

1º... 1ª Bandera de Paracaidistas

2º... Escuela Militar de Paracaidistas

3º... EZAPAC

JOSÉ PÉREZ RAMOS
General de Aviación

En esta vida, todo tiene un principio, una continuación y, en su momento, un fin. Esta es la razón de que lo primero que figure en el título sea: 1ª Bandera de Paracaidistas, que, en definitiva, es la que se debe enorgullecer de todo lo que siga, si es bueno, o, por el contrario, lamentarse si algún resultado fuese negativo.

El significado de los dos primeros epígrafes no ofrece ninguna dificultad ya que en realidad su nombre lo indica; en cambio, el del tercero, EZAPAC, es más complicado. Al oír o leer esta palabrita por primera vez, todo el mundo se pregunta: ¿qué querrá decir esto? No es que se dude de su existencia, sólo que cuando se fundó la Bandera de Paracaidistas, años ha, no existían estos apelativos que hoy son comple-

tamente normales. Desarrollando las seis letras que componen la palabra, su traducción es: Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas.

La Primera Bandera o Primer Escuadrón de Paracaidistas, que ya no existe, (hablamos del año 1946), puede parecer que no tiene nada que ver con la EZAPAC, pero la verdad es que esta gloriosa unidad que se comenta es hija de la Escuela, porque en ella nació en su día, y la Escuela es fruto íntegro de la Primera Bandera.

Los componentes actuales de la EZAPAC y los que en tiempos pasados han pertenecido a la misma, quizá sean los más interesados en conocer estos antecedentes. Y si esto es lo lógico, con mucho gusto y agradecimiento quiero contribuir a ello.



“Creíamos que el paracaidismo sería una realidad inmediata. Pasa un año, otro año... y así, la desilusión aumenta... algunos oficiales se volvieron a su unidad de procedencia. No obstante, la mayoría siguió esperando con la esperanza de ver realizados sus deseos”.

Como es natural, desde que se empezó a volar, era necesario "un algo" para en caso de emergencia poder recurrir a él. Los voladores se colocaban un paquete a la espalda (que era un salvavidas) y al aire, pero sin la más leve idea de su manejo. Olvidémonos de la historia del paracaidismo del resto del mundo y nos limitaremos a su historia en España.

Ya en el año 1930 se efectuaron algunos saltos en Cuatro Vientos, más que nada para adiestrar a pilotos y navegantes en el manejo de ese paquete que era un paracaídas de salvamento. La Escuela de Paracaidistas lleva el nombre de "Mendez Parada", en razón a que esta persona, siendo capitán, fue el promotor de estos saltos. Murió en acto de servicio.

Más tarde, en mayo de 1935, en el Aeropuerto de Barajas se hizo una demostración paracaidista, en plan festivo. En esta ocasión saltaron voluntariamente cuatro oficiales, todos ellos pilotos: los capitanes Méndez, Lapuente, Alvarez y Del Valle y los tenientes Alvarez Cadórniga, Serrano, Seibane y Gautier.

¿Cómo y cuándo se crearon las primeras unidades paracaidistas (que era como se llamaban entonces en España)?

Al finalizar la guerra civil española se disolvieron gran número de unidades que, gracias a Dios, ya no eran necesarias. Esta disolución coincidió con la creación, en el ya existente Ejército del Aire, de un Arma llamada "Tropas de Aviación" en marzo de 1940.

Se convocaron un número de plazas para esta arma que se cubrieron todas, en su mayoría con oficiales provisionales. Estos oficiales, independientemente de otras razones, tenían una ilusión única: ser paracaidistas y precisamente tenían que encuadrarse en esta arma.

Los peticionarios destinados ¡qué ilusos! creíamos que el paracaidismo era una realidad inmediata. Pasa un año, otro año... y así, la desilusión aumenta, la moral, baja; algunos oficiales se volvieron a su unidad de procedencia. No obstante, la mayoría siguió esperando con la confianza de conseguir ver realizados sus deseos.

Pero... ¡albricias, albricias! porque en marzo de 1946 se constituye por decreto la que va a ser la Primera Bandera de la Primera Legión de Tropas de Aviación, que en enero de 1947 pasó a llamarse "Primera Bandera de Paracaidistas".

Se convocan las vacantes de capitanes, tenientes y empleos inferiores. Aquí viene el lío; el que más y el que menos cree algo en las recomendaciones y piensa en buscarse alguien que pueda ayudar. Total, que se cubrieron las plazas anunciadas y cuando cada uno de los destinados se vio en el Boletín, se creyó, si no el dueño del mundo, sí el dueño del aire. Incorporados en un presunto, como se dice ahora, acuartelamiento, no había otra cosa que ale-

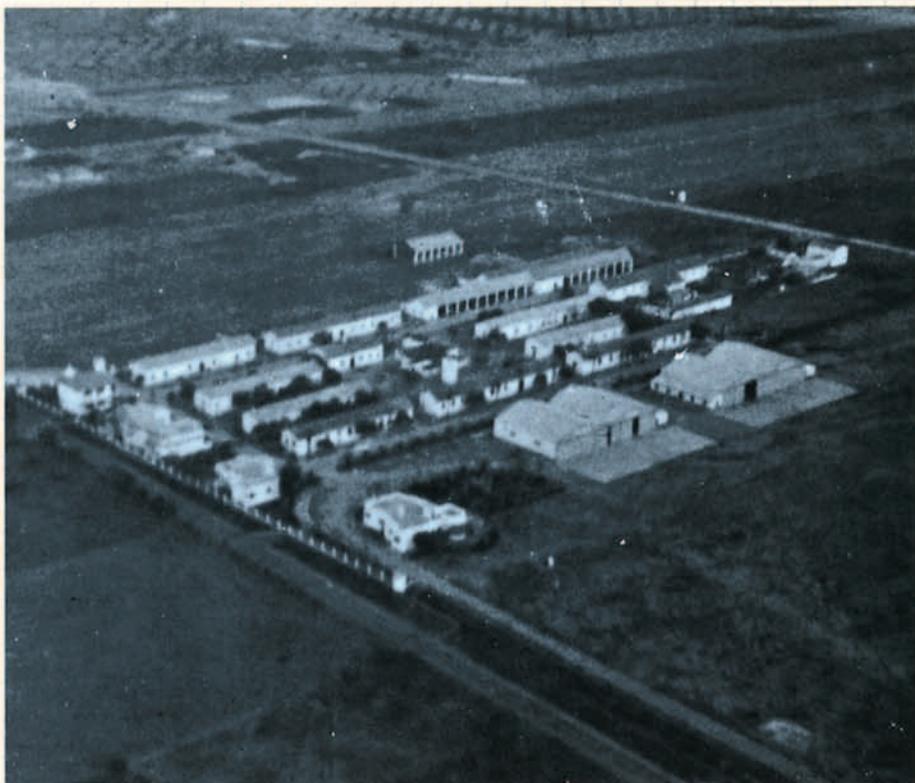


gría, euforia y, por qué no decirlo, también ignorancia. Nadie sabía nada de paracaidismo. Solución: el mando designó al capitán jefe, un teniente y un brigada para que se incorporaran a la Escuela de Córdoba (Argentina) para efectuar un curso de paracaidistas. Ellos se incorporaron y el resto de la Bandera a esperar en el acuartelamiento en construcción en Alcalá de Henares. En el programa de la Bandera, completamente encuadrado en la disciplina militar, predominaba el canto, mucha marcha, clases morales, todo aquello que pudiera contribuir y en su caso aumentar la ilusión y la esperanza.

En Alcalá de Henares fue recibida la Bandera con un cariño enorme, quizá por el orgullo de ser la cuna del paracaidismo español.

El acuartelamiento, estupendo mientras no llovía pero, si caía agua, el que no tenía paraguas se calaba por completo. En esas circunstancias se hacía inhabitable y por esta razón la orden de abandonarlo no se hizo esperar. En marzo de 1947 fuimos trasladados a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos en Cuatro Vientos.

Los alcaláinos lo sintieron enormemente, pero confiaban en que una vez solucionado el problema los paracaidistas volverían a Alcalá. La víspera del traslado, paisanos y militares, celebrando la despedida, tomamos alguna copa de más, todos en general y los oficiales en particular, hasta el extremo de cometer algún exceso o más bien gamberrada. Qui-



Llega septiembre de 1947. Todos a Alcantarilla (Murcia), ¿qué más se puede pedir? Allí se creó la Escuela.

zá puede considerarse una chiquillada; algo de chiquillos tenían los oficiales. La cuestión es que la noche anterior unos oficiales subieron a la estatua de Cervantes en la plaza de su mismo nombre y por la mañana apareció con un cartel colgado que decía: *Cervantes, los paracaidistas se marchan y hacen bien. Ellos descansarán en paz y tu también.* No tiene defensa esta gamberrada. Se reconoció y ante la protesta legal y cariñosa del Ayuntamiento, hubo un sorteo entre los oficiales y los dos afortunados sufrieron un correctivo leve en el Pabellón de Oficiales de Cuatro Vientos.

En el poco tiempo que permaneció la Bandera en Cuatro Vientos, su plan de instrucción fue la continuación del anterior. El fin era único: mantener la ilusión, que el ánimo no decayera, nada de desesperanza, sino todo lo contrario.

Llega septiembre de 1947. Todos a Alcantarilla (Murcia), ¿qué más se puede pedir? Allí se creó la Escuela. Se eligió el Aeródromo de Alcantarilla como lugar adecuado para la Escuela, después de recorrer muchos otros lugares, convencidos de que era el mejor. Había acuartelamiento para la tropa; de los oficiales, los solteros no tuvieron problemas, los casados lo solucionaron como pudieron; nadie protestó. Lo interesante era que la Escuela existía y empezó a funcionar. El programa era una continuación del régimen anterior en la Bandera mejorado e incluso aumentado con detalles que pudieran ser

aplicables para el salto en paracaídas a juicio del director, a su vez alumno, tras su experiencia en la Argentina. Nada tenía importancia, todo lo que se hiciera era completamente indiferente al profesorado, que a la vez eran alumnos, y al resto de la Bandera.

Es muy difícil describir la alegría por el recibimiento tan agradable de que fuimos objeto en la tierra murciana.

Sigamos. El curso ha empezado pero no hay aviones, ni paracaídas. Hay que buscar solución. Siempre rogando, pero el procedimiento no importa; lo interesante es conseguir el fin.

Empecemos por los aviones: se consigue el destino a la Escuela de un Junkers-52, viejo y sin cable de enganche para los paracaídas. Se coloca y listo. Seguidamente ocurre igual con un Savoia-81. Los defectos, los mismos, pero como ya existe la solución, a aplicarla rápidamente y el problema de los aviones solucionado. Pero ¡joj! que los aviones están viejos y hay que tratarlos como oro en paño. No se podían hacer ni vuelos de adaptación y entrenamiento, para no desgastarlos.

Ahora, a los paracaídas. ¿Cómo se soluciona esto? Se sabe que existen diez paracaídas en el INTA, pero dados de baja. Todas las pruebas, que se hacen resultan negativas. Cada informe, un jarro de agua fría. Hay que seguir insistiendo, rogando, o lo que sea, todo menos darse por vencidos. Hay que

disponer de paracaídas, útiles o inútiles, para ver cumplidos los deseos de los alumnos y profesores de la Escuela: ¡Saltar! Y así fue. Estos diez paracaídas, dados de baja para el servicio, son entregados a la Escuela. Ya tenéis aviones y paracaídas. Ahora ¿qué? Pues a saltar. Los mirábamos, con una ilusión indescriptible. Pero ya todo dependía de los aspirantes a paracaidistas. Llegó el momento: día 23 de enero de 1948, el cielo aparece nublado, la velocidad del viento sobrepasa los 10 kilómetros, pero poner inconvenientes no procedía; así que... al aire. Solamente había nueve paracaídas, con posibilidad de empleo, porque el décimo, que estaba dado de baja como los demás, hubo que darlo de "rebaja". ¡Cómo estaría!

El jefe de saltos era el director de la Escuela, que se vino de la Argentina, sin terminar el curso, para dirigir la enseñanza en esta Escuela. En lugar de saltar el primero, saltó el noveno.

Como jefe de saltos, daba la voz de ¡salta! a cada saltador, a la vez que le daba un "empujoncito". Si no todos, algunos le dijimos que si nos resistíamos a saltar nos diera un

puntapié o lo que fuera, pero que de ninguna manera consintiera que volviéramos a tierra en el avión sin haber saltado; no hubo necesidad. Salida del avión. Llegada a tierra cayendo, eso sí, cada uno donde Dios le dio a entender, no en la zona marcada para el aterrizaje. Erosiones, magullamientos, moraduras, cardenales; es igual, ya se pasarán. Lo cierto es que el salto en paracaídas ya era una realidad. Abrazos, alegrías, vivas, todo lo que lleva consigo el ver realizado el deseo tras años de espera. Pero hubo una cosa que no se podía pasar por alto, habían quedado tres compañeros en tierra que no pudieron saltar por falta de paracaídas. Solución: plegar tres paracaídas, aunque se tardara, enton-

ces, una hora o más y al aire. Pero no era solamente esa pega, además el Junkers se había cansado. Pues, al Savoia-81. Total que, a poco más de las 12 horas, todo consumado.

No se ha nombrado a nadie de los que intervinieron en este famosísimo día. Fueron los siguientes y por este orden de salto: capitanes Echevarría, Villalaín, Mosquera, Irigoyen, Pastor y Pérez Ramos, y los tenientes Linares y Elboj, saltando en último lugar el capitán director, Salas que, como se dice anteriormente, hizo de jefe de saltos. A continuación, cuando se plegaron tres paracaídas y desde el Savoia, saltaron los tenientes Maseda, Galache y Provencio.

Este día no saltaron el teniente Villamil y el brigada Corral, que habían realizado con anterioridad ocho saltos en Argentina, porque quedaron en la pista de aterrizaje para dirigirnos, a voces, en la forma de caer.

Se podía decir que con este salto el curso había terminado, porque la ilusión se veía cumplida. Pero había que seguir pues para obtener el título era necesario efectuar seis lanzamientos. El curso continuó con su plan

de instrucción y horario militar que había que cumplirlo.

Pero como la euforia seguía y la vida en Murcia y Alcantarilla era agradabilísima, en más de una ocasión por los excesos cometidos el día anterior, para llegar a la Escuela a la hora de poder efectuar el lanzamiento, se utilizaba el tren (que pasa por las inmediaciones de la Escuela) y el maquinista disminuía la velocidad para saltar a tierra (salto sin paracaídas). Generalmente esta gamberradilla la comete algún oficial que conocía al maquinista.

Resultado final: empiezan el curso 167 alumnos. Terminan 165, porque uno de los principiantes se resistió y no saltó y otro que se licenciaba, hizo sólo



Estos diez paracaídas, dados de baja para el servicio, son entregados a la Escuela. Ya tenéis aviones y paracaídas. Ahora ¿qué? Pues a saltar.

un lanzamiento para demostrar a sus compañeros que de miedo nada. A continuación fue licenciado.

El día 10 de abril, terminó el "cursazo", no fue un curso normal, ya que duró siete meses. Salió con el título la "Banderita" porque no fue una Bandera debido a que el número total era poco más de una compañía.

Todos, menos los que se quedaron de profesores e instructores, a Alcalá de Henares. El cuartel, en condiciones. El recibimiento, si cabe, más cariñoso. Se podrían contar cosas absurdas que ocurrieron, basadas en parte en la ilusión, repetida tantas veces, que anulaba todo lo demás. El amor, la sober-

se quedó enganchado en el avión porque no se soltó de la cinta de enganche y aquí tenemos a Oltra recibiendo puntapiés en la cara, o donde fuera, de los paracaidistas (cuatro) que saltaron a continuación. Menos mal que el que tenía que saltar en quinto lugar lo vio y no continuaron los saltos hasta que se desenganchó. Oltra llegó a tierra con la cara morada pero sin dejar de reír.

Por último, Pérez Ramos. Pesaba 54 kilos; en los lanzamientos saltaba el primero de la patrulla y llegaba a tierra el último. Lo siguiente es una anécdota un poco de risa: Pérez Ramos hizo, por amor propio, diez saltos de apertura manual, sin conse-



El curso continuó con su plan de instrucción y horario militar...

bia, el orgullo de creerse sobrenaturales daba pie a lo que fuera; un absurdo, pero así fue. Se ha comentado la gamberrada con la estatua de Cervantes en Alcalá, también lo de la disminución de la velocidad del tren en Alcantarilla, pero ¿se puede imaginar que un oficial, no importa decir el nombre, Linares, en un viaje relacionado con el paracaidismo porque estaba en la Bandera, acompañado de su mujer, se suban al tren y, tras arrancar, se acuerden de que en la estación se ha quedado un niño, con una jaula y un pájaro? Pues esto ocurrió. Tiraron de la alarma, nada más ponerse en marcha, recogieron al niño y de nuevo se reanuda el viaje.

Otra. Al efectuar un lanzamiento en Burgos, para tener idea del espacio que ocuparía una compañía, Oltra Menéndez saltó el primero, pero el paracaidas-

guir perfección ninguna en la posición durante la caída libre. Los componentes de la patrulla acrobática que generalmente le acompañaban, revoloteaban, todos con el paracaidas sin abrir y, al pasar por sus inmediaciones, disciplinada y jocosamente, le saludaban militarmente, pero esto podría prestarse a otra interpretación; así que los saltos de apertura manual de Pérez Ramos se acabaron, aunque los automáticos siguieron durante muchos años.

El resumen que queda expuesto dice algo de la vida de los paracaidistas predecesores de la EZAPAC. Ahora que se hable de lo más interesante: de esa unidad.

Nadie duda de que en la vida normal los padres se enorgullecen de los hijos. En este caso, los padres de la EZAPAC ya se ha repetido quienes son.

Para la EZAPAC, se desea: todo lo mejor. ■