

El Paracaidismo Militar en España: La Base Aérea de Alcantarilla

JOSE M. POBLADOR MARTINEZ
Coronel de Aviación

A todos aquellos que sin volar o saltar, permiten con su labor callada que sus compañeros lo hagan

ANTECEDENTES: LA AERONAUTICA

Una conocida novela (autor: Ch. Bates) que discurre sobre un tema aeronáutico militar correspondiente a la Segunda Guerra Mundial, lleva por título "Sólo los ángeles tienen alas". Con esta expresiva denominación el autor consigue dar al lector una idea anticipada de las gloriosas limitaciones del aeronauta, de sus padecimientos, servidumbres, angustias, incógnitas, esperanzas e impotencias.

La frase jocosa de que "Si Dios hubiera querido que el ser humano volase, le habría puesto alas" no

deja de tener sus visos de realidad cuando pensamos en que la técnica arranca al hombre de su habitáculo, lo eleva a través del Espacio y colocándolo en un medio completamente hostil, en el que su constitución física no es la adecuada para su supervivencia, le bautiza con el nombre de piloto o paracaidista.

Es la victoria del espíritu sobre la materia, de la fortaleza sobre la fragilidad, perfecto binomio de arrojo-estudio que lleva al aeronauta al recurso casi seráfico de las alas. Unas alas/soporte (poesía, leyenda, arte, ciencia, enigma y laboratorio) que obligan al cuerpo humano a superar sus máximas posi-



Mucho se ha conseguido, pero todo queda por hacer. Los caminos están abiertos; solamente falta encontrar los dignos caminantes.

bilidades en lo que en cada instante alcanza la categoría de lo imposible. Alas/soporte que derriban ciclópeas murallas, que ponen en el dudoso vacío la palabra "fin", que rompen normas y que súbitamente abren horizontes y perspectivas.

Sólo de este modo puede comprenderse la vertiginosa carrera de la Aeronáutica. En 1903 para lanzarse al aire bastaba el entusiasmo y la afición. En 1918 eran ya imprescindibles la habilidad y la instrucción. Luego, en los siguientes veinte años, el hombre tiene que acomodarse tanto al medio empleado como a los requerimientos de la empresa aeronáutica. Vellemin, Franco, Byrd, Lindberg y muchos otros tuvieron que dedicar una vida completa para alcanzar sus triunfos aéreos y así fueron vencidos los continentes, los espacios marítimos, las más altas cumbres y las heladas y desconocidas extensiones del Artico y del Antártico, hasta que desafiando los límites conocidos, en 1961 el ruso Gagarin efectuaría el primer vuelo espacial de la Humanidad y en 1969 la empresa culminaría cuando el norteamericano Armstrong dio los primeros pasos vacilantes sobre la superficie de la Luna.

Mucho se ha conseguido, pero todo queda por hacer. Los caminos están abiertos; solamente falta encontrar los dignos caminantes. Acaso se llegue a la esplendorosa metamorfosis que convierte al hombre en superhombre, como lo describe A.C. Clarke en su magnífica obra "Odisea del Espacio 2001" y poder decir así a Ch. Bates que "también los hombres tienen alas".

Mucho se ha conseguido, pero todo queda por hacer. Los caminos están abiertos; solamente falta encontrar los dignos caminantes. Acaso se llegue a la esplendorosa metamorfosis que convierte al hombre en superhombre, como lo describe A.C. Clarke en su magnífica obra "Odisea del Espacio 2001" y poder decir así a Ch. Bates que "también los hombres tienen alas".

ORIGEN DE LAS UNIDADES PARACAIDISTAS

Desde el momento que el paracaídas se consolidó como elemento de descenso seguro, las posibilidades de penetración en profundidad tras las



Desde el momento que el paracaídas se consolida como elemento de descenso seguro, las posibilidades de penetración en profundidad tras las líneas enemigas alcanzan una nueva dimensión.

líneas enemigas, que la aviación pone al alcance de los combatientes, alcanzan una nueva dimensión. La aeronave no sólo infringe daños sobre puntos vitales del enemigo, sino que es capaz de depositar de una manera fiable y eficaz hombres listos para el combate que ocupan y habitan el territorio.

Las iniciativas datan de finales de la Primera Guerra Mundial, cuando en 1918 el comandante Evrad de la RAF dirige con rotundo éxito un golpe de mano, después de una infiltración paracaidista de tres hombres tras las líneas alemanas, contra un vital nudo ferroviario en Las Ardenas. No obstante, sería la Segunda Guerra Mundial el marco donde verdaderamente se conso-

lidará el nuevo concepto de Infantería Aérea, tanto en su versión de grandes unidades aerotransportadas y lanzables (a la medida del Ejército del Aire) con misiones especiales de alto interés estratégico. En 1919 el general Mitchel de la USAF pretendió organizar una división aerotransportada, proyecto abortado por el final de la guerra. Wehrmacht creó la célebre Fallschirmjäger División paracaidista alemana que contribuyó a las invasiones de Holanda, Noruega, Francia y Bélgica.

Sin embargo, el hito más importante para el empleo operativo de las unidades paracaidistas es sin duda en 1940, cuando un comando alemán de 85 hombres de la Luftwaffe consiguió en una hora y con muy pocas bajas, neutralizar en pleno corazón del territorio enemigo el fuerte belga de Eben Emael y dos puentes adyacentes sobre el Mosa considerados hasta el momento inexpugnables. Este ejemplo fue seguido por los aliados, especialmente por el Reino Unido que crearían las "Special Air Services" capaces de operar en infiltraciones por tierra, mar y aire, y que junto con sus homólogos francesas se convertirían en unidades de renombre legendario por los objetivos alcanzados hasta el final de la guerra.



Una comisión estudia la mejor ubicación de la Escuela Militar de Paracaidismo (E.M.P.) que finalmente se decide a un kilómetro de Alcantarilla.

LA INFANTERIA AÉREA ESPAÑOLA

Los primeros saltos datan en España de 1930 consistiendo en la instrucción proporcionada a tripulantes aéreos en el manejo de los paracaídas usados como salvamento. En 1939 se crea el Ejército del Aire estableciéndose en el Grupo de Escuelas de Levante: San Javier como escuela de transformación y posterior Academia General del Aire; los Alcázares para cadetes de Tropas de Aviación y el Aeródromo de Alcantarilla sede de la Escuela de Vuelo Elemental. En estas y otras se conjugan las enseñanzas consecuentes de la experiencia de las guerras de Marruecos y Civil con las lecciones extraídas en la Segunda Guerra Mundial. ¡Qué duda cabe! que en esas aulas se estudiaría con detalle el desembarco paracaidista alemán en Creta, el de Normandía, el desastre de Arnhem, donde 9.000 paracaidistas perdieron la vida, así como el éxito del masivo desembarco paracaidista previo a la decisiva batalla del Rin en 1945.

El 18 de marzo de 1946 se crea la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas de Aviación en Alcalá de Henares, en unos edificios precarios sin puertas ni ventanas donde la ilusión era lo único de lo que verdaderamente se disponía en abundancia. Su plantilla inicial es de 147 hombres al mando de un capitán. Un año más tarde se traslada provisionalmente al aeródromo de Cuatro Vietnos mientras se finalizan las obras necesarias en Alcalá. Una comisión, presidida por el teniente coronel Benavides y los capitanes Salas y Alario estudia la mejor ubicación de

la Escuela Militar de Paracaidismo (E.M.P.) que finalmente se decide a un kilómetro de Alcantarilla. Se crea según Orden Ministerial del 15 de agosto de 1947 y la unidad de Cuatro Vientos se traslada el 2 de septiembre a Alcantarilla para efectuar el primer curso de paracaidismo. Debido a la precariedad de medios el primer salto del curso sólo tendría lugar cuatro meses después de su inicio. El 10 de abril de 1948 la unidad regresa a Alcalá de Henares, ya con la infraestructura adecuada para albergarla. Los avatares de esta unidad hasta la EZA-PAC actual se pormenorizan en artículo aparte de este dossier.

LA UBICACION: ALCANTARILLA

Entonces ministro del Aire, general Gallarza, junto con el jefe de Estado Mayor general Longoria tuvieron el acierto de escuchar la sugerencia de la comisión que estudiaba la ubicación de la E.M.P. y desde el 15 de agosto de 1947 se inicia la formación paracaidista que se extiende hasta la fecha.

La historia de Alcantarilla tiene sus raíces bien lejanas según trabajos arqueológicos que han dejado al descubierto el "Cerro Ibérico" y asentamientos romanos así como restos de la calzada que une Levante con Andalucía "Alcantarilla" o "Puente Pequeño", como se denominó a la "Qacantara-Asgabach" o "Ascayala" como puente más cercano aludido por Al-Idrisi entre Murcia y Librilla. Inicialmente "Alquería" surgía cerca de "Mursiya" que disfrutó de Fortaleza que un rey mal asesorado por su Consejo man-



daría derribar, aduciendo que tras sus murallas se protegían gentes "non gratas".

Propiedad sucesivamente de Alfonso X, Ibn Hub (1266), D^a Violaste, Consejo de Murcia, D^a María de Molina (esposa de Sancho VI), se convierte en municipio en el siglo XVIII. Primitivamente tuvo su emplazamiento en las proximidades del centro neurálgico de acequias próximas al Segura, lugar privilegiado de control de las aguas de riego de la margen derecha y última terraza del río hasta su desembocadura; tuvo que ser trasladada a zonas más elevadas para evitar los imprevisibles desbordamientos fluviales.

Su temperatura media anual junto con una pluviosidad muy baja proporcionan una bondad de clima que unido a que se encuentra relativamente alejada de las grandes aerovías de las zonas comerciales, hace que su ubicación fuese elegida para Escuela de Vuelo Elemental inicialmente y para la EMP. con posterioridad.



Su temperatura media anual junto con una pluviosidad muy baja hacen que su ubicación fuese elegida para Escuela de Vuelo Elemental inicialmente y para la EMP. con posterioridad.

UNIDADES DE LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA: LA ENSEÑANZA

La Base Aérea de Alcantarilla reúne unas peculiaridades tales en cuanto a las unidades que alberga que la hacen totalmente diferente a cualquier otra del Ejército del Aire, reuniendo en una sola base de reducidas dimensiones la enseñanza, la operatividad y la difusión.

La enseñanza está representada por la E.M.P. de gran tradición puesto que cuenta ya con una historia de 50 años, periodo superior a la mitad de la historia aeronáutica, y cuya misión es: "la formación moral, física y técnica de los paracaidistas de las Fuerzas Armadas y Fuerzas de Seguridad del Estado". En ella se imparten los siguientes cursos: Básico de Paracaidismo para mandos; Básico de paracaidismo para tropa EA/ARM/FSE; Básico de paracaidismo para tropa ET; Apertura retardada; Instructor paracaidista; Señalador guía; Jefe de salto; Segunda fase curso de CCT; Plegado de paracaídas y preparación de cargas; Cursos de paracaidismo del campamento de actividades aeronáuticas.

Un total de 1.106 cursos realizados, habiéndose formado en la base casi 100.000 paracaidistas con un total de saltos superiores al millón dan idea del esfuerzo, sinsabores, alegrías, sueños y avatares de toda índole protagonizados por hombres que con su dedicación total han proporcionado una de las más bellas páginas de la historia de la Aviación Española.

Un total de 1.106 cursos realizados, habiéndose formado en la base casi 100.000 paracaidistas con un total de saltos superiores al millón dan idea del esfuerzo, sinsabores, alegrías, sueños y avatares de toda índole protagonizados por hombres que con su dedicación total han proporcionado una de las más bellas páginas de la historia de la Aviación Española.

UNIDADES DE LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA: LA OPERACION

La operatividad está constituida en la base por el 721 Escuadrón y la EZAPAC. El C-212 entró en servicio en el Ejército del Aire en 1974, incorporándose un año más tarde a la base sustituyendo a los legendarios Junkers y DC-3. Cuatro centenares de unidades de esta plataforma, fruto de la industria española, vuelan en 40 países con una versatilidad tal de misiones que sólo tiene el límite de la propia imaginación. Para la formación paracaidista este

El C-212 entró en servicio en el Ejército del Aire en 1974, incorporándose un año más tarde a la base sustituyendo a los legendarios Junkers y DC-3.



avión ha demostrado ser una plataforma ideal y la ubicación de su plantilla en la misma base que la E.M.P., por acuerdo del mando, permite ahorrar así una considerable cantidad de horas de vuelo y esfuerzo operativo en general.

El 721 Escuadrón ha rebasado las 50.000 horas de vuelo y la polivalencia de las misiones es tal que asegura la formación más completa del piloto de transporte. Efectivamente, el piloto tiene ocasión como en ninguna otra unidad de planear y ejecutar vuelos tácticos que finalicen en lanzamientos sin tener que desplazarse para recoger los hombres/cargas; no obstante el transporte es su segundo role asignado. Esta variedad de misiones y un buen balance entre las misiones tácticas y las de transporte logístico hace que cuando sus pilotos han sido destinados a unidades con aviones de superiores características, como los T-10 Hércules, la enseñanza en el nuevo material ha sido una mera transición especialmente grata y se tiene constancia en el Grupo 31 de la facilidad demostrada por el personal proveniente del 721 Escuadrón en la asimilación y adaptación a un nuevo y más complejo material.

La operación se ve completada con la EZAPAC, única unidad en su género con que cuenta el Ejército del Aire. Si en Alcantarilla se dan los primeros pasos en el paracaidismo militar, en la misma Alcantarilla se pueden formar filas en esta unidad de élite, englobada dentro de las Fuerzas de Reacción del Ejército del Aire, alcanzando las más altas cotas de operatividad en la práctica del paracaidismo y en otras variadas disciplinas que abarcan la polivalencia y versatilidad que caracterizan a la unidad.

La EZAPAC es una unidad lanzable y autotransportable. La totalidad de sus miembros son profesionales y con aptitud paracaidista. La unidad tiene la capacidad de operar modularmente, pudiendo así acomodarse a la entidad de riesgo/conflicto e incluso pudiendo, por esta misma característica, actuar en más de uno. Esta especial preparación ha hecho que la EZAPAC haya intervenido tanto en misiones de mantenimiento de la paz como en actividades para intervención en zonas de crisis o guerra. Todo ello le permite realizar operaciones especiales aéreas tanto de "combate" como de "apoyo al combate".

Se le asignan a la EZAPAC los siguientes cometidos:

—Apoyar el rescate, la evasión y escape de tripulaciones aéreas.

—Llevar a cabo funciones de controlador aéreo avanzado (FAC) y constituir los equipos de control de combate (CCT) en operaciones aéreas especiales.

—Actuar como fuerza de operaciones especiales, fundamentalmente en apoyo de las operaciones para alcanzar la superioridad aérea.

Se le asignan además, los siguientes cometidos con carácter secundario:

—Adiestrar a las tripulaciones aéreas en supervi-

vencia, evasión, resistencia, escape y recuperación.

—Efectuar las pruebas de material (aéreo y terrestre) y equipos de combate que se determinen.

—Reforzar a la EADA en las misiones específicas de esta que así se determinen.

—Reforzar la defensa terrestre de bases aéreas, aeródromos y otros centros que se determinen.

La estructura orgánica básica de la EZAPAC es la siguiente: Jefatura; Sección de equipos específicos; Sección de operaciones especiales; Sección de apoyo.

El pasado mayo la EZAPAC cambió su tradicional boina negra por la verde, identificándose así con el resto de unidades de operaciones especiales nacionales y con sus homólogas de los países del bloque occidental.

LA DIFUSION: PAPEA

Si como hemos visto la aeronáutica ha avanzado a pasos agigantados en una corta historia inferior a un siglo, el fruto de ese avance vertiginoso ha proporcionado un producto final casi perfecto. Pues bien, en las técnicas comerciales actuales, se toma como axioma el que el producto perfecto no es suficiente, sino que además es necesario el conocimiento de su bondad por parte del potencial usuario.

Así nacieron nuevas disciplinas como: relaciones, publicidad, marketing, etc. imprescindibles hoy en





“Es difícil ver reunidos: el colorido, la belleza, la técnica y la precisión, todo ello en el bálsamo del silencio”.

día para cualquier empresa u organización, a las disciplinas que no puede ser ajeno el Ejército del Aire. Por otra parte existe la clara postura del Ministerio de Defensa de abrir las puertas de nuestros cuarteles, buques y bases para que la población civil conozca sus Fuerzas Armadas, complementándose con la salida de los miembros de las Fuerzas Armadas de los acuartelamientos para el encuentro con la población civil.

La PAPEA es claro exponente y ejemplo de todo

Para la formación paracaidista este avión ha demostrado ser una plataforma ideal y la ubicación de su plantilla en la misma base que la E.M.P., por acuerdo del mando, permite ahorrar así una considerable cantidad de horas de vuelo y esfuerzo operativo en general.



lo anteriormente dicho. Sus actuaciones, desde una plataforma como es el C-212, económica y fiable, junto con la dedicación de sus hombres también a la Enseñanza, hace que la relación coste-eficacia sea altamente favorable.

Es difícil que a tan bajo precio se haga una demostración del Ejército del Aire en general y del Paracaidismo Militar en particular, buscando indirectamente también el incremento de vocaciones para que al ser disponible más grande, la selección pueda realizarse con mejor calidad.

La mejor definición de sus actuaciones fue comentada por alguien quien, tras observar su exhibición dijo: “Es difícil ver reunidos: el colorido, la belleza, la técnica y la precisión, todo ello en el bálsamo del silencio”.

CONSIDERACIONES FINALES: EL FUTURO

La ubicación y clima de la Base Aérea de Alcantarilla, ha atraído a otros países y se comienza a hablar de una futura Escuela de Paracaidismo Militar OTAN. Deberán evaluarse las ventajas e inconvenientes, así como las ofertas cuando las hubiere, con objeto de en su caso llegar a una buena negociación.

Igual consideración merece una futura Escuela de Supervivencia. El clima local posibilita todo el año la instrucción paracaidista y anfibia. Las prácticas de montaña se pueden hacer en la no lejana Sierra Nevada, y las de desierto en la vecina Almería.

La EZAPAC, así como la EADA, pertenecen a las Fuerzas Aéreas de Reacción nacionales y no al inventario de RFA OTAN. En los “Saceur’s Reinforcement Planning System (SRPS)” se contempla el despliegue de escuadrones aéreos españoles en distintas de las “opciones”. Si esto ocurriera, sin duda tanto la EADA como la EZAPAC (quizás módulos) tendrían que ser desplazadas tal y como ha quedado demostrado en las operaciones de Bosnia-Herzegovina. Si este despliegue asociado ha de tener lugar, cabría plantearse la evaluación de la conveniencia de incorporar estas unidades a las RFA OTAN, siempre condicionado a que su despliegue iría en su caso unido siempre al de los escuadrones aéreos españoles. Este ejemplo lo ha seguido Holanda con su unidad SHORAD (Flycatcher con L70/Hawk) asociada a sus escuadrones F-16.

Finalmente habrá que considerar que, habiendo desaparecido la “amenaza” masiva, monolítica, unidireccional del Pacto de Varsovia, se convierte el futuro en “riesgos” de carácter multidireccional de menor entidad sí, pero impredecibles en naturaleza y localización, la existencia de unidades EZAPAC y EADA establecidas por el Ejército del Aire está absolutamente acorde con los tiempos presentes y del próximo futuro. ■