



Forcén

721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas

ANTONIO ARRAEZ GONZALEZ
Teniente de Aviación

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El origen del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas se remonta al mes de mayo de 1939, fecha en la que con motivo de la creación del Ejército del Aire se establece el Grupo de Escuelas de Levante, compuesto por: Escuela de Transformación, ubicada en San Javier; Escuela de Pilotos nº2, con sede en El Palmar; Escuela de Pilotos nº1, posterior 721 Edrón. de FA's, situada en Alcantarilla.

Los cursos impartidos en esta Escuela de Pilotos nº 1 cesaron el 17 de agosto de 1947, año en que se funda por Orden Ministerial la Escuela Militar de Paracaidistas y por la que además se establece la disponibilidad de una unidad de transporte, perteneciente a la Jefatura del Grupo de Escuelas de Levante, para efectuar las prácticas de vuelos y lanzamientos paracaidistas. Fue durante estos primeros años de iniciación cuando la Escuadrilla de Vuelo comenzó a ser

conocida como "Escuadrilla de Transporte", siendo ésta su primera denominación oficial.

Los primeros pasos no fueron fáciles para la recién creada "Escuadrilla de Transporte" y esto fue debido a que el material aéreo existente (varias avionetas EE-3) no eran aptas para este tipo de lanzamientos. Es en septiembre de 1947 cuando se incorpora el primer avión de transporte propiamente dicho: el T-1 (Savoia-81), al que le seguiría el 20 de enero de



De izquierda a derecha: **Vista aérea del aparcamiento de aviones de Alcantarilla, en los años 40. Se observa el único Savoia SM-81 que estuvo en servicio, siendo además el primer avión propiamente de transporte que se incorporó a la entonces llamada "Escuadrilla de Transporte". El primer salto paracaidista fue programado para realizarse desde este avión, pero debido a una avería tuvo que realizarse desde un Junkers Ju-52. Fotografía tomada en 1948. Se trata de uno de los primeros saltos donde la uniformidad de los paracaidistas era la de las tripulaciones de vuelo. Fotografía de gran valor histórico, ya que apenas se conservan imágenes del Savoia SM-81 en Alcantarilla. Junkers Ju-52 embarcando patrullas paracaidistas. Este avión fue sin duda el caballo de batalla en lo que a Aviación de Transporte y lanzamientos se refiere. Formación de aviones Ju-52 sobrevolando la zona de lanzamiento o también llamado por aquel entonces "Colchón Viejo". Al fondo se observa la sierra de Carrascosy.**

1948 el primer T- 2B (Junkers JU-52) procedente de Getafe. Con esta nueva adquisición ya todo parecía dispuesto para la realización del pri-

mer lanzamiento y así sucedió una fría mañana de enero, en la que los pioneros del paracaidismo saltando desde el JU-52 y horas más tarde del Savoia- 81, escribían la primera página de la historia de España en lo que se refiere a formación de unidades paracaidistas.

En 1949, año en que además se reorganizó el antiguo Grupo de Escuelas de Levante la "Escuadrilla de Transporte" ya contaba con una plantilla de cuatro T-2B (JU-52). Los resultados del nuevo orden dieron lugar a que la antigua Escuela de Pilotos nº1 se llamara definitivamente Escuela Militar de Paracaidistas, siendo independiente del resto de Escuelas y que la "Escuadrilla de Transporte" pasara destinada a la Escuela de Paracaidistas en concepto de agregada.

Fue también durante estos primeros años de incesantes cambios, cuando

un 24 de febrero de 1950, en las intermediaciones del pueblo de Ceutí (Murcia), perecía al estrellarse su avión el Teniente D. Pedro Muñoz Delgado, siendo el primer piloto caído en acto de servicio de la Escuadrilla de Transporte.

Prosigue la andadura de la Escuela y de la "Escuadrilla de Transporte" hasta 1954, año en que la escuadrilla estrena nombre "76 Escuadrilla de Vuelo" y que, como si de un talismán se tratase, viene precedido de la adquisición de un mayor número de aviones JU-52, llegándose a disponer de un total de ocho, que hicieron posible superar por primera vez la barrera de las mil horas de vuelo a final de año.

Con el paso del tiempo el aumento de la actividad en la Escuela no se correspondía con la precariedad de medios existentes en la "Escuadrilla





de Transporte”, pero las dificultades nunca representaron ninguna barrera para el personal piloto y especialista, que siempre supo tener a punto los aviones y el material para cumplir con las crecientes demandas de la Escuela, siendo innumerables las misiones encomendadas, exhibiciones aéreas, lanzamientos y horas de vuelo realizadas.

En el año 1960 y según telegrama postal n° 3.592 de fecha 19 de octubre, la “76 Escuadrilla de Vuelo”, pasa a denominarse “Escuadrón de Transporte n° 84”. Con posterioridad adquiere nuevas denominaciones como “771 Escuadrón de Vuelo” (1965), y “405 Escuadrón de Fuerzas Aéreas” (1967). Pero es en 1970 cuando el Escuadrón adquiere el nombre que en la actualidad se mantiene: 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Durante los años 1971 y 1972 el Escuadrón sufre graves problemas de material debido al continuo esfuerzo al que están siendo sometidos los viejos JU-52. Ésto ocasiona la baja de muchos de ellos, dando lugar a que a duras penas se puedan cumplir las misiones encomendadas al 721 Escuadrón. Estos años de penuria se subsanan con la adquisición del T-3 (Douglas DC-3) que permaneció en servicio hasta 1976.

Pero es en el año 1975 cuando se produce el verdadero cambio en el Escuadrón, ya que se van dando de baja las siempre fieles “Pavas”(JU-52) que el correr de los años había envejecido inevitablemente; aumenta la flota de aviones DC-3 y lo más positivo de todo es la llegada del versátil Aviocar T-12B, que se incorpora a la plantilla del 721 Escuadrón de FA's el 8 de Octubre de ese mismo

año. Siendo otro hecho muy positivo la finalización de las obras de construcción de la pista de asfalto 25/07 en mayo de 1977 que vendría a sustituir a la antigua de tierra de orientación norte-sur (aquí conocida esta orientación como sierra-vía)

Con la llegada de los T-12B se incorpora a la unidad un avión que, por sus características es apto para ascensos rápidos, vuelos nocturnos, lanzamientos de personal en todas las modalidades, entrenamientos de la

De izquierda a derecha: Jura de bandera frente al aparcamiento de los Ju-52. Años 50. Curiosa imagen en la que se puede observar un Ju-52 y a un paracaidista que desafortunadamente pero sin consecuencias aterrizó sobre las ramas de un almendro. Patrulla de paracaidistas momentos antes de realizar su primer salto desde un (T-2B) Ju-52. Años 60. Lanzamiento paracaidista en formación realizado por tres Ju-52 del Escuadrón de vuelo.





De izquierda a derecha: Vista aérea de los edificios de la Base Aérea de Alcántarilla. Se observa la torre de control que estuvo en servicio hasta el año 1995. T-3 Douglas DC-3 en vuelo. Este avión prestó sus servicios en el 721 Escuadrón durante un corto periodo de tiempo en los años 70 debido al estado en que llegaron. Estampa característica en la que se funde la imagen de un T-12B (Aviocar) del 721 Escuadrón con la ciudad de Murcia. Obsérvese el detalle de la torre de la catedral.

Patrulla Acrobática de Paracaidistas, así como la instrucción de los pilotos en Vuelo Instrumental. Sus características parecen estar en consonancia con las necesidades de la Escuela, notándose rápidamente en la fluidez de los lanzamientos y en el número total de horas voladas hasta la actualidad. Siendo destacable el hecho de que este avión emplea unos diez minutos en realizar una rotación completa (carga de paracaidistas, despegue, lanzamiento, descenso, aterri-



je y listo para cargar de nuevo). No en vano es la Garza el emblema e indicativo del Escuadrón; majestuosa ave que con una pata encogida y otra apoyada en el suelo, simboliza la serie de subidas y bajadas que se realizan para efectuar los lanzamientos paracaidistas.

MATERIAL AÉREO

La dotación de aviones formada por los Douglas DC-3, Junker-52 y Aviocar T-12B, es la que sin duda ha contribuido a escribir la larga historia de este Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Habiéndose realizado un total de algo más de 93.450 horas de vuelo, transportado a 800.000 personas lanzado a más de 1.000.000 de paracaidista y realizando 150.186 tomas y despegues. Es obligado pues, mencionar un lema que bien podría definir el espíri-

tu de todos los pilotos y mecánicos que pasaron por este Escuadrón " Nunca tan pocos lanzaron a tantos."

Además de los aviones anteriormente citados, que han sido sin duda el cuerpo y alma del Escuadrón de Vuelo, no se puede olvidar a otros que también prestaron un valioso servicio, como fueron la EE-4 (1954-1958), la L-8 (1959-1962), la E-9 (1962-1968), la L-8C (AISA) (1963-1967), la L-9 (DORNIER 1979-1981), todas ellas avionetas de apoyo, enlace y reconocimiento de zonas.

PERSONAL

En la actualidad el 721 Escuadrón se encuentra bajo el mando de un Comandante del Cuerpo General (Escala Superior). Del total de su plantilla de pilotos destinados, el Es-





cuadrón dispone de un 27% de personal perteneciente a la Escuela Superior de Oficiales, un 27% de la Escala de Oficiales y un 46% de la Escala de Complemento. En cuanto a la plantilla de tropa profesional, el 721 Escuadrón cuenta tan sólo con un cabo 1º.

Su organigrama, está constituido por la Jefatura, con su correspondiente Secretaría y las siguientes secciones: Operaciones, Instrucción, Segu-

ridad de Vuelo, Cartografía y Equipo Personal. Estas secciones están compuestas en su totalidad por pilotos destinados en el Escuadrón, los cuales se encargan del funcionamiento de las mismas, alternando su actividad en tierra con la del Vuelo, consiguiendo así que el Escuadrón pueda seguir desempeñando su labor diaria con eficacia, tanto en tierra como en vuelo y con la misma ilusión que se puso aquel 23 de enero de 1948.

De izquierda a derecha: Patrulla de automático que se dispone a embarcar en un DC-3 del 721 Escuadrón. Avión de transporte DC-3 listo para el embarque de una patrulla de paracaidistas. Pilotos del 721 Escuadrón en enero de 1974 frente a un DC-3. De pie: teniente de la Chica O. y teniente del Castillo G., capitán Carrasco T., comandante Campuzano R. (jefe del Escuadrón) y capitanes G. Marín y Gregera T. Agachados: tenientes G. Barcelona, Romero M. y Obregón S. y sargentos Menéndez y Antón. Los mismos pilotos pero esta vez frente a un Ju-52, puesto que ambos aviones prestaron servicio en el Escuadrón conjuntamente durante algunos años.





De izquierda a derecha: Instrucción de formaciones sobre tierras murcianas. Vista aérea de la base en la que se aprecia el antiguo trazado de la pista de tierra 16/34 y la antigua ubicación del aparcamiento de aviones. Fotografía que conmemora la inauguración del nuevo edificio que albergaría a los miembros del 721 Escuadrón. 18 de abril de 1980.

MISIONES

Las misiones que son encomendadas y realizadas por el 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas abarcan un amplio abanico, permitiéndolo alcanzar y mantener un alto grado de preparación, que sumado a la elevada operatividad demostrada con sus casi 60.000 horas de vuelo (de T-12B), hacen de este Escuadrón uno de los más polivalentes de nuestro Ejército del Aire. Los "roles" marcados para éste por el Mando son : entrenamiento (TRG) y transporte de corto alcance





De izquierda a derecha: Salida de pista por fallo de anemómetro. Sucedió durante el despegue y con el avión repostado y lleno de paracaidistas. No se registró ningún herido. Tan sólo hubo daños materiales (rueda de morro). El comandante de la aeronave era el entonces capitán L. Migallón. Formación en Ala.

Ejército del Aire, prestando su apoyo para la realización de campeonatos de paracaidismo, entrenamiento de deportistas nacionales y realización de exhibiciones aprobadas por el Mando.

Participa y colabora en ejercicios tipo MACHETE, TRABUCO, POPE, DAPEX, SIRIO; PLIC, etc...

FUTURO

Existe una inquietud constante en los componentes del 721 Escuadrón de FA's por mantenerse al día en todo lo relacionado con la actividad aérea, no cesando en el empeño de seguir

progresando, mediante el trabajo diario y la incorporación progresiva de todos aquellos medios que le permitan estar preparados para afrontar las misiones que como consecuencia de los cambios que se producen en la actualidad le pudiese encomendar el Mando.

Un claro ejemplo es la reciente dotación de gafas de visión nocturna, para poder desarrollar con mayor eficacia misiones de entrenamiento y operaciones especiales con la EZAPAC, como pueden ser las Tomas Nocturnas de Máximo Esfuerzo en campos no preparados (Tomas de Combate) y las Bajas Cotas Nocturnas.

También se espera que en breve se reciban equipos de navegación GPS (según los plazos y prioridades otorgados por el Mando), que por su elevada fiabilidad permitan realizar con una precisión de tan sólo unos me-

tros, ejercicios de entrenamiento y enseñanza, que impliquen vuelos tácticos a Baja y Muy Baja Cota para finalizar en un lanzamiento paracaidista en cualquier zona seleccionada y que además permitan localizar con gran exactitud la vertical y los puntos de lanzamiento cuando se realizan lanzamientos a muy alta cota con oxígeno (HALO-HAHO).

A todo lo anterior se suma el gran acierto que en 1947 tuvo aquella comisión constituida por el Tte. Col. Benavides y los Capitanes Salas y Alario determinando que fuera el aeródromo de Alcantarilla el lugar más adecuado para efectuar los lanzamientos paracaidistas. Ésto no ha pasado desapercibido para algunos países miembros de la OTAN, como Alemania, Gran Bretaña y Bélgica que se han interesado en desarrollar sus cursos en Alcantarilla.





(SRT), como primario y secundario respectivamente.

Con respecto a su role primario, el Escuadrón apoya en primer lugar al Grupo de Enseñanza de la Escuela Militar de Paracaidismo en el desarrollo de la totalidad de los cursos que este Grupo imparte, mediante el lanzamiento de personal y cargas. De igual forma contribuye a llevar a cabo el cumplimiento de los planes de instrucción y adiestramiento básico de la plantilla de profesores e instructores paracaidistas de dicho grupo.

En segundo lugar apoya a la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas en el desarrollo de todas sus actividades mediante el lanzamiento de personal, tanto en la modalidad de apertura automática como en la de apertura retardada (con empleo de oxígeno HAHO-HALO y sin él); infiltraciones y exfiltraciones desde

pistas de circunstancia y lanzamientos de cargas. También se realiza el transporte de personal y material para el despliegue de dicha unidad en todo tipo de ejercicios.

Apoyo a la Armada, al Ejército de Tierra y Guardia Civil, para dar cumplimiento a sus planes de instrucción y a la realización de sus ejercicios. Merece especial mención el apoyo continuado que es prestado al Batallón de Instrucción Paracaidista de la Brigada Paracaidista del Ejército de Tierra, así como a la Infantería de Marina y a los Grupos de Operaciones Especiales (GOES).

Apoya en su entrenamiento diario así como en sus desplazamientos, tanto nacionales como al extranjero, a la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PA-PEA), contribuyendo de esta manera a la preparación y mantenimiento

de una de las mejores patrullas acrobáticas paracaidistas del mundo, como ha demostrado en numerosas ocasiones.

Realiza los vuelos de apoyo, transporte y lanzamiento necesarios para dar cumplimiento a las exhibiciones paracaidistas a realizar por la PA-PEA, la EZAPAC, los profesores e instructores del Grupo de Enseñanza y el B.I.P. del Ejército de Tierra.

Mantiene un estrecho contacto y espíritu de colaboración con FENDA y otros organismos civiles ajenos al

De izquierda a derecha: Vuelo en formación del T-12B. 25.000 horas de vuelo en T-12B (Aviocar) en junio de 1986. 50.000 horas de vuelo en T-12B en febrero de 1996, siendo jefe del Escuadrón el comandante Flores y jefe de la Base Aérea de Alcantarilla el coronel Carrasco. Imagen que por sí sola representa el pasado y presente del 721 Escuadrón y de la Base Aérea de Alcantarilla.



Valera

Floreán



Forcen

De hecho en la actualidad se vienen realizando con alguno de estos países intercambios, reuniones interescuelas y ejercicios paracaidistas.

Con la plena integración de España en la OTAN, la Base Aérea de Alcantarilla podría, por su ubicación, reunión en una misma instalación de los medios aéreos y terrestres y las inmejorables condiciones meteorológicas, ser la sede de la futura escuela de paracaidismo de la OTAN.

Ojalá estas líneas sirvan de recuerdo y pequeño homenaje a todos los miembros (pilotos, mecánicos, controladores, meteo, línea, contraincendios, combustibles y un largo etc. que a lo largo de la historia de esta base y de este escuadrón han quedado relegados a un segundo término cediendo todo el protagonismo al no menos importante paracaidismo.

Así pues, no sería justo olvidar al 721 SQN cuando se hable de la histo-

ria del paracaidismo en España, porque ambos han recorrido el mismo camino hasta nuestros días ■

De izquierda a derecha: Los pilotos del 721 Escuadrón en 1993, reunidos con motivo de la celebración de Nta. Patrona la Virgen de Loreto (foto para la historia de un Escuadrón). Lanzamiento de cargas modalidad L.A.P.E.S.; momento de la apertura de los paracaídas extractores. Segunda secuencia del lanzamiento L.A.P.E.S. ya con la carga fuera del avión (carga de 1.000 kg. aproximadamente). Rotura para viento en cola.



Forcen



Aráez