneles verticales que le permitía el avión hasta llegar casi a velocidad cero y caer de ala por su misma estela. La falta de velocidad y la densidad del humo dejaba en la cumbre una especie de cabeza y las cuatro estelas descendentes semejaban las patas de un pulpo (*aunque falten otras cuatro patas*). Esta maniobra se eliminó en 1962 y en compensación se realizó el cruce con los cinco aviones, siendo, como ya he dicho, la primera y la única patrulla acrobática que lo hacía.



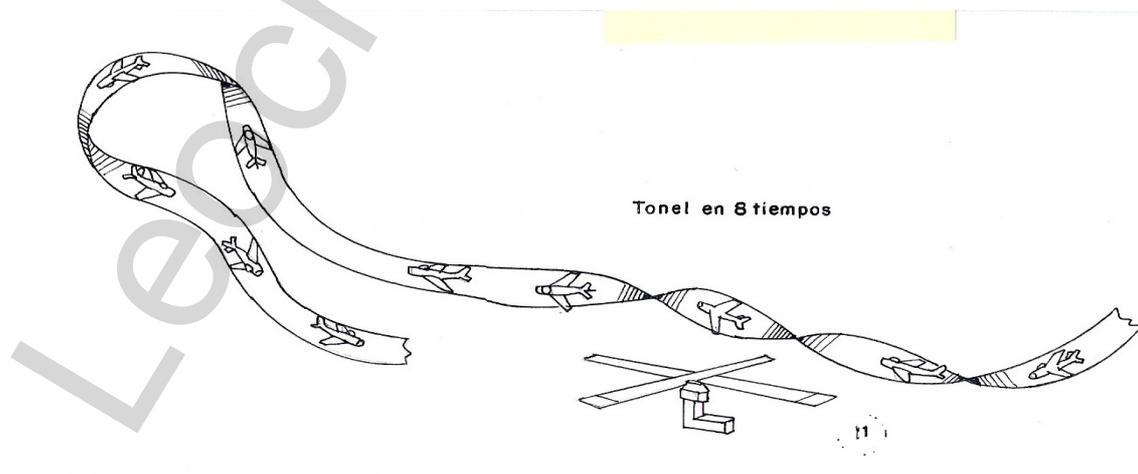
La tercera vez en que se utilizó la actuación de un “solo” fue en la última etapa, a **partir de 1964** y también lo hacía el Capitán Almodóvar, que entonces era el líder: Después del cruce de los seis aviones, se reunían en “triángulo” y daban una pasada lenta con frenos, tren y flaps fuera, y luces encendidas.

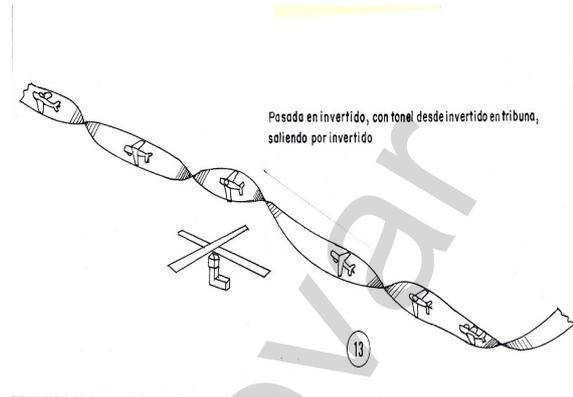
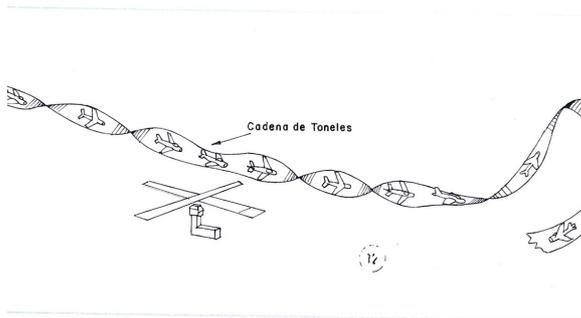
Para cubrir el tiempo desde el cruce a la pasada el jefe se quedaba frente a los espectadores y el reserva se incorporaba a la formación para ser otra vez seis aviones.

La exhibición del “solo” consistía en realizar a muy baja altura y sin perderse de la vista del público las siguientes figuras: entrando desde la izquierda del público tres cuartos de tonel a la derecha para iniciar un viraje cerrado a la vertical a la izquierda y saliendo con otros tres cuartos de tonel, esta vez a la izquierda para que la figura fuese simétrica;



toneles en cuatro y ocho tiempos en ambas direcciones; vuelo invertido con un G negativo haciendo un tonel en el centro de la trayectoria y quedando en invertido; salida ascendente con rueda de toneles.





### **PROGRAMAS.-**

Al principio, las exhibiciones eran con **cuatro aviones** que realizaban toneles y rizados cambiando de formación en ellos.

A **partir de 1961, la demostración era con cinco**; la de cuatro quedó como alternativa si fallaba algún avión. Ese año el programa recogía esta **exhibición**:

- Despegue en “cuña” de cinco.
- Pasada en “misil”.
- Viraje en picado (reverseman) cambiando a “cisne”.
- Rizo cambiando a “T” y “flecha”.
- Tonel en “flecha”.
- Viraje en picado cambiando a “campana”.
- Rizo cambiando a “cuña”.
- Rizo cambiando a “línea” y “cuña”.
- Viraje en picado cambiando a “ala” (uno de los puntos rompía la formación)
- Tonel cambiando a “rombo” dentro de la estela del rizo efectuado por el punto que se había marchado de la formación.
- Rizo y “bomba descendente” (el que se había separado, subía vertical y apuntaba de frente contra los cuatro que bajaban; cuando la formación rompía, se metía en medio y hacía los toneles verticales que la velocidad le permitía hasta agotarla; antes de que el avión entrase en barrena, metía un pié a fondo y caía lentamente sobre un ala)
- Cruce ortogonal y salva de ametralladoras con cartuchos de fogueo.
- El sólo se reunía y se aterrizaba en “campana”.



Como el solo del avión subiendo verticalmente contra los cuatro era difícil que saliese bien del todo y además, era peligroso, se suprimió en 1962 y se compensó haciendo el cruce con cinco aviones, transformándose **en la única Patrulla del Mundo que hacía** esta figura con más de cuatro.

**En Octubre de 1962** se consiguió que la exhibición fuese con seis aviones, dejando la de cinco como alternativa y en la que se incluyó alguna interesante figura como el rizo en “X” de difícil ejecución. Ese año el **programa para seis aviones** era:

- Despegue en formación de “triángulo”.



- Pasada en “misil” entrando por detrás del público.



- Hoja de trébol pasando a “cuña atrasada”.
- Pasada virando en “cuña atrasada” dando las panzas de los aviones al público.
- Rizo pasando a “doble cuña”.
- Viraje en picado cambiando a “flecha”.
- Tonel a la derecha cambiando a “doble ala”.
- Viraje en picado en “doble ala”.



175 Cptan. Almodóvar, 083 Cptan. Montaner, 104 Tte. González –  
Gallarza, 100 Cptan. Valderas, 199 Bgda. Montero, 071 Bgda. Rodríguez

- Rizo en “doble ala”. En la caída, cambio a “triángulo” virando a la izquierda. Viraje a la vertical ceñido a baja altura en “triángulo”. Antes de acabar el viraje, cambio a “hexágono”. Al terminar el viraje a la vertical, se iniciaba un segundo rizo en “hexágono” sin solución de continuidad. (esta figura la llamaban el “tres en uno” por la similitud con aquellos tres pases diferentes y ligados que el matador Julio Aparicio introdujo en su tauromaquia).

- Viraje en picado pasando a “triángulo”.
- Tonel a la izquierda en “triángulo”.
- Viraje en picado en “triángulo”

- Rizo pasando a “cruz”, “bomba descendente”, “cruce de seis” y disparo de ametralladoras.

- Para aterrizar, rotura espectacular subiendo en formación de “ala” al mismo lado que la rotura (los aviones pasaban por debajo de la formación), reunión rápida en “hexágono” y aterrizaje en esta formación.

### ***ACTUACIONES PRINCIPALES***

En este apartado incluyo las **40 exhibiciones** reconocidas como oficiales, con el motivo de la exhibición y en determinadas algún comentario.-

## 1956:

**23 de Febrero:** Manises. Presentación oficial del Ala de Caza nº 1 y de la Patrulla.

**24 de Junio:** Roma. Inauguración del Aeropuerto de Fiumicino. Recibidos por S.S. Pío XII.

**30 de Septiembre.** Barcelona. Inauguración de la nueva pista del Prat. El Ministro del Aire González Gallarza la declara verbalmente Patrulla Oficial del Ejército del Aire.

**7 de Octubre:** Badajoz. Primera visita del Jefe del Estado a la Escuela de Reactores. Se desplazaron también 32 aviones “Sabre” de Manises. *Se presenta en público la bomba.*

**9 de Diciembre:** Albacete. Campaña de Navidad.

## 1957

**23 de Junio.** Manises. Entrega del Estandarte donado por la ciudad de Valencia al Ala de Caza nº 1. Día de puertas abiertas. *Sistema de humo por primera vez a base de ácido.*

**4 de Julio.** Milán. Aviones *pintados* con primer modelo de pintura. Medalla de Oro de la Comuna milanese al Tte. Cor Hevia y Cte. Barsen.

## 1958

**5 de Mayo:** Villatobas. Visita de la Escuela de Estado Mayor del E.T. al asentamiento radar para presenciar un ejercicio de defensa aérea. La Patrulla cerró los actos. *Primera exhibición con cinco aviones.*

**25 de Mayo:** Zaragoza. Festival Aeronáutico en la Base Aérea.

**31 de Agosto:** Cádiz. Fiestas de Agosto. Playa de la Victoria. En los Carnavales del año siguiente, las “Chirigotas” le dedicaron siete composiciones muy expresivas sobre su exhibición.

**6 de Septiembre:** Alcantarilla. Patrulla ausente invitada en Italia. Exhibición simbólica en solitario del Capitán Almodóvar.

**19 de Octubre.** Sevilla. Festival Internacional en el Aeropuerto de San Pablo. En uno de los entrenamientos previos, el 25 de Septiembre murió el Capitán Berriatúa al efectuar la rotura de la maniobra denominada “bomba”. Por primera vez y para siempre: PATRULLA ACROBATICA ASCUA.

## 1961

**2 de Mayo:** Sevilla. Festival Internacional en Tablada. Sistema de *humo definitivo* a base de aceite en un depósito exterior de combustible. *Ametralladoras disparan* cartuchos de fogeo por primera vez. Se introduce el **SOLO** contra el rombo.

**18 de Junio:** Bruselas. Festival Internacional en la Base Aérea de Wevelgem. Cincuenta aniversario de la Aviación belga.

**28 de Junio:** Manises. Medalla Aérea al Coronel Murcia.

**7 de Julio:** Manises. El Ala de Caza nº 1 alcanzó las 50.000 horas de “Sabre”.

**9 de Diciembre:** San Javier. Ante los Alumnos. Fiestas con motivo de la Patrona de Aviación, Virgen de Loreto.

## 1962

**10 de Mayo:** Manises. Visita del General Landon de la USAFE. *Desaparece el SOLO.*

**20 de Mayo:** Spangdahlem (RFA) por la mañana. Día de las FA,s. en Europa.

**20 de Mayo:** Toul Rossieres (Francia) por la tarde. Mismo motivo.

**7 de Junio:** Manises. Visita Escuela de Cooperación Aeroterrestre.

**8 de Junio:** Zaragoza. Día de la Amistad Hispano-Americana.

**9 de Junio:** Morón. Mismo motivo.

**10 de Junio:** Torrejón. Mismo motivo.

**19 de Junio:** Manises. Visita del Jefe del Estado con el único propósito de presenciar una exhibición de la Patrulla.

**2 de Octubre:** Manises. Visita de la Escuela Superior del Aire. *Primera exhibición con seis aviones.*

**7 de Octubre:** Madrid. Inauguración de los II Juegos Deportivos Iberoamericanos en el Estadio de Vallehermoso. El Delegado Nacional de Deportes envió a Manises banderines conmemorativos y medallas de participantes a los componentes de la Patrulla.

**26 de Octubre:** Manises. Visita del General Aldo Remondino Jefe de la Aeronáutica Italiana. Preparación del Concurso Internacional de patrullas acrobáticas a celebrar en Génova en la Primavera del año siguiente. Nombra Pilotos Honoríficos de la Aeronáutica Italiana a los miembros. "ASCUA" no pudo participar en el Concurso por no ser España miembro de la OTAN.

**9 de Diciembre.** San Javier. Ante los Alumnos de la AGA con motivo de la Patrona de Aviación.

## 1963

**20 de Septiembre:** Salamanca. 500.000 horas de la Escuela de Matacán.

## 1964

**22 de Abril:** Manises. Visita de los Medios de Comunicación. *Se incluye el solo después del cruce.*

**16 de Mayo:** San Javier. Ante los Alumnos.

**3 de Junio:** Teruel. Festival en el Polígono de tiro de Caudé.

**6 de Junio:** Murcia. Festival en la Base de Alcantarilla.

**9 de Junio:** Manises. Visita de las Autoridades locales.

**10 de Junio:** Manises. Visita de la Vuelta Aérea a España.

**11 de Junio:** Zaragoza. Día de la Amistad Hispano-Americana.

**12 de Junio:** Morón. Mismo motivo.

**13 de Junio:** Torrejón. Mismo motivo. *Ultimo solo después del cruce.*

## 1965

**12 de Enero:** Manises. Visita del Ministro del Aire.

## EQUIPO HUMANO

Un avión no es más que un trasto metálico si no tiene personas alrededor que, con su conocimiento y dedicación lo hagan funcionar, cuidando de él, arreglando sus dolencias, surtiéndole del alimento necesario y, finalmente, poniéndole en el aire para que, una vez en su elemento y guiado por manos expertas, dé de sí todo lo que lleva dentro. Por eso no sería justo pasar por alto el personal que, siempre de forma voluntaria, dedicó su tiempo y afecto a la Patrulla Acrobática ASCUA a lo largo de su historia. Quisiera no dejar a ninguno sin nombrar, si no lo consigo pido perdón al o a los omitidos.

### ***PILOTOS:***

En un principio, los componentes fueron Oficiales pilotos profesionales o de carrera. A partir de 1961 también entraron a formar parte los pilotos de Complemento que eran magníficos aviadores y estaban muy seleccionados. Se pensó que era de justicia darles la oportunidad de que luciesen sus habilidades públicamente en la Patrulla, además de lo que demostraban día a día en las misiones normales del Plan de Instrucción. Aunque no sea objeto de este trabajo creo interesante hacer una aclaración a un concepto maliciosamente introducido en el hablar cotidiano. Desde que se eliminó el Servicio Militar obligatorio se dice que las Fuerzas Armadas españolas ya son profesionales, cuando en realidad han sido profesionales desde hace siglos, lo que no era profesional, sino de reemplazo, era la Categoría de Tropa y determinados puestos de Oficiales y Suboficiales que, por su formación, cumplían igualmente el Servicio Militar.

Al haber dos Escuadrones en el Ala de Caza se procuraba que cada Escuadrón aportase la mitad de los pilotos. Sus nombres son:

### **Los fundadores:**

Teniente Coronel Gonzalo Hevia y los Tenientes Hernando Maura, Julián Álvarez de la Vega y José Antonio Salazar Cútoli.

Foto: De izqda. a dcha. Tte. Maura, Tcol. Hevia, Comte. Barsen, Ttes. Salazar y A. de la Vega.



### **Posterior ingreso por orden cronológico y empleo en aquella fecha:**

Capitán Cesar Villalonga, Tte. Carlos Herráiz, Comandante Barsen García-López, Cte. José Luis Balanzategui, Cap. Ramón Fernández Sequeiros, Cte. Gerardo Escalante, Cap. Miguel Angel Esteban Rodríguez-Sedano, Cap. José Parés, Cap. Jaime Berriatúa, Cap. Leocricio Almodóvar, Cap. Juan Martínez, Tte. José Luis Patiño, Tte. Santiago

Valderas, Brigada Perza, Cap. Antonio Montaner, Bgda. Manuel Montero, Bgda. Marqués, Bgda. Antonio Rodríguez, Tte. Eduardo González-Gallarza, Cap. Santiago San Antonio, Tte. Aurelio Sánchez Marín, Cap. José Pablo Guil Pijuán y Tte. Juberías.

*(No tiene excesiva importancia pero en alguna publicación he leído que el Brigada Nagore formó parte de esta Patrulla, siendo errónea esa información)*

### **Líderes en el aire:**

Teniente Coronel Hevia, Comandante Barsen, Capitán F. Sequeiros, Capitán Almodóvar y el ya Capitán Valderas.

### **MECANICOS/ESPECIALISTAS:**

Mucho hemos escrito sobre las evoluciones de los aviones en el aire y creo de justicia hacer una referencia a aquellos miembros de ASCUA que, en la sombra y de forma callada, consiguieron que esos aviones volasen en las mejores condiciones posibles.

Si bien todo el personal de mantenimiento destinado en la Base Aérea de Manises entre 1956 y principios de 1965 realizó alguna revisión periódica o reparación en los distintos aviones que luego se utilizaban en las exhibiciones, había siempre un grupo que, al igual que los pilotos, se unía con motivo de alguna exhibición para formar el equipo de línea que, a bordo de un Douglas DC 3 se trasladaba voluntariamente con la Patrulla allí donde fuesen a actuar.

Muchas son las actuaciones dignas de mención en relación con el personal de mantenimiento y muchos los logros obtenidos gracias a su trabajo, dedicación, conocimientos, intuición y tesón de modo que es imposible relatarlas todas, ahora bien, si creo que deben saberse algunas de las proezas realizadas por los responsables de que los aviones estuviesen en el aire en el momento preciso y en perfectas condiciones para deleite del público asistente.

Como muestra comentar que:

El 24 de Junio de 1956, con motivo de la inauguración del Aeropuerto de Fiumicino se celebró una exhibición aérea y se invitó a la Patrulla de Manises. En los ensayos del día anterior los aviones se metieron en una tormenta de granizo que provocó que a todos se les rompiesen los plásticos que cubrían los radares de tiro. Como en una base cercana, Pratica di Mare, había repuestos de F 86 se trajeron los mismos y fueron colocados por los mecánicos españoles durante la noche de modo que al día siguiente, los aviones estaban en condiciones de volar.

El 18 de Junio de 1961 en la Base Aérea de Chievres, con una pista de solo 45 metros de ancho, cinco aviones despegaban en formación muy cerrada porque casi no cabían, cuando el punto derecho hubo de abortar el despegue por haber notado un gran golpe, grandes vibraciones en el motor y ver encendida la luz de fuego, como consecuencia de haberse roto unos álabes del compresor del motor. Su reacción fue rapidísima: avisó que abortaba, cortó el empuje del motor y sacó los frenos

aerodinámicos a la vez que aplicaba los de las ruedas. La Patrulla entera hizo lo propio. Los dos aviones que iban en posición atrasada y entrelazados entre los tres primeros, se abrieron hacia la izquierda por detrás de los chorros de los motores del jefe y punto izquierdo, para evitar la colisión con el derecho y entre sí. El avión averiado quedó en la pista después de que el piloto parase el motor. Si lo narrado hasta aquí demostró la habilidad y capacidad de reacción de los pilotos, lo sorprendente fue que antes de que llegasen las asistencias de la Base Aérea en sus vehículos, el Sargento Salvador había cruzado pistas de rodadura, campos y pista principal y se encontraba sobre el avión desenchufando cables, equipos y asegurando cualquier riesgo de incendio.

El 9 de Junio de 1962 en el viaje hacia la Base Aérea de Torrejón de Ardoz después de la exhibición en Morón uno de los aviones tuvo avería en la bomba del utilitario. Para sustituir esta bomba, según el manual, había que desmontar la cola, sacar el motor, desconectando cables y tuberías, reemplazar la pieza, volver a meter el motor, efectuar las conexiones, poner en marcha y probar motor y sistema hidráulico del sistema utilitario antes de colocar la cola. Pues bien, los mecánicos de Manises descubrieron que entrando por la toma de aire del motor se ganaba tiempo, tres horas de trabajo quedaban reducidas a una. El problema era que el sitio era estrecho, oscuro, “calentito”, por la proximidad del compresor, y tóxico, por los gases acumulados en la zona con motivo de la combustión. No obstante, cuando había que cambiar la bomba y corría prisa, un mecánico entraba por la tobera de admisión, reptaba por ella y estirando los brazos y a ciegas, desmontaba y cambiaba la bomba por tacto.

Y corría prisa la reparación en Torrejón, la exhibición peligraba. Por eso la mañana del día 10 los mecánicos de ASCUA pusieron en marcha el motor para comprobar la avería, confirmando las sospechas del día anterior. Sin dudarlo el Sargento Primero Bernabé tomó carrerilla y saltó de cabeza dentro del avión con un pie atado a una cuerda y un tubo por el que se le proporcionaba oxígeno. Al otro extremo de la cuerda los compañeros atentos al estado y comportamiento del “intruso” le iban haciendo preguntas periódicamente para comprobar el estado de consciencia. Como al cabo de un rato el mecánico no contestaba con normalidad y hacía ruidos extraños e incomprensibles sin vocalizar, los de fuera decidieron sacarle rápidamente por si se encontraba mal. Al ser sacado del interior del avión, con gran enfado escupió todas las tuercas que llevaba en la boca y reprendió a los compañeros por no dejarle trabajar. *“Como no entendíamos lo que decías, hemos creído que estabas desmayado”*. El les explicó que dentro del tubo no había luz y actuaba al tacto. Para evitar dejarse sin poner ninguna pieza que luego, irremediadamente habría succionado el motor al arrancar, guardaba todas las piezas que iba soltando en su boca, y, por eso no podía hablar. Después de la interrupción volvieron al trabajo, poniendo a punto el avión.

La mala fortuna quiso que en el rodaje para la exhibición en Torrejón otro avión sufriese una avería. Después del largo día, cumplidos los actos protocolarios a los que fueron invitados y teniendo en cuenta el cansancio general, pues llevaban cuatro días seguidos de exhibiciones, el jefe decidió que el avión se quedase en Torrejón para que lo arreglasen allí y ya mandarían un equipo de Manises para recuperarlo. Al comunicárselo al equipo de mantenimiento el Brigada Castillo contestó: *“Vd. perdone mi Capitán, pero este avión se viene mañana a Valencia con nosotros”* Así lo prometió, y así se cumplió. Costó otra noche sin dormir pero ASCUA volvió a casa al completo y sin novedad.

Por estos motivos y alguno más, es de justicia reconocer la labor de este grupo de “artistas” por cuyo esfuerzo solo en una ocasión, la de Bélgica, un avión no pudo volver con los demás: por falta de material, a saber, un motor entero.

**Sus nombres, a partir de 1961, son:** Brigada Castillo; Sargentos Primero Bayo, Acha, Bernabé, Vega y Asensio; Sargentos Ruiz, Fernández Salvador, Loste, Reboll, Pinillos, Navarro Carrión, Federico Pablo y Herrero.



### **FINAL DE ASCUA**

El 12 de Enero de 1965 en Manises ante el Ministro del Aire fue la última exhibición de la **Patrulla Acrobática Oficial del Ejército del Aire con material F86F “Sabre”, ASCUA**. Mandaba la Patrulla el Capitán Montaner, como más antiguo, si bien el líder en el aire fue el Capitán Valderas.

Desapareció como nació, sin orden expresa, sencillamente porque era imposible mantenerla con la separación de los Escuadrones producida por una **reorganización del Ejército del Aire en 1965 que separó** a los Escuadrones 11 y 12 que pasaron con nueva numeración a depender del Mando de la Aviación Táctica y del de la Defensa respectivamente. En estas condiciones resultaba imposible mantenerla. La Patrulla solo fue posible porque un Ala de Caza entera fue capaz de amamantarla con pilotos, especialistas, aviones y, sobre todo, con amor.

### **RECOMPENSAS Y RECONOCIMIENTOS**

En este apartado incluyo ciertos eventos que, además de la íntima satisfacción del deber cumplido de cada uno, han podido servir de reconocimiento, gratitud, elogio o recompensa a los miembros de ASCUA, individual o colectivamente.

1.- Con motivo de la exhibición de Roma, 24 de Junio de 1957 fueron recibidos por S.S. el Papa Pío XII.

2.- El 30 de Septiembre de 1957 el Ministro del Aire declaró verbalmente que la Patrulla Acrobática de Manises sería la Oficial del Ejército del Aire.

3.- La Comuna de Milán condecoró al Tcol. Hevia y al Comte. Barsen con la Medalla de Oro de la ciudad el 4 de Julio de 1958.

4.- La exhibición de Cádiz fue el 31 de Agosto de 1958 y los gaditanos no la olvidaron, elogiándola en siete “chirigotas” que cantaron en el Carnaval del año siguiente. De entre ellas destaco estas:

“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 se llevó entre las manos  
un cangrejo de la mar”

.....

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

5.- Con motivo de la exhibición en solitario sobre la Base Aérea de Alcantarilla, el Aeroclub Cierva Codorniu entregó al Capitán Almodóvar la Copa del Excmo. Sr. Gobernador Civil.

6.- El 19 de Junio de 1962 el Jefe del Estado, Generalísimo Franco, durante una visita a las localidades de Valencia y Aldaya, pasó por la Base de Manises donde permaneció veinticinco minutos con el único objeto de ver a ASCUA en acción.

7.- El 7 de Octubre de 1962 se celebraron en el Estadio de Vallehermoso de Madrid los II Juegos Deportivos Iberoamericanos en los que ASCUA dio una pasada a muy baja altura y velocidad durante el acto inaugural en el momento justo en el que la Bandera Nacional llegaba a la parte más alta del mástil en el que fue izada. Por este motivo obtuvieron un banderín y una medalla de participante.

8.- El 26 de Octubre de 1962 el General Jefe de la Aeronáutica Italiana, Aldo Remondino, visitó Manises para evaluar a ASCUA y comprobar si su capacidad era suficiente para participar en un Concurso Internacional de Patrullas Acrobáticas Militares que estaba previsto celebrar en Génova en la Primavera del año siguiente. ASCUA superó la prueba, a pesar de las condiciones meteorológicas adversas, fue invitada oficialmente a participar en ese Campeonato y sus miembros fueron nombrados Pilotos Honoríficos de la Aeronáutica Italiana. Por no ser España miembro de la OTAN, algunas naciones protestaron y, finalmente, ASCUA no pudo participar.

9.- También obtuvieron en 1962 una Mención Honorífica de la Orden del Mérito Aeronáutico.

10.- En la actualidad la Patrulla Aguila compone una figura que llaman Ascua, aunque también la he visto bajo la denominación FACA

11.- Mientras escribo este trabajo, el 21 de Octubre de 2006 la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana ha celebrado en el Aeropuerto de Manises y antigua Base Aérea un homenaje a ASCUA con motivo de su 50 aniversario erigiendo un monumento que recoge este evento junto a la Capilla, muy cerca del lugar donde el Sabre del Capitán Berriatua dio el primer impacto contra el suelo.



## LEGADO

Al hablar del final de ASCUA he resaltado “**Patrulla Acrobática Oficial del Ejército del Aire con material F86F “Sabre”, ASCUA**”. El motivo es el siguiente: el 1 de Mayo de 1965, por reorganización de la fuerza, el Ala de Caza nº. 1 cambió de número y pasó a ser Ala de Caza nº. 11, perdiendo un Escuadrón, como ya he comentado. No obstante, con la llegada el 13 de Junio de 1970 del Marcel Dassault Mirage III a la Base Aérea de Manises, hogar de la redenominada Ala de Caza nº.11, se volvió a la idea de formar una patrulla acrobática. Esta idea tuvo éxito organizándose una patrulla de aviones Mirage III con la misma filosofía y también identificada como ASCUA.

Al llegar el Mirage F1, también de Marcel Dassault, a la Base Aérea de Los Llanos de Albacete el 18 de Junio de 1975 a la recién creada el Ala de Caza nº. 14, también se decidió aprovechar las magníficas cualidades de ese avión para ofrecer entre finales de los 70 y 1990 excelentes exhibiciones con una patrulla, más o menos estable, de cuatro a seis aviones.

Finalmente, la llegada en Marzo de 1980 del CASA C101 “Aviojet” a la Academia General del Aire y, posteriormente, al 41 Grupo de Fuerzas Aéreas, inicialmente de la Base Aérea de Valenzuela, hoy en Matacán, se crean dos patrullas acrobáticas, una conocida como “Amigo”, sucesora directa de la que en su día y con el mismo nombre se creó con los T-33 de la Base Aérea zaragozana y la otra denominada “Aguila” como al ave que sujeta el escudo del Ejército del Aire (rokiski) dando forma al emblema de la Academia General del Aire de San Javier, familiarmente conocida como “Nido de águilas”.



Probablemente, y coincido con el General Guil Pijuán, el nacimiento de “Aguila” es el que pone fin real a ASCUA al convertirse en Patrulla Oficial del Ejército del Aire de España y sucesora efectiva de ASCUA. ¡SUERTE AGUILA!

## BIBLIOGRAFIA

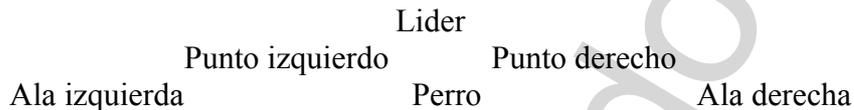
Como reconocimiento y agradecimiento a sus autores, las publicaciones que me han ayudado a realizar este trabajo y pueden saciar tu curiosidad son:

- **ASCUA.** Por Leocricio Almodóvar Martínez. Publicado en Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº. 349, Diciembre 1969.
- **La Patrulla Acrobática Española. El nacimiento de ASCUA.** Por Leocricio Almodóvar Martínez. Publicado en Revista AEROPLANO nº. 2, Octubre 1984.
- **La Patrulla Acrobática Española. ASCUA resurrexit.** Por Leocricio Almodóvar Martínez. Publicado en Revista AEROPLANO nº. 3, Noviembre 1985.
- **SABRE. Comienzo de una época.** Por G. Avila Cruz y J.L. González Serrano. 1989.
- **Aviones españoles desde 1910.** Jaime Velarde Silió.
- **El Ala de Caza nº. 1. Pionera con el F86F en la modernización del Ejército del Aire.** Por Javier Bautista Jiménez. Publicado en Revista AEROPLANO nº. 13, año 1995.
- **Patrulla ASCUA.** Por Pablo Guil Pijuán. Publicado en el libro Acrobacia Aérea en España de EADS CASA. Año 2001.

## GLOSARIO Y FIGURAS

Quizá no todo el mundo esté familiarizado con el argot utilizado en este trabajo, por lo que considero interesante hacer una breve descripción de algunos de los términos menos comunes de los utilizados, así como, puesto que una imagen vale más que mil palabras, un croquis de algunas figuras.

### Puestos en formación.-



### Figuras.-

*Hoja de trébol* – Figura vertical que consiste en iniciar un *rizo*, cuando el avión está subiendo vertical se alabea cambiando el rumbo en 60° y se termina el rizo.

*Ocho cubano* – Figura vertical en la que se dibuja un ocho tumbado. Se inicia como el *rizo* hasta alcanzar el descenso de 45° con el avión en invertido. En esa posición se hace medio *tonel* y se vuelve a iniciar otro rizo hasta nuevamente alcanzar los 45° descendentes en invertido. Se ejecuta otro medio tonel y se sale en la misma dirección y la misma altura que se tenía al iniciar la maniobra.

*Rizo* – Figura vertical consistente en realizar un círculo completo empezándolo y terminándolo en el mismo punto geográfico y altura.

*Tonel* - Figura horizontal en la que el avión gira 360° sobre su eje longitudinal. Si se marcan los movimientos se llama “por tiempos”. Si en lugar de ser el avión el que marca el eje de giro, la referencia es exterior, se llama “volado”

*Rueda de toneles*- Realizar varios toneles seguidos.

*Viraje picado o Reverseman* – Modalidad de giro en el que el avión se alabea entre 90° y 180° para al girar, cambiar de rumbo perdiendo altura y ganando velocidad.

*Viraje a la vertical* – En horizontal, realizar un círculo empezándolo y terminándolo en el mismo punto geográfico y altura.

“*tres en uno*” – ASCUA llamaba “tres en uno” en honor a cierto pase del torero Julio Aparicio a una figura acrobática que consistía en hacer con seis aviones, varios cambios de formación y sin solución de continuidad, un rizo, a la caída un viraje a la vertical y a la salida del viraje otro rizo.

**Formaciones.-**

**Con 4 aviones**

“ala”           X  
                  X  
                  X  
                  X

“línea”        X X X X

“rombo”       X  
                 X X  
                  X

**Con 5 aviones**

“ala”                   X  
                          X  
                          X  
                          X  
                          X

“campana”        X  
                      X X  
                      X X

“cisne”           X  
                      X  
                      X X  
                      X

“cuña” de cinco.   X  
                      X X  
                      X X

“flecha”           X  
                      X X  
                      X  
                      X

“línea”        X X X X X

“T”                X X X  
                      X  
                      X

“X”

```
  X X
   X
  X X
```

**Con 6 aviones**

“ala”

```
  X
   X
    X
     X
      X
       X
```

“cruz”

```
    X
   X X X X
    X
```

“cuña atrasada”

```
    X
   X
  X X
 X   X
```

“doble ala”

```
    X
   X X
  X X
   X
```

“doble cuña”

```
    X
   X X
  X
 X X
```

“flecha”.

```
    X
   X X
    X
    X
    X
```

“hexágono”

```
    X
   X X
  X X
   X
```

“línea”           X X X X X X

“misil”            X  
                      X  
                  X X  
                      X  
                      X

“triángulo”.        X  
                      X X  
                  X X X

#### Otros.-

*Anclajes depósitos* – El Sabre llevaba bajo cada plano dos puntos de sujeción de armamento o depósitos

Posición *In-board* – los anclajes más próximos al fuselaje

Posición *Out-board* – los anclajes más lejanos al fuselaje

“*ASCUA*” o *Faca*. Formación de la Patrulla Acrobática Aguila,

                  X  
                X X  
              X X  
              X X

*F.A.I.* – Federación Aeronáutica Internacional

*Galón* – Unidad de medida de capacidad. El de EE.UU (*U.S. gallon*) equivale a **3,8 litros** y el de Gran Bretaña y Canadá (*Imperial gallon*) a 4,5 litros. Por la procedencia del avión utilizamos el *U.S. gallon*. En peso equivalente en combustible era aprox. 3 kg.

*Rokiski*.- Nombre coloquial que recibe el emblema de plata del Ejército del Aire de España y se debe al apellido de un grabador de Madrid que realizó estos emblemas para gran parte de los componentes de este Ejército desde 1939 a 1965. Este emblema, en la actualidad consistente en un círculo coronado del que salen alas rectas a ambos lados y plumas tipo cola por su base. Su origen se debe a una reunión celebrada al efecto en el domicilio del Infante de D. Alfonso de Orleans en el dibujo de la que la Infanta D<sup>a</sup>. Beatriz,

inspirado en la iconografía egipcia. En 1913 se aprobó su condición de emblema de la Aviación Militar y desde entonces, con ligeros retoques en la corona, forma parte del uniforme.



## BASES Y AEROPUERTOS

En este apartado incluyo las bases aéreas y los aeropuertos citados, con su denominación en FS2004 por si a alguien se le ocurre emular a ASCUA en las zonas correspondientes. Además se han nombrado dos zonas sobre las que ASCUA también actuó. La Albufera (Valencia) situada a unas 11 millas con rumbo 150 desde Manises, que en los escenarios de España aparece como un lago, coordenadas aprox. del centro **N39\* 20,12' - W0\* 20,85'** y el Escuadrón de Vigilancia Aérea de Villatobas (Toledo) **VTB**, unos 80 Km. al sur de Madrid.

Albacete. Los Llanos – LEAB  
Alcantarilla (Murcia) - LERI  
Barcelona, El Prat – LEBL  
Chievres (Bélgica) - EBCV  
Genova (Italia) - LIMJ  
Manises (Valencia) - LEVC  
Matacán (Salamanca) – LESA  
Milán (Italia), Camiri - LIMH  
Morón de la Frontera (Sevilla) - LEMO  
Palma de Mallorca.Son San Juan - LEPA  
Pratica di Mare (Italia) - LIRE  
Roma (Italia) Fiumicino – LIRF  
San Javier (Murcia) – LELC  
Spangdahlem (Alemania) - ETAD  
Sevilla. San Pablo –LEZL  
Sevilla. Tablada - LEOC  
Talavera la Real (Badajoz) - LEBZ  
Torrejón de Ardoz (Madrid) – LETO  
Toul Rossieres (Francia) - LFSL  
Valenzuela (Zaragoza) – LEZG  
Wevelgem (Bélgica) – No está, pero la patrulla se desplegó en Chievres -

## FOTOGRAFIAS

Una imagen vale más que mil palabras. ASCUA fue real y lo demuestran las siguientes imágenes.-

- 1.- **Portada.**- Portada del programa de las exhibiciones de 1961.
- 2.- **Nacimiento.**- Rombo de 4. Con una formación similar a esta empezó la historia.
- 3.- **El nombre.**- Rombo de Cádiz (Revista Aeroplano)  
Capitán Berriatúa. (Revista Aeroplano)
- 4.- **Decoraciones.**- Pintura definitiva. Uno de los últimos Sabres que se decoraron. Se observa que ya lleva el número del nuevo Escuadrón (101) la matrícula va en el morro y se ha borrado el emblema para pintarlo detrás de los frenos aerodinámicos.
- 5.- **Emblemas.**- Hiena (foto del autor)  
Vista, Suerte y... al toro (foto del autor)
- 6.- **Entrenamientos.**- En “cuña”. Solo dos aviones lucen los colores de ASCUA, el 099 y el 109. La pintura y el número de aviones nos indica que el año era 1958.

- En “hexágono” al sur de Cullera.
- 7.- **Exhibiciones.-** *Bomba y cruce.-* Bomba de 6  
*Solos.-* Cptan. Almodóvar sobre la playa de la Victoria,  
 31.08.1958  
 Esquema bomba 4 + 1  
 Esquemas solo 1964:  $\frac{3}{4}$  tonel, viraje a la vertical y  
 $\frac{3}{4}$  tonel; tonel 8 tiempos; cadena de toneles; pasada en invertido.  
*Programas.-* Aterrizaje en “campana”.  
 Despegue en “triángulo”  
 Entrando en “misil”  
 Rizo en “triángulo”
- 8.- **Equipo humano.-** *Pilotos* Los fundadores y el Comandante Barsen.  
*Mecánicos* Plantilla de 1963. Publicada en el programa  
 oficial.
- 9.- **Reconocimientos.-** Monolito (foto del autor)
- 10.- **Legado.-** Emblema Academia General del Aire. (web oficial E.A.)
- 11.- **Glosario.-** Rokiski (web oficial E.A.)

#### **Nota del autor.-**

Hasta aquí he llegado. Si tu también lo has conseguido, ¡gracias! Espero que ahora tengas una visión bastante completa de lo que fue la Patrulla Acrobática ASCUA y lo que ha significado para el Ejército del Aire y para España.

Si quieres contactar conmigo puedes encontrarme, utilizando la referencia “ASCUA. Texturas J.A. Arruga”, en: [ascua@ya.com](mailto:ascua@ya.com)