



Paracaidismo Militar



Las vitrinas contienen paracaídas antiguos, botas de salto y otros elementos utilizados en paracaidismo. En las paredes hay una amplia colección de emblemas de unidades. En el techo del hangar hay varios paracaídas desplegados, uno de ellos de principios del siglo XX.

En 1927 se impartió el primer curso de paracaidismo en España, en Cuatro Vientos, con objeto de instruir a pilotos y tripulantes en el manejo de los paracaídas de salvamento.

El profesor de este curso fue el capitán piloto D. José Méndez Parada. El día 7 de marzo de 1930 en el Aeródromo de Cuatro Vientos en un vuelo de prueba el avión sufrió una avería y el capitán Méndez ordenó saltar al mecánico que le acompañaba, con tan mala suerte que el paracaídas quedó enganchado en la cola del avión.

Méndez mantuvo el aparato en vuelo el tiempo suficiente para que el paracaídas del mecánico se desenganchara, pero para entonces ya no tuvo tiempo de salvarse él, estrellándose contra el suelo. En recuerdo de tan heroico acto, la Escuela Militar de Paracaidistas del Ejército del Aire lleva su nombre

El Paracaidismo Militar en el Ejército del Aire

MANUEL CORRAL BACIERO

"Si un hombre dispusiera de un pabellón de tela almidonada cada frente del cual mida doce brazas de ancho por doce de alto, podría lanzarse desde cualquier altura y descender al suelo sin peligro". (Leonardo da Vinci, 1425)

EN más de cinco siglos se anticipó el visionario Leonardo a la herramienta que llegaría a ser complemento importante de la actividad aeronáutica. No parece pusiera nombre a ese "pabellón" que, llamado hoy paracaídas, se acopla a aviones, cargas y hombres para facilitar su suave llegada a la superficie de la tierra.

En años en los que España se mantenía entre las primeras potencias aeronáuticas comenzaba la historia del uso del paracaídas por nuestro ejército, historia que continúa, por no haber quedado obsoleto el instrumento.

A esta historia queremos contribuir con el siguiente artículo que, limitado en extensión y publicado en dos capítulos, parecerá escaso a los que, en mayor o menor grado, han sido y son protagonistas de esta historia en el Ejército del Aire.

Hago advertencia, también, de que la utilización del paracaídas para lanzamiento de cargas solo quedará recogida a través de la más joven Unidad reseñada, la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM), de la que trataremos en el siguiente capítulo, junto a la PRIMERA BANDERA, PRIMER ESCUADRON Y ESCUADRILLA DE ZAPADORES PARACAIDISTAS.

Quedarán fuera también de nuestro objeto la historia del paracaidismo en otros ejércitos, la utilización del paracaídas como sistema de frenado de aviones y astronaves y el paracaidismo deportivo civil español, el cual tuvo sus orígenes y primeros apoyos en hombres y medios del Ejército del Aire y sigue contando con éste para sus lanzamientos en algunos de los paracaidistas existentes.

PRIMERAS ANDADURAS DEL PARACAIDISMO MILITAR

Nació el uso militar del paracaídas para garantizar la supervivencia del piloto ante el riesgo de pérdida del aparato y, con este carácter, se impartió a finales de 1927 el Primer Curso de paracaídas en el aeródromo de Cuatro Vientos.

Según el relato de la revista "AEREA" (Diciembre de 1927), "el modelo de paracaídas empleado es el que utiliza la aviación americana, no automático, que se abre a voluntad del aviador tirando de una argolla —sujeta con la mano derecha al lanzarse al espacio— a la que va unido el cable que actúa el paracaídas-piloto. Unos resortes obligan a este pequeño pa-



Miembros del "1º Curso de Paracaidistas", celebrado en noviembre de 1927.



deración Aeronáutica Española. Los pilotos Capitanes Méndez, Lapuente, Alvarez y del Valle y Tenientes Alvarez, Cadórniga, Serrano, Seibane y Gautier fueron seleccionados para el lanzamiento.

La Guerra Civil no trajo la creación de unidades de tipo paracaidista, sin embargo, la posterior creación del Ejército del Aire tiene en el Decreto de 9 de noviembre de 1939 organizando las tropas de Aviación (BOE núm.

315) primera reseña oficial, ya que prevé la organización de "Unidades de Paracaidistas" (SIC) en una "Bandera especial".

Pionera en una época en que sólo Alemania y la URSS contaban con unidades de este tipo, llegó a existir al mando del Comandante Zayas Bobadilla e instalada en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos. Sin embargo, la situación externa por una parte y la falta de medios, doctrina y programas por otra, hizo que esta unidad paracaidista, sin si quiera paracaídas, desapareciese no habiendo conseguido una mínima consolidación.

Quizás dejó, al menos, la chispa que prendió en un joven grupo de oficiales, algunos de ellos pertenecientes antes a esa Unidad, destinados en la Academia de Tropas de Aviación (Los Alcázares).

Desde 1943 hasta 1945 se vive un espíritu paracaidista que se va fortaleciendo por las noticias llegadas de las operaciones llevadas a cabo por unidades paracaidistas en los frentes de la II Guerra Mundial, especialmente la toma de Creta a los británicos por unidades paracaidistas alemanas.

En la Primera Legión de Tropas se da a su compañía de honores el nombre de "Compañía de Paracaidistas", aunque nunca llegó a tener ese carácter y, tras el final de la II Guerra Mundial, el Estado Mayor del Aire decide dar vía libre al nuevo proyecto de constituir una Unidad de paracaidistas.

Se intenta, en un primer momento, contratar al Capitán de la RAF Newman, que habría sido jefe de la Escuela de Paracaidistas de

paracaídas a mantenerse siempre abierto una vez que ha sido accionado y la presión del aire sobre su tela arrastra al paracaídas grande que va desarrollándose hasta abrirse totalmente".

El profesor de este primer curso fue el Capitán Méndez Parada y tomaron parte en él los comandantes Pastor y Jordana, los Capitanes Lastra, Buylla, Ximénez de Sandoval, Rambaud y Jouné y los Tenientes Haya, López de Haro, Chamorro y González Marco.

El 7 de Marzo de 1930 el Capitán de Artillería y Piloto Aviador, José Antonio Méndez Parada, Jefe de Talleres de la Base Aérea de Recajo (Logroño) encontró la muerte al estrellarse durante un vuelo de prueba con el De Havilland 9-93 en el que viajaba con el soldado Fortunato de la Fuente, que se salvó al saltar, por orden de Méndez Parada, con el único paracaídas existente en el avión.

Su nombre, dado a la Escuela Militar de Paracaidismo, recuerda este acto supremo de entrega.

En el hilo del tiempo, los cursos de paracaídas para pilotos y navegantes continúan, produciéndose en el mes de Mayo de 1935 la primera demostración pública de paracaidismo en el Aeropuerto de Barajas, con motivo de las fiestas de la aviación, que organizó la Fe-



El capitán Méndez Parada, uno de los pioneros del paracaidismo. La Escuela de Alcantarilla lleva su nombre.



"Nosotros lo hacemos gratis. No se pierde nada y, en todo caso somos nosotros quienes nos desacreditamos".

Ramón Salas Larrazabal con equipo de salto en Alcantarilla.



Tourné, Ximénez de Sandoval y De Haya, integrantes del Primer Curso, dispuestos a realizar las pruebas.

Ridway. Sus exigencias fueron muy elevadas y todo quedó en manos de nuestros oficiales, según relata el entonces Capitán Salas que expuso al Jefe del E.M., General Longoria:

"Nosotros lo hacemos gratis. No se pierde nada y, en todo caso, somos nosotros quienes nos desacreditamos".

En Marzo de 1946 un Decreto crea la Primera Bandera, dentro de la Primera Legión de Tropas, a la que se da carácter experimental para que promoviera el paracaidismo. Se publican también las vacantes de Comandante Jefe, Oficiales y Suboficiales. La primera es cubierta, al no haber otros candidatos, por el Capitán Ramón Salas Larrazabal y las Compañías quedan al mando de los Capitanes Alario, Echevarría, Villalain y Pastor.

La Bandera cuenta rápidamente con más de 300 hombres y después del verano de ese año es destinada a Alcalá de Henares, donde en 1939 se habían empezado obras para alojar la Academia General del Aire, que se abandonaron al decidir instalar ésta en San Javier.

La Bandera se encuentra en una Base sin instalaciones donde, entre edificios en estructura y en construcción resiste el otoño, pero no el invierno en que fue trasladada a lo que había sido Escuela Superior de Aerotécnica de Ingenieros, actual Escuela de Transmisiones. Allí la acogida no fue buena por entenderse que aquella Unidad de choque llegaría "avasallando", aunque, consciente de su juventud y riesgo de fracaso, fuese un modelo de humildad y disciplina.

1947 trae la segregación de la Primera Bandera de Paracaidistas del Ejército del Aire (Enero) y la posibilidad de los primeros saltos.

Aislada España de casi todos los países, se vió en Argentina la única posibilidad de enviar una comisión, ya que contaba con escuela y experiencia adquirida con promotores norteamericanos. A finales de 1946 Salas y Pastor viajan para establecer contacto, informando al Jefe de E.M. del interés en que se desplazase un grupo reducido para formarse en saltos reales y constituir el embrión de profesores.

El Capitán Salas, el Teniente Villamil y el Brigada Corral forman ese "grupo reducido" que viaja a la Escuela de Paracaidismo argentina de Córdoba, en Febrero de 1947.

Con solo dos saltos en su haber, Salas regresa ante los informes de los compañeros de Bandera de que está cundiendo la desmoralización en la Unidad, al no verse futuro.

Tras sus entrevistas con el Ministro, Gral. González Gallarza, y el Jefe de E.M., Gral. Longoria, se había determinado la rápida creación de la Escuela de Paracaidismo y el comienzo de los saltos.

A una comisión formada por el Teniente Coronel Benavides y los Capitanes Salas y Alario se les encomienda encontrar el lugar adecuado para instalar la Escuela donde formar a los paracaidistas de esa Primera Bandera, que ya participó el Primero de Abril de 1947 en el Desfile de la Victoria, estando presente en este acto todos los años de su existencia.

La Comisión visitó:



Tras descartar varios lugares, la Comisión encargada de buscar un emplazamiento para la Escuela de Paracaidistas propuso Alcantarilla. Pocos días después nacia la Escuela.

- Talavera la Real, cuando no tenía decidido destino futuro ni tenía edificios, por lo que no era disponible a corto plazo.
- Tablada, que ya estaba ocupada.
- El Copero y Jerez, ocupadas con otras Escuelas.
- Armilla, desechada por la climatología.
- San Javier, ocupada por la AGA.
- Zaragoza, de difícil uso por el viento del Moncayo.
- Manises, con otras Unidades.
- Sabadell, con escasas instalaciones, y
- Alcantarilla, donde se estaba liquidando el Grupo de Escuelas de Levante. Esta situación y las excelentes condiciones meteorológicas, especialmente el viento, hicieron proponer este emplazamiento.

La visita a Alcantarilla se producía el 24 de Julio. El 15 de Agosto de 1947 (BOA núm. 97) se creaba la "Escuela Militar de Paracaidistas".

ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISTAS (1947-85)

Sigo, principalmente, en esta parte de la historia la recopilación hecha por el propio centro (1947-82), actualizada por su Jefatura y Oficina de Relaciones Públicas hasta 31.12.85 para este trabajo.

El 15 de Agosto de 1947 se creaba la Escuela y solo 5 días después (BOA núm. 99) estaban nombrados el Director Jefe, Capitán D. Ramón Salas Larrazabal, de la Primera Bandera de Paracaidistas y los Profesores, Capitanes Echevarría, Vilalain y Pastor, de la Bandera, y Mosquera, de la Academia de Tropas e Intendencia.

174 alumnos componían el primer curso que comenzó el 15 de Septiembre, sin embargo todavía no contaban con paracaídas, aunque ya se había puesto a disposición de la Escuela un Savoia-81, del Grupo de Escuelas de Levante, que fue acondicionado para los saltos en la Maestranza de Albacete.

¿Cómo se consiguieron los paracaídas? Así lo relata el ahora General Honorífico D. Ramón Salas: "Se había encargado a la casa **SAMPERE**, que todavía tenía licencia inglesa **IRVIN**, una preserie de 12 paracaídas (según otros fueron sólo 10) que, una vez contruidos, se habían llevado al INTA para las pruebas de aceptación, pero allí, probablemente por haberlos probado con muñecos excesivamente pesados y rígidos, habían determinado que no servían. Ante semejante problema y antes de que cundiese la desmoralización, nos vinimos con una furgoneta al INTA, y en contra suya y de la Zona Territorial de Industria, cogimos los paracaídas y los llevamos a Alcantarilla. Saltamos y demostramos que servían. Fabricándose luego más, aunque el primer curso y



En el año 1962 se llegó a los 100.000 lanzamientos en la Escuela Militar de Paracaidistas. En ese mismo año se realizaron más de 17.000.

AVIONES UTILIZADOS POR LA ESCUELA (1948-82)

AÑOS	TIPO DE AVIONES										HORAS VOLADAS
	EE3	EE4	ES	LS	LS C	LS	T-1	T-2 B	T-3	T-12 B	TOTAL
1948	8						1	1			10
1949	5						1	4			10
1950	5							4			9
1951	4							4			8
1952	1							5			6
1953	1							8			7
1954	1	1						8			10
1955	1	1						8			10
1956		1						9			10
1957		1						8			9
1958	1							8			9
1959				1				8			9
1960				1				9			10
1961				1				9			10
1962			1					5			7
1963			1		1			12			14
1964			1		4			12			17
1965					2			12			14
1966			1		2			11			14
1967			2					12			14
1968								9			9
1969								11			11
1970								19			19
1971								16			16
1972								14			14
1973								10	3		13
1974								5	5		10
1975								3	11	3	17
1976								2	10	8	20
1977								1		5	10
1978								1		8	10
1979								1		5	10
1980								1		8	9
1981								1		8	9
1982										7	7
TOTAL											48.373,35

OBSERVACIONES: Durante el año se da de baja al T-1 (Savoia-81); El 30/8/78 como baja el último T-3 (DC-3); 6/7/78 como baja el último T-2 B - 81 Dunker; 1,4 como baja en enero de 1981.



El Ministro del Aire, General González Gallarza en su visita a la Escuela de Paracaidistas en el año 1948.

parte del segundo se hizo sólo con esos primeros paracaídas”.

23 de Enero de 1948. Cielo nublado. Vientos del SO. con rachas de 25 kms. Humedad 63 por ciento y 995 milibares de presión. Fecha y condiciones en que se produce el histórico primer salto en la Escuela Militar de Paracaidismo.

Fue el Capitán Joaquín Echevarría Bengoa el primer saltador. Para que aquel día saltasen todos los oficiales profesores, instructores y mandos se organizaron patrullas de tres, plegando los paracaídas tras cada salto para que pudieran ser utilizados por los siguientes en las varias pasadas que dió el avión.

Y una anécdota para la historia, que nos contó uno de los saltadores de aquel día, entonces Capitán, D. Antonio Linares Mohedano:

“A la mala leyenda de los riesgos del salto contribuía la poca científica idea de que el paquete intestinal corría peligro. Escasearon las duras fajas femeninas de ballenas en Murcia y alguno saltó con la de su esposa... por si acaso”.

Hasta el final del primer curso, Bandera y Escuela habían sido casi la misma unidad, aunque finalizado ése hubo que decidir el desdo-

blamiento. Salas se quedaba con un grupo de 10 profesores y otros tantos instructores en Alcantarilla, mientras la Bandera, al mando del Capitán Alario y con los Capitanes Pérez Ramos, Linares, Maseda y López (médico) regresaba a Alcalá.

El 10 de Abril de 1948 finalizaba el primer curso de Cazadores Paracaidistas. Dos meses antes (11 de Febrero) el Ministro del Aire, Gral. González Gallarza, giraba fructífera visita a la Escuela. Tras ella llegaron cien paracaídas y un equipo de Rayos X para la enfermería.

Técnicamente, la sala de plegados adaptó un sistema para que los saltadores llevasen, además del de espalda, un paracaídas de pecho.

Aunque los lanzamientos eran muy lentos y el rendimiento escaso por el reducido número de paracaídas, los 12 saltos del primer día se convirtieron en 50 diarios el 10 de Marzo, alcanzándose 103 el 3 de Julio. La precisión no era todavía una meta y se consideraba un éxito llegar a tierra en el perímetro de la Escuela.

En la ampliación de actividades de la Escuela, se debe reseñar que ya el 10 de Marzo de 1948 se hizo el primer lanzamiento de cargas o material, el 10 de Junio se lanzaban armamento y víveres y el 7 de Julio el Capitán Pastor saltó con armamento y mochila. La obligada



Hacia el mítico Ju-52, presente desde los inicios del paracaidismo español hasta 1978, fecha de baja del último ejemplar, el T-2B-181. Nunca ningún modelo estuvo en activo tanto tiempo.

*"En mil novecientos cincuenta
y dos se rozaban los diez mil
lanzamientos.
En cuatro años... ¡cuánto se
había andado por los
caminos del cielo!"*





De los numerosos eclesiásticos militares que han obtenido el Título de Cazador Paracaidista fue el primero el **Pater Eloy Pastor Díez**, que lo obtuvo el día cénico de julio de 1952.

CUADRO ESTADÍSTICO DE EXTRANJEROS QUE HAN RECIBIDO TÍTULOS (1953-82)

Nación	Año	Cursos	Jefes y Oficiales	Suboficiales	Tropa	Total
Portugal	1953	13	2	2		4
Portugal	1955	22	11	3	102	116
R. Dominicana	1959	48	4			4
Argentina	1959	59	1	1		2
Belvia			1			
Uruguay	1961	66	1	1		2
Francia	1962	77	1			1
Alemania	1964	96	1			1
Argentina			2			
Inglaterra	1965	111	1			6
Marruecos			3			
Francia	1968	157	11	1		12(*)
Marruecos	1968	167	1			1
Bélgica		Participantes en	2	6		8
Brasil		III Campeonato del	4	3		7
Francia		CISM (REUS)	4	4		8
Irak		Títulos concedidos	6			6
Vietnam		por OM 108/949	4	4		8 (*)
Estados Unidos	1968	(80 apr. 31)	4	3		7
Argentina		de fecha 21	1			1
Alemania		Enero 1958	4	4		8
Austria			3	5		8
Chile	1976	289		2	2	4
Chile	1978	332	1	1		2
Portugal	1980	376	2	2		5
México			1			
Chile	1981	392	3		2	5
Chile	1981	397	2			2
Colombia						
Chile	1982	44.AM 32.SG 419	2			2
Portugal		419	2	2		4
Colombia	1982	419	1			1
Perú		419	1			1
TOTAL			87	43	106	316

(*) Título de "Paracaidista Honorífico" del Ejército del Aire.

síntesis, complementada con cuadros ampliatorios de datos, exige breve repaso al avance cronológico y fortalecimiento profesional de la Escuela hasta el presente.

El 12 de Enero de 1952 el Teniente Abajo Grijalbo efectúa el primer salto manual, desde 1.000 metros, y el mismo día un instructor salta con fusil ametrallador. 5 días más tarde saltan tres patrullas equipadas con armamento, morteros de 5 mm. y equipos de transmisiones, junto a dos ametralladoras Alfa y radio portátil en cargas aparte.

El 29 de Enero se produce el que pudo ser primer grave accidente al romperse el cable estático durante el salto del noveno hombre de una patrulla. El Sargento Moraledo pudo controlar la situación y evitar la casi segura muerte de los restantes saltadores.

Celebrando el IV aniversario del primer salto, el 26 de Enero, el Capitán Pastor realizó el primer Triple salto desde 1.500 metros de altura: "Los paracaídas empleados fueron un T-6 adaptado con el correspondiente de pecho y un T-5 por encima de éstos.

El T-5 se abrió con apertura automática, desprendiéndose luego de él por el sistema de cierre; a continuación abrió el de pecho, teniendo que cortarle las bandas con una navaja para desprenderse de él y ya, de nuevo en caída libre, abrió el T-6 con el que llegó al suelo.



Entrega de Bandera a la Escuela Militar de Paracaidistas.

En cuatro años (cuanto se había andado por esos caminos del cielo! a los que no solo acudieron los miembros de la Escala de Tropas. Los médicos ya saltaban y el 5 de Julio de ese 1952 obtenía el primer título de Cazador Paracaidista un sacerdote, el Pater D. Eloy Pastor Díez, primero de una larga serie de eclesiásticos militares que han obtenido el Título.

Coinciden estos años de ilusionado crecimiento del paracaidismo militar solo en manos del Ejército del Aire, con la aparición de un sentimiento en los ministerios militares de que el paracaidismo como se entendía entonces no debía estar, al menos exclusivamente, circunscrito al Ejército del Aire.

Fueron para los miembros de nuestras unidades paracaidistas tristes momentos vividos con disciplina no exenta de dolor. Escuela y Bandera se resintieron de la situación, aunque más y fatalmente la segunda, como más adelante veremos.

¿Qué ocurría? Aún se vivía la doctrina estratégica emana de la II Guerra Mundial de las grandes masas aerotransportadas y el Ejército del Aire se ha entendido siempre más a través de lo puntual y de una misión técnica basada por, en y con el avión. Además, los escasos presupuestos se debían ir hacia el material aéreo y en otras Fuerzas Armadas extranjeras las Unidades Paracaidistas estaban encuadradas en el Ejército de Tierra.



No creemos traicionar a la historia al recoger el relato que nos ha hecho de la situación el entonces Director de la Escuela, Comandante Salas Larrazabal:

"Nuestro Ministro opinaba que no hay soldados como los legionarios. Los pone un paracaidas y serán buenos paracaidistas. Brindó la idea al Ministro del Ejército, Muñoz Grandes, y me entrevisté con su Jefe de Estado Mayor, General Cuesta Monereo, cuya primera reacción fue: "Dígale Vd. a su Ministro que me ha dicho el mío que de paracaidistas ni hablar, que con la Legión y los Regulares ya tenemos bastantes fuerzas especiales".

En un paso siguiente, el Jefe del Estado Mayor del Aire estudia el traslado de la Escuela cerca de una Unidad de la Legión. Se piensa en Nador y el Comandante Salas lo visita realizando vuelos de reconocimiento. Al ser un territorio del Protectorado de Marruecos, fuera de la soberanía española, informa que, aún siendo adecuado el lugar, no debe ser considerado por su situación política, siendo más factible trasladar las tropas para su formación al emplazamiento presente de la Escuela.

La visita del Ministro del Ejército a la Bandera de Alcalá —ciudad donde se instalaría inmediatamente la nueva Unidad Paracaidista del Ejército de Tierra— fue otro eslabón de esta cadena de desencantos.

Respecto a la Escuela, el 11 de Enero de 1954 hacían su presentación los 214 hombres que formarían el 14º Curso de la Escuela y primero del Ejército de Tierra: 1 Comandante, 2 Capitanes, 8 Tenientes, 18 Sargentos, 15 Cabos 1º, 40 Cabos 2º y 130 soldados.

El Comandante Payós era el Jefe de lo que sería aquella 1ª Bandera Paracaidista del Ejército de Tierra y fueron recibidos *"con afecto, cariño, compañerismo y dolor, por haberse llegado a aquella solución"*.

1953 había sido un año de consolidación técnica. El 21 de Enero se experimentó con éxito la **Cadena Margarita**. Tres hombres saltaban a la vez unidos y sujetos en un primer momento por el paracaidas de uno solo, el cual se suelta a la par que se abre el paracaidas del segundo, el cual hace lo mismo con el tercero.

Con esta maniobra y todas las hasta entonces ya probadas en la



Escuela, se festejaban seis días después los 10.000 saltos, honor que le cupo al Sargento Azorín que saltó con una bandera nacional que llevaba grabado el número.

Es este el año también del primer caído de la Escuela, Cabo 19 Justo Corrales Tejada, de la joven Patrulla Manual, y del record nacional individual de saltos en un solo día, que creemos aún no superado y que ostenta el Teniente D. Justo López Gómez con 33 saltos efectuados el 16 de Noviembre.

En 1954, ya queda dicho, la Escuela abre sus actividades al Ejército de Tierra y al año siguiente, el alto nivel alcanzado la convierte en el centro de formación de los paracaidistas portugueses. 233 alumnos de esta nacionalidad se integraron en el 22º Curso, aunque ya hubo cuatro portugueses en el curso núm. 13, de 1953.

El bagaje técnico del centro se enriquece en 1955 con la aplicación del dispositivo Rosón, nombre del Capitán que lo inventó y que garantizaba la apertura de los paracaídas, a pesar de impericias, con un sistema de relojería y barométrico y dispositivo eléctrico.

Los intercambios paracaidistas con Francia se inician en 1956, año en que tienen lugar ocho cursos. 72 segundos de retardo en lanzamiento libre se alcanzan en 1958 y al año siguiente la Escuela recibe el nombre de honor del Capitán "Méndez Parada" y comienza la formación de miembros de la Armada Española.

Antes de finalizar la década, cabe hacer un resumen de la vida y actividad de la Escuadrilla de Transportes, dotada en 1960 con 9 Junkers T-28 y 1 avioneta EE-3. Diez años antes había causado baja el histórico Savoia-81 (T-1), con el que inició su dotación aérea la Escuela.

Había llegado este T-1-78 el 27 de Septiembre de 1947 y fue complementado el 20 de Enero de 1948 con el Junkers 52 T2B-125, con el que se realizaron los primeros lanzamientos. En 1949 ya se disponía de 4 T2B.



PARACAIDAS QUE HAN SIDO UTILIZADOS EN LA ESCUELA

TIPO	CARACTERISTICAS PRINCIPALES	TIPO	CARACTERISTICAS PRINCIPALES
T-5	Seda, 28 cordones, atalaje sin suspensión de reserva y cierre rápido con tres puntos; descenso de 5,50 a 6,50 m/s.	EFA 650	Campaña plana de 24 pies. Velocidad de descenso de 4,50 a 5 m/s. Con modificaciones de giro y avance.
SALVATOR	De correspondencia: En batista o hilo de baja resistencia para abastecimientos de salvamento; campaña de doble aro de alástico en válvula y seda, de 20 cordones y un solo punto de amarre.	EFA 501	Campaña equivalente de descenso a la I-24 y envuelta adaptada a los atalajes EFA.
DC-3 CURVO	Campaña I-24 para jefes de salto y vuelos de adaptación.	TP-1	24 Cordones, en nylon, de mayor superficie; con un promedio de descenso de 4,50 a 5 m/s; atalaje para lanzamientos tácticos, con mosquetones.
P-4	Campaña I-24 sin atalaje, se emplea como reserva para T-5, T-6 y T-6-R.	RNP 240B-P	Campaña I-24, idéntica al P-4. Envuelta convencional en lana verde.
T-6	Seda, 28 cordones, con suspensión de reserva y cierre de cuatro puntos; descenso de 5,50 a 6,50 m/s.	STRATO STAR	Campaña plana de figura rectangular con toberas y ángulo de incisión entre los 15 y 25 grados.
T-6-R	Igual al anterior y cordones de nylon.	PAPILLON	Campaña Lemming ascensional, con atalaje 14-AL. Ventanas de giro modificadas. Descenso de 4 a 4,50 m/s.
M-6	Campaña igual al T-5 y al P-4, envuelta diferente.	PAPILLON R	Modificación del Papillon francés y atalaje superpró.
M-7	Igual al anterior, envuelta circular.	EFA 502-1	Igual al EFA 501, con modificaciones en la liberación de pilotillo.
DC-3-SS	Atalaje de salvamento y campaña I-28 igual al T-5.	RGS-507-19	Igual al EFA 501 con modificaciones en la envuelta para adaptarlo al STRATO STAR.
A.M.E.	Campaña I-28 igual al T-5, atalaje y envuelta diferente.	STRATO CLOUD	Variante del STRATO STAR.
PB-MK4	Igual al anterior.	SNP 2802	Campaña I-28 para jefes de salto.
INTA	Los primeros de seda, después en nylon; 28 cordones; dada su forma y aumento de superficie, el promedio de descenso es de 5 a 5,50 m/s. El atalaje lleva mosquetones en vez de cierre rápido.	PARACOMANDER COMPETICION	Modificación del PC M-1.
DRAM	Campaña I-28 en nylon igual al T-5 y T-6 con modificaciones para avance y giro.	TP-1-D	Igual al TP-1, con modificación de campaña para giro y avance y suelta rápida; razón de planeo 0,90.
P-6 RNP	Campaña I-28 para equipo de INTA.	WANDERHOG	Sistema de atalaje y envuelta todo-atrás, con campaña STRATO CLOUD y reserva LOPO 26 pies.
CONQUISTADOR USA	Campaña pionner de 28 pies; media descenso igual a las campañas I-20.	7-TU	Una de las modificaciones de la campaña MC1-18 montada en equipo superpró para apertura manual. Lleva 7 runeras posteriores de avance y dos conjuntos de giro.
PARACOMANDER Mark-1	Modificaciones del ascensional Lemming a lo americano.	LOPO	Modificación de la campaña de 26 pies, a la cual se le liberan cuatro cordones posteriores; el sistema de despliegue es mixto: campaña-cordón-campaña (Diaper).
M-9	Modificación del sistema de despliegue 1º campo. Puede llevar la campaña I-24 o la I-28.	SAFETY STAR	Paracaídas usado como de reserva, de campaña rectangular de 5 células o toberas, análogo al STRATO CLOUD.
M-10	Igual al anterior, pero con el sistema de despliegue 1º cordones.		
CROSS-BOW	Modificación del PC M-1. Sistema de envuelta y atalaje todo atrás.		
OLIMPIC	Campaña Lemming ascensional. Con atalaje 14-AL. En nylon. Descenso de 4 a 4,50 m/s.		

En 1954 pasa a denominarse 76 Escuadrilla de Vuelos y supera por primera vez las 1.000 horas/año, contando con 8 T-2B.

La historia de la Unidad de Vuelo va siempre unida a la de la Escuela y, así, se desplaza constantemente a maniobras, desfiles y exhibiciones paracaidistas "estrujando" al máximo los T-2B.

El que ya fuera en 1965 771 Escuadrón de Vuelo sufre ese año su peor accidente, que lo es también de la Escuela. Con motivo de un lanzamiento en formación desde 9 aviones el 12 de Junio ante los Agregados Aéreos de nueve países, dos T-2B rozaron sus alas, estrellándose con sus tripulaciones, 6 hombres, y 8 paracaidistas del Ejército de Tierra.

El 721 Escuadrón, que se crea en 1970, agrupa los T-2B que quedaban en vuelo en otras unidades, donde se les había ido dando de baja. Sino de la Escuela parece este de recoger hasta el agotamiento material ya obsoleto. Los 19 T-2B de 1970 fueron sirviendo hasta el 6 de Julio de 1978, día que debe quedar para la historia como el de la baja del último ejemplar del mítico JU-52, el T-2B-181. Nunca ningún modelo estuvo en activo tanto tiempo y ¡Cuanto tuvieron que sudar las tripulaciones hasta llegar aquel día!

El Escuadrón debió ser reforzado en 1973 con 3 DC-3 (T-3), que llegarían a ser 10 en 1976, año en que causaron baja.

TIPOS DE PARACAIDAS DE LA ESCUELA (1985)

PARACAIDAS APERTURA AUTOMATICA: TP-1 TP-2 TP-1-D (DIRECCIONAL) MC-1B (DIRECCIONAL)	ESTRACTOR 15 FTS (Lanzamiento de Lapes y extracciones) PARACAIDAS DE RESERVA: LOPO (Con paracaídas de apertura manual) TP-1-RNP (Con paracaídas de apertura automática)
PARACAIDAS APERTURA MANUAL: 7-TU PAPILLON PARACOMANDER STRATO-CLOUD PARA-FQIL CLOUD-DELTA CLOUD-XL	PARACAIDAS DE SALVAMENTO: IRVIN (SNP-2402-E) (Utilizado por el jefe de Salto)
PARACAIDAS LANZAMIENTO CARGAS: G-12-D (Lanzamientos de gravedad (CDS) extracciones (PDS))	OTRO MATERIAL PARACAIDISTA: CHALECOS LPU (Utilizado para lanzamiento en agua) FXC-1200 (Aparato cronobarométrico) KAP 3-P (Aparato cronobarométrico)



El general **Emiliano Alfaro Arregui**, entonces Jefe del Estado Mayor del Aire, en la conmemoración de los 500.000 saltos, felicita al brigada **Contreras** con motivo de los 3.000 saltos de éste (1980).

El actual material con que cuenta el Escuadrón, AVIOCAR C-212, o T-12B, empezó a llegar en 1975, contándose en la actualidad con 7 aparatos de este versátil y útil modelo de fabricación nacional. Los tres modelos citados han acumulado para la Escuela más de 57.000 horas de vuelo en sus treinta y ocho años de existencia.

Volvemos a la historia de la Escuela en la década de los 60, años en los que se inicia (1961) la creación de Para-clubs civiles. El primero nace en Sevilla bajo la dirección del Comandante Noval. El mismo año se inicia una nueva actividad, la instrucción teórico-práctica de Señaladores-Guías, de tanta aplicación en misiones de comandos.

La Escuela se integra en la Base Aérea de Alcantarilla el 14 de Julio de 1962, quedando al mando de un Jefe de la Escuela del Aire y reservándose a un Jefe "Cazador Paracaidista" la Jefatura de Enseñanza.

El Teniente Coronel Salas pasa entonces como Jefe de la Escuela sin haber conseguido otro de sus ideales, haber creado una Escuela

PALMARES DE PARACADISTAS CON MAYOR NÚMERO DE SALTOS

- 1) Subteniente D. Rafael Martínez Contreras, Ejército del Aire, destinado en la Escuela Militar de Paracaidismo "MENDEZ PARADA" 3.500 saltos
- 2) Sargento Primero D. Alberto Henarejos Gómez, Ejército del Aire, destinado en la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire 3.451 saltos
- 3) Sargento Primero D. Eladio Justo Seoane, destinado en la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Ejército del Aire (PAPEA); Ejército del Aire 3.200 saltos
- 4) Sargento D. Francisco Borrego Connales, Ejército del Aire, destinado en la PAPEA 3.100 saltos
- 5) Subteniente D. José A. Fernández Sánchez, Ejército del Aire, destinado en la Escuela Militar de Paracaidismo "MENDEZ PARADA" 2.925 saltos
- 6) Sargento D. Fernando Corona Arca, Ejército del Aire, destinado en la PAPEA 2.850 saltos
- 7) Comandante D. Antonio Martínez Tajadura, Ejército del Aire, destinado en la Escuela Militar de Paracaidismo "MENDEZ PARADA" 2.500 saltos
- 8) Cabo Primero Juan Ruano Rodríguez, Ejército del Aire, destinado en la PAPEA 2.300 saltos
- 9) Cabo Primero Luis Forzen Baez, Ejército del Aire, destinado en la PAPEA 2.200 saltos

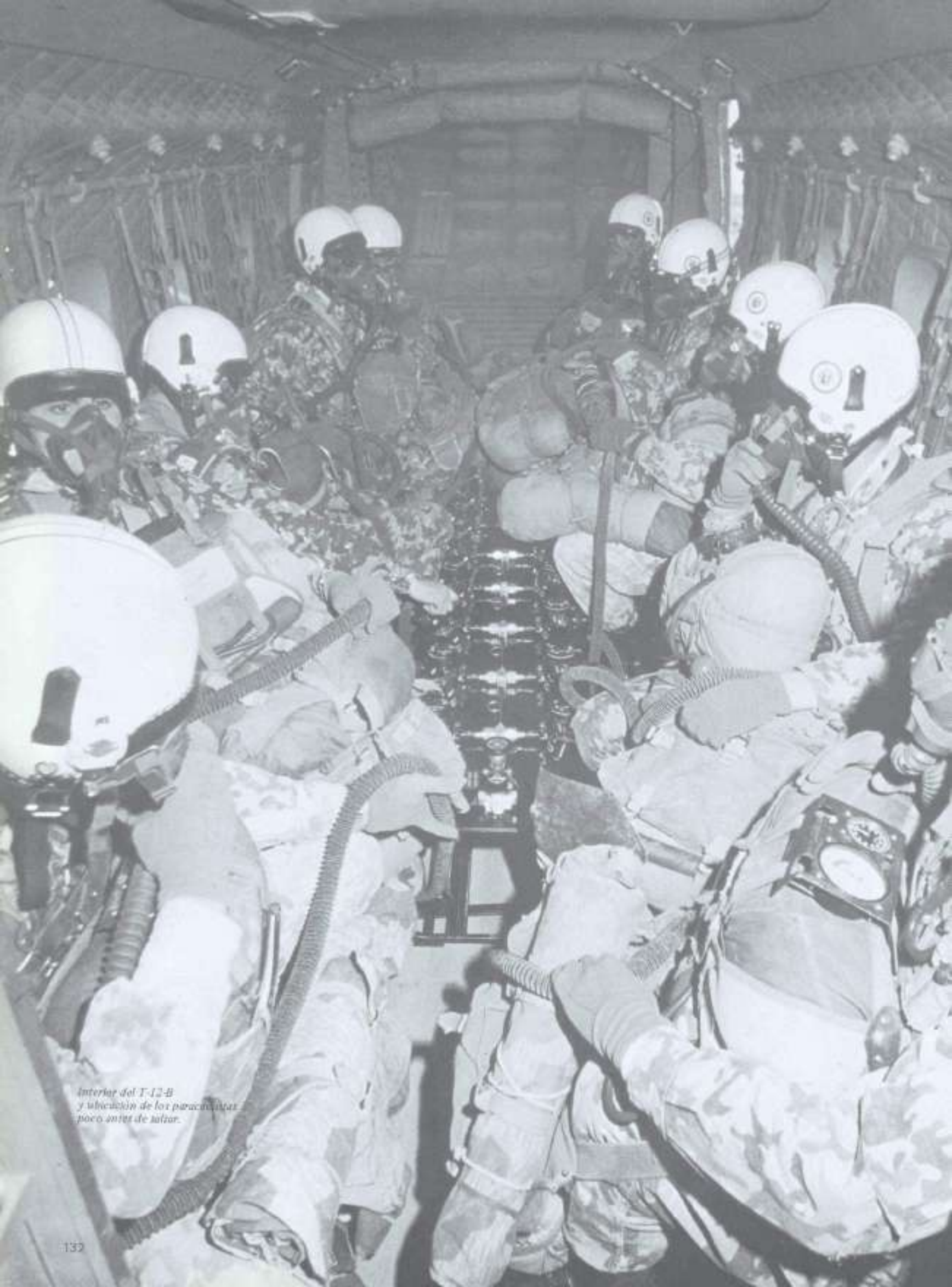
Existe un record establecido de saltos efectuados por el mismo paracaidista en un año.

— Cabo Primero Juan Ruano Rodríguez, 449 saltos, en el año 1985.

Todos estos datos se refieren a saltos paracaidistas militares o en competiciones oficiales.



El Aviocar C-212 es, desde 1975, pieza fundamental en el funcionamiento de la Escuela Militar de Paracaidistas.



*Interior del T-12-B
y ubicación de los paracaidistas
poco antes de saltar.*

de estiba y lanzamiento de cargas; lo que, a su juicio, retrasó el nacimiento y operatividad de la Escuela de Transporte Aéreo.

Se fueron diversificando los cursos que, en 1963, eran: Básico, Mando de Unidades Paracaidistas, Apertura Manual, Señalador-Guía, Plegado e Instructor Paracaidista y en 1965 la Escuela recoge a la Escuadrilla de Zapadores, heredera de la desaparecida Bandera (después Primer Escuadrón) de Paracaidistas.

200.000 saltos en 1967 dan idea de una creciente actividad, que se amplía con la creación de los Primeros Campeonatos Nacionales de Paracaidismo Militar y un constante intercambio con paracaidistas de otros países.

Esta fuerte actividad ha continuado y se ha diversificado, como se refleja en los cuadros-resumen, hasta la actualidad en que la Escuela ha otorgado 70.000 títulos, aproximadamente, acumulando ya 700.000 saltos.

PATRULLA ACROBATICA DE PARACAIDISMO DEL EJERCITO DEL AIRE (PAPEA)

Quizás no la han llamado nunca "el laboratorio" y si la han llamado "el circo".

Algo de ambos tiene la PAPEA, institucionalizada en su composición actual desde el 20 de Abril de 1978 y tiene del segundo su espectacularidad mostrada ya en centenares de exhibiciones aeronáuticas públicas y del primero su carácter de experimentación de equipos, técnicas y sistemas del paracaidismo más avanzado que trabajan los quince miembros de la Unidad con un mínimo de 350 saltos hombre/año.



Vista a la Escuela de SSMM. los Reyes en el año 1979.

Comenzó el Paracaidismo Acrobático con las posibilidades de control que dan la apertura retardada manual, los paracaídas direccionales y la experiencia previa en muchos saltos de apertura automática.

ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISTAS																																								
EXPRESION NUMERICA DE LOS DISTINTOS CURSOS REALIZADOS																																								
CURSOS	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	TOTALES	
BASICO DE TROPA	2	2	3	1	2	2	5	5	5	8	7	6	10	9	10	8	11	15	12	12	12	12	10	10	11	10	10	17	17	17	18	18	17	18	17	23	24	415		
APTITUD PARA EL MANDO DE UNIDADES PARACAIDISTAS																4	2	2	2	4	4	4	3	3	2	4	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	82	
APTITUD PARA SALTO DE APERTURA MANUAL																1	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	57	
SEÑALADORES GUIAS																1	1	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	2	2	2	2	38	
PLEGADO Y ENTRENAMIENTO DE PARACAIDAS PREPARACION DE CARGOS																					3	2	1	3	5	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	10
INSTRUCTOR PARACAIDISTA				1	1		1	1	1					1	1	1	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	2			25	
PRACTICAS DE PERFECCIONAMIENTO EN APERTURA MANUAL																																								22
PRACTICAS DE PARACAIDISMO EN APERTURA AUTOMATICA																																								3
JEFE DE SALTO																																								4
TERCERA FASE C.E.T.																																								1
TOTALES	2	2	3	2	3	2	6	6	6	11	8	10	15	12	10	16	18	22	18	21	21	21	10	10	11	10	10	25	25	23	26	26	24	24	24	25	28	43	44	728

LANZAMIENTOS EFECTUADOS EN LA ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO "MENDEZ PARADA"

AÑO	APERTURA MANUAL	APERTURA AUTOMÁTICA	TOTAL DEL AÑO	TOTAL GENERAL
1948		2.087	2.087	2.087
1949		1.395	1.395	3.482
1950		2.239	2.239	5.721
1951		1.482	1.484	7.205
1952	14	2.398	2.410	9.615
1953	38	3.279	3.317	12.932
1954	102	6.920	7.022	19.954
1955	38	8.781	8.819	28.773
1956	30	7.813	7.843	36.616
1957	552	7.406	7.958	44.574
1958	664	8.026	8.690	53.264
1959	481	8.197	8.678	61.942
1960	806	17.074	17.880	79.822
1961	1.630	11.916	13.546	93.368
1962	1.697	15.744	17.441	110.809
1963	1.347	14.702	16.049	126.858
1964	1.591	14.079	15.670	142.528
1965	1.512	17.983	19.495	162.023
1966	1.416	20.239	21.655	183.678
1967	2.645	19.171	21.816	205.494
1968	1.769	20.927	22.696	228.190
1969	1.719	16.669	18.388	246.578
1970	1.752	16.596	18.348	264.926
1971	2.248	18.170	20.418	285.344
1972	1.000	18.131	19.131	304.475
1973	3.648	16.089	19.735	324.210
1974	4.066	18.596	22.662	346.872
1975	5.203	19.052	24.255	371.127
1976	6.096	20.118	26.194	397.311
1977	8.100	18.917	27.017	424.328
1978	9.056	22.276	31.332	455.660
1979	10.825	18.306	29.131	484.791
1980	10.827	20.972	31.799	516.590
1981	11.660	23.819	35.479	552.069
1982	10.520	23.154	33.674	585.743
1983	10.081	20.107	30.188	615.931
1984	12.734	25.418	38.152	654.083
1985	17.177	26.491	43.668	697.751

NUMERO DE SALTOS Y SU APLICACIÓN DE LA PATRULLA ACROBÁTICA (PAPEA) HASTA 1982

Año	Estilo	Precisión	Trabajo relativo	Total general	Componentes	Media anual por componente
1978	1.343	895	449	2.687	11	245
1979	1.486	1.012	538	3.036	11	276
1980	1.953	1.313	862	3.928	14	280
1981	1.960	1.310	670	3.940	15	262
1982	930	1.013	892	2.835	14	202
Total	7.672	5.543	3.211 se incluyen exhibiciones	16.426	—	253

Al narrar la historia de la Escuela han quedado escritos algunos hitos que entran en lo antedicho, porque el avance profesional de la Escuela ha ido dando nacimiento y razón de ser a lo que ahora conocemos como PAPEA, dependiente de la Escuela Militar de Paracaidistas.

El primer salto manual fué en 1952 (Teniente Abajo). Continuaron éstos y en 1955 el Brigada (O.M.) Madolell establecía el primer record nacional de caída libre en 30 segundos.

Espontáneamente se fué formando un equipo de competición al que se conocía como Patrulla Acrobática cuya digna presentación internacional tuvo lugar en Le Bourget (Francia) en 1958. Quintos en la clasificación entre diez países.

El libro-memoria de la Escuela recoge en detalle las múltiples intervenciones en concursos nacionales e internacionales y exhibiciones de la Patrulla.

"Espontáneamente se fue formando un equipo de competición al que se conocía como Patrulla Acrobática".

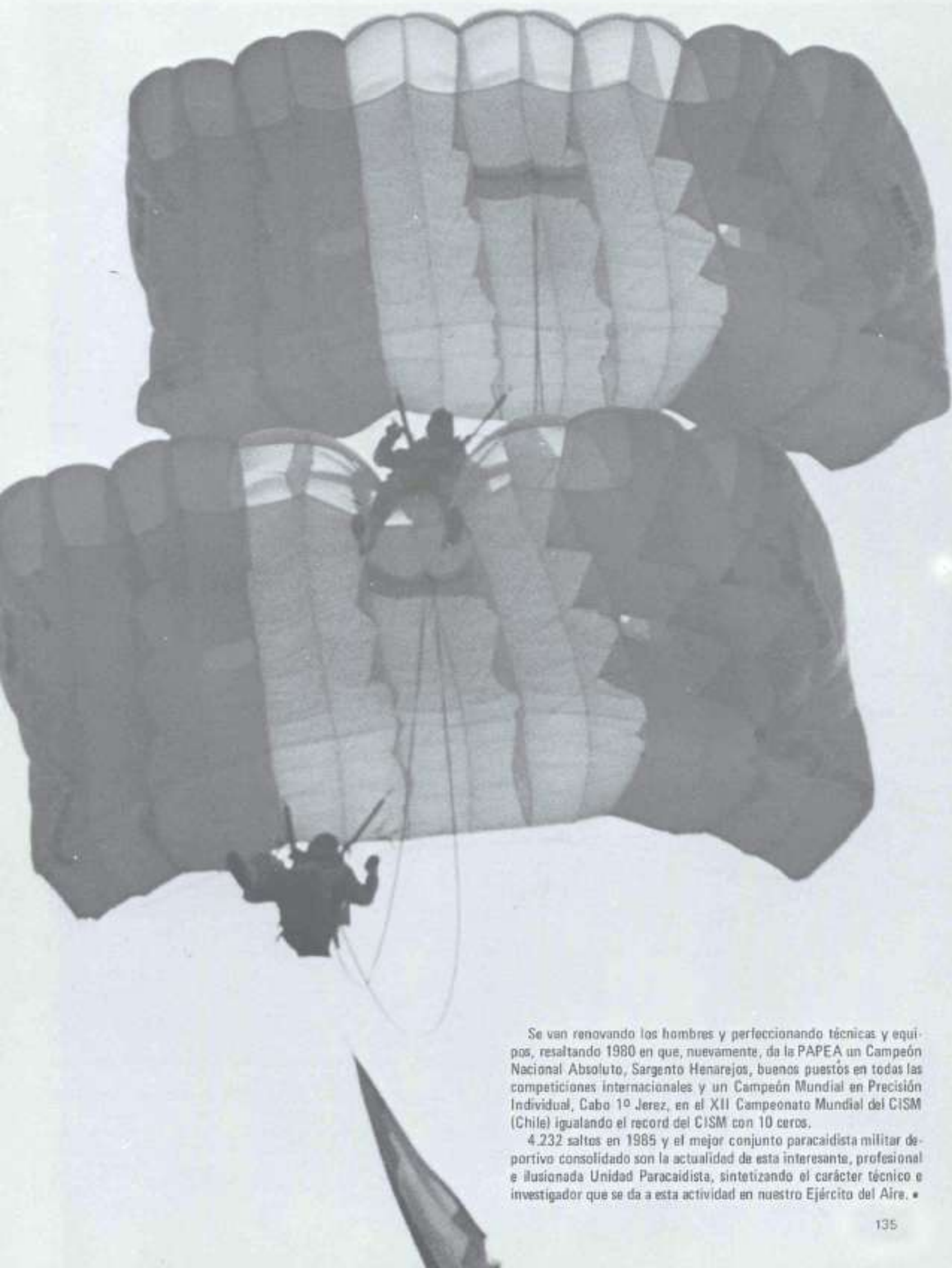


Equipo participante en París. De izquierda a derecha. Ttes. Suarez, Piñón y Ayuso. Agachados. Cabos 1^{er} Pintado y Vela y Sgto. Llovera.

Los Capitanes Piñón y Ayuso realizaban el 22 de Febrero de 1961 el primer salto retardado nocturno, llegando Ayuso al mismo año a ser el primer paracaidista español en llegar a 1.000 saltos.

Sigue la actividad hasta 1965 en que la Patrulla desaparece por los ascensos y cambios de destino de la mayoría de sus componentes, aunque en breve, 1966, la ubicación en la Escuela de la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas reabre la puerta, favorecida la situación porque el mando de la Escuadrilla lo ejerce el Capitán Ayuso, antiguo jefe de la Patrulla.

Crea la Escuadrilla una Sección de Pruebas y Exhibiciones que permite recoger a la dispersa Patrulla y vuelve la actividad. En 1967 el Sargento Navarro se convierte en el Campeón Nacional Absoluto durante el I Campeonato Nacional de Paracaidismo Deportivo, éxito que repite al año siguiente, aunque el equipo nacional no logra, en 1968, una buena clasificación en el III Campeonato del Mundo del CISM (Reus).



Se van renovando los hombres y perfeccionando técnicas y equipos, resaltando 1980 en que, nuevamente, da la PAPEA un Campeón Nacional Absoluto, Sargento Henarejos, buenos puestos en todas las competencias internacionales y un Campeón Mundial en Precisión Individual, Cabo 1º Jerez, en el XII Campeonato Mundial del CISM (Chile) igualando el record del CISM con 10 ceros.

4.232 saltos en 1985 y el mejor conjunto paracaidista militar deportivo consolidado son la actualidad de esta interesante, profesional e ilusionada Unidad Paracaidista, sintetizando el carácter técnico e investigador que se da a esta actividad en nuestro Ejército del Aire. •