

# La Escuadrilla de Zapadores

## ¿Quiénes somos?

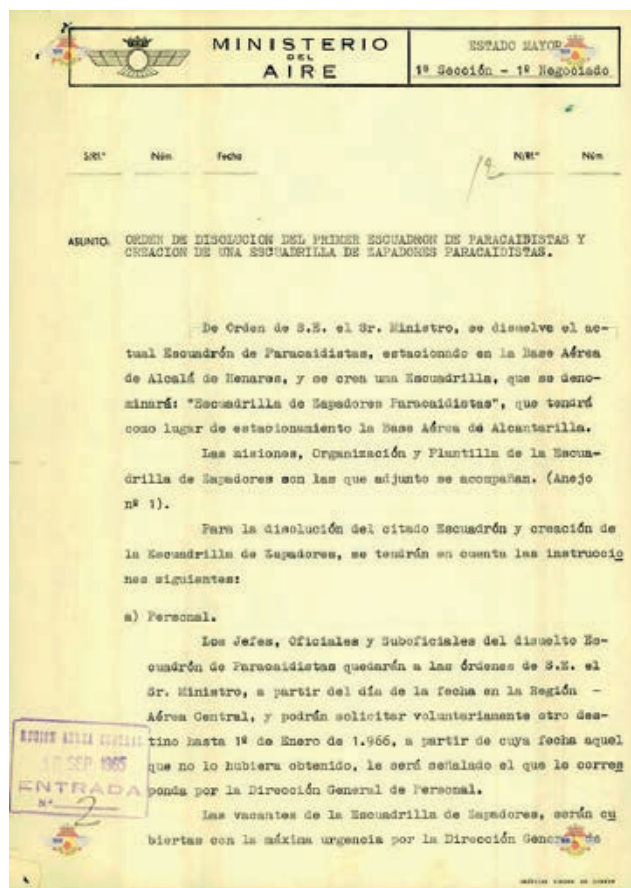
**ANTONIO PAREJA SANZ**  
Comandante del Ejército del Aire

*Valiente legión mi Escuadrilla, orgullo de la Nación. Zapadores caen del cielo, en la blanca formación*

### ¿DE ESCUADRÓN A ESCUADRILLA?

Condensar en un único artículo los 37 intensos años de vicisitudes de los zapadores del Ejército del Aire es tarea harto difícil en una unidad como la EZAPAC. Siempre va a haber algún hecho importante y, lo que es peor, alguien, que se quede fuera de tan escueto espacio. Por ese motivo, intentaré aproximar al lector a la esencia de la unidad y no simplemente enumerar una serie de hechos de manera cronológica. La Escuadrilla de Zapadores fue (y sigue siendo sin duda alguna) un lugar donde el carácter de sus componentes dotaba de una singularidad específica a la unidad dentro de nuestras Fuerzas Aéreas, lo cual sigue estando hoy muy presente en el Escuadrón de Zapadores. La Escuadrilla recogió las tradiciones de la Primera Bandera y el Primer Escuadrón y fue capaz de crear, a su vez, las suyas propias. A aquellos valientes de los años, 70, 80 y 90, principalmente, es a quienes este artículo pretender homenajear, por lo que se ha elegido un representante de cada época para definirla, los tres tenientes del Ejército del Aire, andaluces y murcianos de adopción, los cuales empezaron desde abajo, como soldados voluntarios. Representantes que, además, he tenido el honor de conocer y de los que he aprendido tantísimo, no solo para la vida militar. Además de ellos, hay una persona fundamental y que, casi unánimemente, es reconocido como el que consiguió que la EZAPAC despegara de manera definitiva: el teniente general Beltrán Doña, fallecido en octubre de este 2021, jefe de la Escuadrilla de Zapadores entre 1975 y 1987 y al que va dedicado asimismo este artículo.

No obstante, y antes de ello, sí es bueno contextualizar brevemente lo que supuso el año 1965, el cual trajo noticias no muy alentadoras para los paracaidistas del Aire. Y es debido a que, con el desarrollo de las unidades paracaidistas del Ejército de Tierra, no se vio en la necesidad, ya desde finales de los años 50, de tener algo similar en Aviación, por lo que se pensó en encomendar a los paracaidistas otras misiones más de tipo comando en beneficio de las operaciones aéreas y rebajar la entidad de Escuadrón a Escuadrilla. O al menos esa fue la explicación



*Orden de la disolución del Primer Escuadrón Paracaidistas y creación de la EZAPAC, septiembre 1965*

oficial, porque según el entonces teniente coronel Gómez Muñoz, fue una absoluta sorpresa dicha disolución, así como el traslado a la base de Alcantarilla. Al parecer, estaba todo ya perfilado en un proyecto al más alto nivel para redimensionar la unidad, pero no en el sentido en el que se hizo, tal y como indica el propio jefe del Primer Escuadrón:



Zapadores paracaidistas en Alcantarilla, 1968. Sí, ese día saltaron con una guitarra

«[...] Unidades especiales que, por otra parte, amenazan con ser las únicas fuerzas paracaidistas posibles en un mundo donde la proliferación de las armas ligeras tipo cohete hace inviable las masas de aviones "colgados" a baja velocidad y a poca altura lanzando regimiento tras regimiento. [...] Ello hizo que se solicitase reiteradamente la constitución de una comisión para estudio de una nueva plantilla y de unas nuevas misiones. Finalmente, en noviembre de 1964, se constituyó una ponencia en el Estado Mayor del Aire, de la que formaba parte el jefe del Escuadrón, para realizar un estudio sobre su reorganización. El 1 de febrero de 1965 se presentó a la superioridad el proyecto de un Escuadrón de Comandos del Aire, con unos efectivos algo más reducidos (373 paracaidistas y 76 no paracaidistas) que los del escuadrón existente (443 paracaidistas) pero con un mayor número de especialistas. La idea directiva era agrupar en el nuevo escuadrón una serie de pequeñas unidades tipo sección capaces, en caso de movilización, de desdoblarse hasta escuadrillas, cada una con unas misiones muy definidas y típicamente aéreas que exigen una perfecta coordinación e incluso integración con las tripulaciones aéreas. [...] Hubo dudas respecto al mando del escuadrón; finalmente, se decidió que continuase siendo de teniente coronel. Sin embargo, nada de lo planeado se iba a realizar: sorprendentemente el 9 de septiembre de 1965 se disuelve el escuadrón y queda únicamente superviviente una escuadrilla llamada de Zapadores, con un total de 108 paracaidistas y mandada por un capitán, que pasa destinada a Alcantarilla.»

El caso es que, según este decreto de creación de la EZAPAC, la nueva unidad tendría una serie de misiones asignadas que diferían en parte de las que venía llevando a cabo, enfocándose más a la colaboración directa con el Arma Aérea y sin perder en ningún momento su carácter paracaidista, tal y como indicó el teniente coronel Gómez Muñoz en su proyecto:

- Identificar y destruir, en acciones insidiosas, objetivos de interés aeronáutico, localizados previamente por fotografías aéreas o identificados por cualquier otro medio de información.
- Habilitar elementalmente y señalar zonas aptas para el aterrizaje de aviones.
- Señalar objetivos a la aviación propia.
- Recoger y transmitir por los medios a su alcance desde el interior del territorio enemigo información de interés para el Arma Aérea.
- Realizar pruebas, exhibiciones y tomar parte en competiciones o concursos nacionales e internacionales.

#### INICIOS DE LA ESCUADRILLA DE ZAPADORES

Como curiosidad, siempre ha existido el mito entre los zapadores de que dicho nombre, poco aeronáutico, la verdad, fue una errata de algún escribiente en el Cuartel General u oficina análoga, que confundió Zapadores Paracaidistas con Cazadores Paracaidistas. No obstante, el teniente Ángel García demuestra en su monumental obra *Operaciones Aéreas Especiales* que eso no es cierto y que la asignación de ese nombre es totalmente intencionada, ya que el zapador es aquel soldado que abre

brecha, en este caso el primero en alcanzar una zona y preparar la llegada de la aviación propia. Igualmente, el teniente coronel Gómez Muñoz incluyó dos secciones de zapadores en el proyecto que antes se comentó y que fue descartado. Por lo tanto, era una denominación perfectamente común entonces y que tiene todo el sentido, además de que, sinceramente, suena realmente bien.

Los primeros años de la nueva escuadrilla permanecen envueltos en cierto halo de misterio y hermeticidad, desgraciadamente se dejó de escribir el diario de operaciones que sí llevaba al día el Primer Escuadrón. Nadie escribió en aquellos días, más allá de documentación oficial como informes, sobre las vicisitudes de los zapadores, quedando solo la historia oral de aquellos que nos precedieron, que no es poca, por otra parte. Por eso mismo, la historia de la EZAPAC es la de su gente, más o menos conocidos, y por eso esta unidad es tan especial y distinta, a la par que profundamente respetada tanto en nuestro Ejército del Aire como en el resto de las FAS nacionales e internacionales.

Sabemos que los inicios fueron duros, se pasó de ser una unidad completamente independiente y con solera a ser una escuadrilla más del aeródromo de Alcantarilla, pues se dependía orgánicamente y operativamente de su coronel jefe, incluyendo la realización de servicios y participación en los cursos de paracaidismo como instructores y profesores, sin las ventajas monetarias de estar en vacante docente. Todo el material, parte del personal y la dotación económica heredados de la etapa de Alcalá de Henares llegaron en los DC-3 de Salamanca y pasaron a ser administrados por los responsables de las nuevas dependencias murcianas. Varios capitanes pasaron por el mando entre 1965 y 1974, como Carrasco, Ayuso o Cabe-

zas, con el cual la unidad dejó brevemente Murcia para instalarse en la base de El Copero (Sevilla), entre marzo de 1973 y abril de 1974).

Como indican algunos de los veteranos, estos primeros años fueron de lento progreso, plasmándose los primeros planes de instrucción, realizándose multitud de ejercicios en el campo, lanzamientos (incluyendo su vertiente deportiva gracias a la Sección de Pruebas y Exhibiciones existente) y, en ocasiones, participación en ejercicios conjuntos, como el Azor. No obstante, la precariedad en instalaciones y material era patente, con equipo deficiente o transmisiones poco fiables, algo poco recomendable para unidades destinadas a trabajar aisladas. Es así como entramos en los años 70 del pasado siglo.

### **LOS AÑOS 70. DESPEGANDO Y FORJANDO EL CARÁCTER. LA SAGA DE LOS BORREGO CORRALES**

Como se indicó al principio, para ilustrar la etapa de los años 70 se ha elegido al hoy teniente (retirado) Adolfo Borrego Corrales para ilustrar esta etapa. Hombre de gran personalidad, vitalidad y energía, nunca se conformó con hacer lo preciso de su deber. Siempre buscó nuevos retos y, hasta el último día de su vida militar, estuvo en unidades operativas, en su caso pasó a la reserva como componente del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA) en la base de Morón de la Frontera, previo paso en el Ala 31 durante más de 20 años y miles de horas de vuelo en los T-10. Curiosamente, formó parte allá, por 1984, del núcleo inicial de la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM), la cual en 1994 se convirtió en la EADA.

Adolfo es el mayor de una saga de hasta cinco hermanos que pasaron por la EZAPAC, por lo que esta familia es un caso ciertamente singular en nuestra Aviación: él mismo, Francisco, Manuel, Jorge (D.E.P.) y Juan Carlos sirvieron allí. Además, otros dos hermanos formaron parte del Ejército de Tierra, uno de ellos también paracaidista. Pocos habrá en este particular mundo nuestro que no haya oído hablar de esta familia y su legado. ¿Quién no recuerda los desfiles de la EZAPAC con el guion portado por Manolín Borrego al lado del capitán/comandante Beltrán?

Adolfo vivió de primera mano la transformación de la EZAPAC en una unidad cada vez



*La EZAPAC asentada en el aeródromo de El Copero en 1974*



Salto de apertura manual del cabo 1.º Adolfo Borrego, desde el mismo DC-3 en 1975



Cabo 1.º Adolfo Borrego de maniobras en Sierra Espuña, 1972, con la divisa de empleo en el brazo



Patrulla del cabo 1.º Borrego, de pie, primero por la derecha, en 1972



Adolfo y Paco Borrego embarcan en DC-3 del 721 Escuadrón, 1975

más especializada y profesional, en especial a partir de la llegada del capitán Beltrán a la jefatura de la Escuadrilla en 1975. Previamente, ocurrió uno de los hechos más extraños en la historia de la unidad, como fue el traslado de la misma al aeródromo de El Copero (Sevilla) en marzo de 1973. Como unidad que formaba parte de la Jefatura de la Aviación Táctica, ubicada en Tablada, oficialmente se decidió tenerla más cerca para poder emplearla cuando fuera necesario, aunque también es posible que la dependencia excesiva hacia la escuela propiciara el cambio de aires. De aquella época Adolfo recuerda el larguísimo viaje en tren a Sevilla, los duros inicios y las pocas oportunidades para saltar, ya que únicamente se contaba con aviones C-127 y DC-3 para lanzamientos. Sin embargo, se consiguió acentuar de nuevo el carácter de unidad independiente, a la vez que se mantuvo la posibilidad de efectuar adiestramiento variado como la Operación Jabalí en Aznalcóllar (Huelva) o el mega ejercicio conjunto Hornachos 73, donde la unidad participó en el rol para el que había sido creada, como enlace entre los medios aéreos y terrestres.

En el caso de Aznalcóllar, Adolfo guarda muy buenos recuerdos de las experiencias allí vividas y cuenta anécdotas como la de ese tal Arrechaga que, efectuando su servicio militar como uno más, con el paso de los años supo que formaba parte de ETA. Era normal en esa época que los terroristas aprovecharan, ya que era obligatorio, para ingresar en las Fuerzas Armadas y así obtener entrenamiento militar y, de paso, información para futuros atentados.

Con la llegada de 1974 y un nuevo capitán, Cañete Petremet, el mando decidió que no había lugar a continuar en El Copero, optándose por el regreso a Alcantarilla como unidad plenamente independiente dentro de la base, pasando página a los primeros años de la escuadrilla. El 3 de septiembre de 1975, recuerda Adolfo, les llegó la noticia del nombramiento de un nuevo capitán jefe, el legendario entre los zapadores José Antonio Beltrán. Ese año se inició un cambio profundo en



Capitán Beltrán al frente de la EZAPAC, desfilando en Madrid en 1979



Salida de la EZAPAC para la Operación Golondrina el 7 de noviembre de 1975, con la participación del cabo 1.º Adolfo Borrego

la escuadrilla gracias a la energía, tesón y visión de futuro de este oficial, el cual ya había pertenecido a la unidad como teniente allá por 1967. El capitán Beltrán se propuso dar una vuelta de tuerca a los planes de instrucción de la unidad, reforzando el aspecto aéreo de la misma y haciéndola más independiente, hecho que se manifestó en la participación en el ejercicio del Ejército del Aire Primavera 77 en el polígono de tiro de las Bardenas Reales. Con la presencia de S.M. el rey Juan Carlos I, los zapadores demostraron su capacidad para el lanzamiento de personal y cargas y la interacción con las aeronaves propias (caza o transporte).

Nada más empezar el mando del capitán Beltrán, la EZAPAC fue desplegada por vez primera desde 1958: la Operación Golondrina o de evacuación del Sáhara español. Adolfo guarda ese día de noviembre de 1975 muy vivo en su memoria, la emoción de la preparación, de cómo toda la unidad estuvo alistada en tiempo récord y del viaje hasta la base aérea de Gando en los modernísimos C-130 Hércules del entonces 301 Escuadrón (Ala 31 desde 1978).

Previo paso por la Academia de Suboficiales de Reus, Getafe y Guardia Real, Adolfo regresaría a la EZAPAC como sargento hasta 1984, cuando como ya se dijo formó en Zaragoza el germen de lo que hoy es el EADA.

Aunque ya había habido cursos de lanzamiento de alta cota con los Estados Unidos en 1972, es a partir de la segunda mitad de esta década cuando la EZAPAC se convierte en unidad de referencia en este campo, además de comenzar a relacionarse con otras unidades de operaciones especiales y hacer cursos como el de guerrillero en Jaca, instructor de tiro con la guardia civil o CCT (controlador aéreo de combate) y FAC (controlador aéreo avanzado) con los Estados Unidos. Cabe destacar que, en septiembre de 1979, la EZAPAC realiza el primer curso enteramente español con lanzamientos paracaidistas a alta cota con empleo de oxígeno y aviones del Ala 31, ya que hasta entonces se efectuaban con apoyo de la fuerza aérea norteamericana. En ese primer curso, como instructor, participó el cabo 1.º José Ignacio Jaén Moyano, entre otros zapadores pioneros.

### LOS AÑOS 80. CÓMO SER UN ZAPADOR PARACAIDISTA

«El paracaidista ejemplar es el hombre sencillo, sobrio, alegre y buen camarada, fuerte de cuerpo, espíritu y deseo de destacar por ser el mejor en el servicio de la patria». Esta es una de las consignas paracaidistas, que tan presentes tenemos incluso ya fuera de la unidad. Si no supiera que tiene más de 70 años, habría pensado que estaba basada



Soldado Moyano, presto a embarcar en T.2B (Junkers 52) para lanzamiento en 1974



Sección pruebas y exhibiciones de la EZAPAC, años 70

en el carácter y la personalidad de nuestro inolvidable Moyano. Fallecido injusta, repentina y prematuramente el 13 de mayo de 2017, dejó en el que escribe y en todos sus compañeros de la EZAPAC un recuerdo imborrable.

Los años 80 elevaron el paracaidismo en la unidad a un altísimo nivel, siendo la auténtica referencia en paracaidismo táctico para todas las Fuerzas Armadas. Se fueron consiguiendo diversos hitos, como el ya comentado de la independencia total en lanzamientos a alta cota, récord de España de altura de lanzamiento en avión, con 35500 pies desde un T-10 en 1987; mismo año en que se batió el récord de distancia recorrida en paracaídas con 50 kilómetros navegados. No obstante, los medios eran precarios y la dotación oficial muy escasa, teniendo que llevar,

por ejemplo, ropa interior de abrigo fabricada a mano en casa por las propias cónyuges.

Contaba Moyano, en este sentido, como se superaban hitos y barreras, como aquella vez en 1980 en que efectuaron un salto en plena Sierra Nevada. No era frecuente lanzarse en un ambiente tan poco propicio, se desconocía cómo iba a responder el paracaídas en ese entorno y si la pericia propia valdría en caso de emergencia o para aterrizar en una zona nevada. Los picos de la zona, como el Veleta, se alzaban amenazantes y los rostros serios y preocupados eran la tónica general en el avión. No obstante, y a pesar de ver muy de cerca las elevaciones y algún que otro susto, la patrulla tomó sana y salva en las propias pistas de esquí.



Largo camino a pie hasta casa para este grupo de zapadores a principios de los 80



Aterrizando en Sierra Nevada



Actividades en agua, Embalse del Cenajo en los años 80

Como ya se comentó, el impulso de Beltrán y su capacidad innovadora llevó a la creación de ejercicios internos de instrucción, casi siempre con interminables marchas, como aquellos denominados Caminante en los que, dejando la Escuadrilla con el personal mínimo, se lanzaba la unidad al completo por la zona de La Puebla de Don Fadrique o Almaciles (Granada) y debía regresar a pie hasta Alcantarilla (a unos 140 kilómetros), teniendo que ser el personal avituallado por aire en un punto y horas determinados con las míticas avionetas U-9 (CASA C-127) de la 407 Escuadrilla de Tablada. Moyano contaba con emoción y orgullo aquellos ELD y ECD (ejercicios de larga y de corta duración) y se reía al decir que él no conocía Murcia, sino que se la había pateado entera.



Los zapadores en una de sus interminables marchas a pie en los años 80



Patrulla de la EZAPAC presta al embarque en el T.9 Caribou de Villanubla aparcado detrás, hacia 1986



Salto a alta cota desde el Hércules, 1983. Moyano está arrodillado, segundo por la izquierda



*Ejercicio de supervivencia en agua, Mar Menor, segunda mitad de los 80*

En 1982, de vuelta a la unidad ya como sargento, vivió de primera mano la creciente tecnificación de la EZAPAC, con la iniciativa de Beltrán de traer a los primeros suboficiales y tropa especialistas. Participó en el preceptivo curso de CCT (controlador de combate) a la par que mantenía su alto nivel en paracaidismo junto a otras figuras como Pepe Toledo, Antonio Martínez Ortuño, Paco Blanco o Quico Jerez, entre otros muchos. Como curiosidad, desde 1983 la EZAPAC fue designada como unidad responsable en entrenamiento en

supervivencia (SERE) de las tripulaciones aéreas del Ejército del Aire, tanto en tierra como en agua. Hasta hace poco ha mantenido ese rol, siendo ahora la Escuela Militar de Paracaidismo la encargada de impartir esta instrucción.

Los años 80 acaban con otro hito para la EZAPAC y el Ejército del Aire, como es el del primer despliegue de las Fuerzas Armadas en una misión internacional, en este caso de la ONU y en África, concretamente en Namibia. El éxito de esta empresa, pese a las dificultades, supuso la primera experiencia de lo que hoy es una realidad de nuestra Fuerza Aérea: su carácter expedicionario. Nuestro querido Moyano, que deja la EZAPAC rumbo a Constantina en 1990, cede ahora el testigo a nuestro siguiente protagonista y mito absoluto de la unidad: José Francisco Jerez Moreno.

### LOS AÑOS 90. LA TRANSICIÓN AL ESCUADRÓN MEDIANTE LA REPUTACIÓN

La primera vez que vi a Quico Jerez en mi vida fue en junio 2006, entonces nos encontrábamos los alféreces alumnos de la AGA en Alcantarilla realizando la fase de paracaidismo básico del Curso de Seguridad y Defensa de la ETESDA. En esos días era sargento primero, y transmitió una energía y una vitalidad que mantuvo hasta el último día de su vida en activo en el EZAPAC en 2016.

El famoso dicho de «si no existiera habría que haberlo inventado» es perfectamente aplicable al hoy teniente (retirado) Jerez Moreno. Ingresó en el Ejército del Aire en 1974, en el Centro de Instrucción del Aeródromo de El Copero, donde juró bandera para poco después de un mes marchar a Tablada al transferirse El Copero al Ejército de Tierra. En muy poco tiempo, decidió pedir destino a la EZAPAC. Como curiosidad, su rápida adaptación al medio paracaidista y su pericia, le llevó a ser campeón del mundo individual en Chile en 1980, formando parte de la recién creada patrulla acrobática, la célebre PAPEA.

Los años 90 vieron el afianzamiento de la Escuadrilla como el nexo necesario entre los medios aéreos y terrestres propios, especialmente cuando no era posible hacerlo con elementos convencionales. Por ese motivo, la EZAPAC fue designada en 1993 para conformar los TACP (equipos de control aerotáctico) que el Ejército del Aire puso a disposición de las Naciones Unidas para sus sucesivas misiones UNPROFOR, IFOR y SFOR en Bosnia-Herzegovina. En la primera rotación estuvo el sargento Jerez, formando parte de uno de los dos TACP enviados. Durante siete años permaneció la EZAPAC enviando relevos consecutivos, hasta que en el año 2000 se decidió replegar a los equipos de control del Ejército del Aire, después de 31 relevos y 11 435 conducciones positivas efectuadas con diferentes cazas, helicópteros y bombarderos de la coalición internacional. Entre tanto, entre 1994 y 1995





*Cabo 1.º Cabrera y Cabo 1.º Payá en Namibia, 1989*

dio tiempo también a volver a pisar África para ayudar a solventar la terrible situación en Ruanda, también con mandato de la ONU.

Una nueva generación de oficiales, suboficiales y militares de tropa fueron llegando en esta década a la EZAPAC, muchos de los cuales continuaron hasta bien entrado el siglo XXI, incluso unos pocos siguen en la Unidad. Fueron y son el vínculo directo con los veteranos de los 70 y 80, siendo los responsables del mantenimiento de las tradicio-

nes y el alto grado de exigencia que posee todavía hoy el EZAPAC. A ellos les tocó la responsabilidad de llevar a la Escuadrilla hacia el siglo XXI y modernizarla en procedimientos y medios hasta dotarla del prestigio que hoy atesora y convertirla en la envidia de nuestros compañeros de operaciones especiales del ET e Infantería de Marina. En esta década, la participación en ejercicios combinados con Estados Unidos y otras naciones como el POPE o el RED FLAG, dieron otra dimensión a la unidad, ganándose



*Primer TACP que regresa de Bosnia en 1993. Sargento Jerez, primero por la izquierda*



TACP del Ejército del Aire en Bosnia, mediados de los años 90

el merecido reconocimiento y acumulando experiencia de incalculable valor entre sus componentes al trabajar con aeronaves y en lugares diversos. En este último ejercicio, la EZAPAC tuvo que tirar de inventiva para poder reunir el equipo necesario y cumplir la misión de acompañar a los cazas españoles que se desplazaban hasta Estados Unidos, ofreciendo así la necesaria cobertura SAR por el Atlántico Norte y estar listos para rescatar a las tripulaciones si se eyectaban por problemas en sus aparatos. Hoy día, esta misión se sigue efectuando por parte del Escuadrón, nadie más está capacitado entre las fuerzas terrestres del EA.

No quisiera olvidar que en 1997 cambiaron su boina negra de paracaidista (lástima que se haya perdido su valor al universalizarla) por la verde de las fuerzas especiales, a semejanza del resto de naciones aliadas. Y que, viendo la creciente importancia de las operaciones aéreas especiales, el JEMA decidió, en mayo de 2002, recuperar la categoría de escuadrón para los zapadores, al mando de un teniente coronel. Allí estuvo siempre Quico Jerez, junto a muchos otros que no tengo espacio para nombrar y a los que admiro y respeto profundamente. Ellos saben quiénes son. ■



Subteniente Jerez, miembro de HELISAF, base de Herat, Afganistán