

Patrulla Acrobática ASCUA. De la Tragedia a la Apoteosis

Desde los ya muy lejanos tiempos de Esquilo, cinco siglos antes de que nuestro contador de años cristiano se pusiera a cero, la Tragedia (con mayúscula) fue siempre cosa de dioses y héroes; los humanos del común, los que se rigen por parámetros de normalidad terrenal, no se hacían acreedores a protagonizar dichas gestas. Pero aquellos héroes, tan atribulados como magníficos, tras superar toda clase de pruebas sobrehumanas, podían alcanzar la Apoteosis (la divinización del héroe), abriéndoseles las puertas del Olimpo...

24 de enero de 1956 (tras darle unas 2500 vueltas a nuestro contador), el Olimpo se traslada a los luminosos cielos mediterráneos; los héroes son un puñado de militares españoles de la recién creada Ala de Caza nº 1: los tenientes Hernando Maura, Julián Álvarez de la Vega y José A. Salazar Cútolí, al mando del teniente coronel Gonzalo Hevia. Fue la inquietud y las ansias de trascendencia de aquellos escogidos —o tal vez los hados que mueven a los héroes—, lo que propició el nacimiento de la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire; y aquel día, cuando regresaban de un entrenamiento rutinario, decidieron respuntear el cielo de Valencia con unas piruetas que otros héroes, políglotas, habían bautizado como un **"looping"** y un **"toneau"**. Había nacido ASCUA, aunque ese indicativo, desgraciadamente premonitorio, que iba a dar nombre a la Patrulla, no lo haría hasta más de dos años después.

Muy pronto alcanzó merecido renombre internacional por lo arriesgado de sus actuaciones y la pericia y profesionalidad de todos sus integrantes. Fueron requeridos el 24 de junio de 1956 a Roma, para dar lustre a la inauguración del nuevo Aeropuerto de Fiumicino. Su connivencia con los cielos fue valorada hasta por el mismísimo pontífice romano, S.S. Pío XII, que los recibió en audiencia especial.

El 30 de septiembre, en Barcelona, animaron la inauguración de la nueva pista de El Prat y el ministro del Aire, González Gallarza, la declaró Patrulla Oficial del Ejército del Aire. Y los cielos de Badajoz y Albacete fueron también testigos de sus hazañas durante 1956.

1957. Fue el año de consagración y asentamiento de la Patrulla. El 4 de julio la ciudad de Milán concedió la Medalla de Oro de la Comuna milanese al teniente coronel Hevia y al comandante Barsen. Luego, por los cambios de destino de algunos componentes, se reestructuró la Patrulla, entrando a formar parte de ella los capitanes Esteban Rodríguez Sedaño, Parés y Berriatúa.

La ciudad de Valencia entregó su Estandarte al Ala de Caza nº 1. Una ciudad que en octubre de ese año, cuando las aguas del Turia arrasaron sus calles en la peor catástrofe de su historia, comprobaría lo merecido de aquella distinción y la madera de héroes de todos los integrantes del Ala nº 1 y del SAR, que se volcaron en la ayuda a las víctimas hasta límites sobrehumanos. En el caso del capitán Berriatúa, puedo dar fe de que esto fue así, pues mi hermana nació en aquellas funestas fechas, y mi padre antepuso el arduo rescate en las calles inundadas a la dulce cabecera de la cama de mi madre y a sostener en sus brazos al tercero de sus hijos, la recién nacida Mayte.

Y llegamos a **1958**, el año en que la Patrulla fue bautizada como ASCUA, nombre que la distinguiría desde entonces hasta su desaparición en 1965. Bautismo de fuego y sangre sobre las pistas de Manises. Pero aún faltaban unos meses para eso.

Villatobas y Zaragoza fueron escalas previas a la actuación del 31 de agosto en Cádiz, tan extraordinaria, que las populares chirigotas, más proclives a la sátira que al ditrambo, se impresionaron hasta el punto de dedicar varias composiciones a ensalzar el valor de aquellos aviadores en los carnavales del año siguiente.

El 6 de septiembre, por los cielos de Alcantarilla, estando la Patrulla invitada en Italia, el capitán Almodóvar hizo una exhibición simbólica en solitario.

Quiso el destino que éste, el por entonces capitán don Leocricio Almodóvar, fuera testigo privilegiado y luego cronista de los aciagos hechos del 25 de septiembre de 1958, los cuales relató así en un emocionante artículo, en la revista *Aeroplano* nº 2, de octubre de 1984:

“A mediados de septiembre comienzan los entrenamientos para el Festival Internacional que el día 19 de octubre tendría lugar en San Pablo (Sevilla). El día 25 iban en la formación los Comandantes Barsen y Balanzategui y los capitanes Esteban y Berriatúa; yo me había salido de la formación por orden del jefe, puesto que en esa época la figura a realizar: la "bomba", la hacían sólo cuatro aviones. Por eso, fui el único miembro de la Patrulla que presencié los hechos desde el aire.

A una altura de 5.000 pies, 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 el Sabre de Jaime; noté algo raro; lo veía como si bajara panceando. Vi que el avión empezaba a juntarse con su propia sombra: "Qué bárbaro... qué forma de bajar... qué tío...". Cuando vi que la sombra se separaba del avión, respiré. "¡ya sube...!", pero, de pronto, sombra y avión se juntaron nuevamente y veo un reguero de fuego que partiendo de la carretera Madrid-Valencia, sigue 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, El dato quedó registrado con precisión, pues hay un reloj que se paró a esa hora. Un reloj que un hombre había colgado de un clavo en aquella pared derribada por el impacto. Un hombre que salió de la ducha, se tapó con lo que pudo e intentó salvar al piloto. Ese hombre sencillo, en lugar de clamar y exigir daños y perjuicios, ofreció ese reloj parado a Tere, la viuda, como recuerdo. Ésta, en correspondencia por el gesto, le regaló más adelante uno de oro. Y siento no saber su nombre porque merece ser incluido en el historial de la Patrulla.

El 7 de octubre, doce días después del accidente, nos reunimos en un "briefing" porque había que proseguir con los entrenamientos. En ese ambiente tenso y emocionado porque por primera vez faltaba un compañero, aquel que con sus bromas y alegría innata le daba mucho salero al asunto, Ramón Fernández Sequeiros dijo "¿Qué os parece si le ponemos a la Patrulla el indicativo radio personal de Jaime...?" Tras unos segundos de emoción, pálidos y temblando, contestamos: "¡Sí!"... "Pues de acuerdo... Patrulla Acrobática Española, para siempre... ¡¡¡ASCUA!!!"



Así, como aquel otro can famoso, Argos, que esperó durante veinte años a su amo Ulises, para poder saludarle a su vuelta a Ítaca y expirar feliz, el “perro” (en argot aeronáutico, el que va más abajo en la formación) de aquella “bomba” final sobre Manises, esperó paciente la ocasión de dar su vida para poder bautizar con su distintivo a la patrulla que tanto amó...

Y el héroe alcanzó su Apoteosis. Las puertas del Olimpo de la Aviación Española se abrieron para él de par en par: ¡Capitán D. Jaime Berriatúa, adelante!

Manuel Berriatúa Clemente

Madrid, 12 de Enero de 2010

In memoriam Capitán de aviación D. Jaime Berriatúa Sánchez †25-09-1958