

Destacamento Paznic del Ejército del Aire en Rumanía

Los guardianes del mar Negro

ÁNGEL VEGAS

Miembro de la Asociación de Periodistas de Defensa

JOSÉ LUIS GRAU

Periodista de la Oficina de Comunicación del Gabinete del JEMA

El día 25 de enero seis C-16 Eurofighter pertenecientes al Ala 11 de la base aérea de Morón aterrizaron en la base aérea de Mihail Kogalniceanu, en las proximidades de la ciudad rumana de Constanza. Se incorporaba así el Ejército del Aire a la misión de policía aérea mejorada de la OTAN, con el objetivo de contribuir a la vigilancia y protección de la frontera sureste de Europa.

A partir de ese momento dos de estas aeronaves permanecían en alerta por si fuera el caso realizar labores de vigilancia en la zona fronteriza durante los meses de febrero y marzo, mientras las cuatro restantes se destinarían a realizar misiones de entrenamiento conjunto con la fuerza aérea de Rumanía. El despliegue español en ese país lanzaba un mensaje claro del compromiso de España con la Alianza, su implicación en la seguridad global y la solidaridad con sus aliados.

El Destacamento Aerotáctico Paznic (guardián, en rumano) se constituyó con un sólido equipo de 130 personas, para garantizar la correcta operación de las aeronaves destacadas. Con el fin de preservar la seguridad sanitaria en el despliegue todo el personal se sometió a un aislamiento preventivo previo. Además, se realizaron pruebas PCR antes y después del confinamiento. Las medidas preventivas adoptadas para evitar contagios por COVID-19



Seis Eurofighter y 130 aviadores, procedentes del Ala 11 en su mayoría, han reforzado la vigilancia del espacio aéreo del sureste de la OTAN, entre el 1 de febrero y el 31 de marzo, desde la base aérea Mihail Kogalniceanu, a orillas del mar Negro.

Una vez más el Ejército del Aire rubrica su fuerte compromiso con la paz y la seguridad internacional en el marco de la OTAN.



Eurofighter lanzando bengalas



Cruce de Eurofighter en la calle de rodadura

obligaron al uso permanente de mascarillas, impidieron al personal movimientos fuera del alojamiento establecido o el área de trabajo e impusieron grupos de convivencia definidos.

El grueso del destacamento estuvo compuesto por personal del Ala 11, en concreto cien de sus efectivos. El resto: dieciséis miembros del Segundo Escuadrón de Apoyo Despliegue Aéreo; tres del Grupo Móvil de Control Aéreo y del Centro Informático de Gestión; dos del Grupo Norte de Mando y Control y de la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue; y uno del Grupo Centro de Mando y Control, Ala 23, Dirección de Asuntos Económicos y Mando Aéreo General.

El mando operativo de las aeronaves desplegadas fue transferido por España al Mando Supremo Aliado de Europa, el cual delegó el control operativo al Mando Aéreo Aliado en Ramstein (Alemania) y

éste, a su vez, cedía el control táctico al Centro de Operaciones Aéreas Combinadas, responsable del área de operación.

En esta ocasión las aeronaves asumían las funciones de policía aérea en el área sur, correspondiente a la zona del mar Negro. El CAOC Torrejón asumiría el control de las misiones de policía aérea de los Eurofighter españoles, como ya lo hace con las misiones de policía aérea de las de la fuerza aérea rumana y de todos aquellos aliados que operan en el marco de la OTAN en su área de responsabilidad.

DILATADA EXPERIENCIA DE NUESTROS AVIADORES EN MISIONES DE POLICÍA AÉREA

España posee una gran experiencia en este tipo de misiones, ya que ha participado nada menos que en siete ocasiones en la misión de policía aérea de la OTAN en el Báltico, bajo el control táctico del CAOC

Uedem (Alemania). Además, las Fuerzas Armadas españolas contribuyen de forma regular a la defensa del espacio aéreo de la OTAN y, en especial, la frontera este de Europa.

La misión de policía aérea mejorada forma parte de un grupo de medidas de seguridad adoptado en 2014 para garantizar la seguridad y estabilidad de los aliados del este de Europa. La intención es demostrar la cohesión, unidad de acción e interoperabilidad de los miembros de la Alianza. Además, se envía un mensaje inequívoco de disuasión y defensa de la frontera europea. Con esta misión los aliados incrementan las capacidades nacionales de policía aérea, tanto de Rumanía como de Bulgaria.

Dos meses fuera de su base de destino en Morón de la Frontera (Sevilla) en los que se han realizado más de 400 salidas. Algunas de entrenamiento con aviones F-16 y Mig-21

ENTREVISTA A LA TENIENTE SANDAZA, INGENIERA AERONÁUTICA Y JEFA DE LA SECCIÓN DE INGENIERÍA DEL ALA 11 Y DEL DESTACAMENTO PAZNIC

- ¿En qué consiste tu trabajo en el Destacamento Paznic?

- Soy la jefa de la sección de ingeniería, la parte del destacamento encargada del mantenimiento de los aviones. Es una misión compleja que consiste en mantener operativos seis aviones Eurofighter tan lejos de su base en Morón de la Frontera (Sevilla). Para ello coordino un equipo de más de setenta personas con tres misiones bien diferenciadas: los mecánicos de línea, encargados de lanzar y recuperar los aviones, una vez aterrizan tras completar su misión; los componentes de la sección de revisiones y reparaciones; y los armeros, encargados del mantenimiento e instalación de cañones, bengalas y misiles.

- ¿Cómo es el mantenimiento de los Eurofighter aquí en Rumanía?

- A pesar de que el Eurofighter responde bien -es un avión agradecido- y de la probada capacidad del equipo puesto a mi mando -la inmensa mayoría de ellos ha pasado por otros destacamentos en el extranjero- la labor se ve dificultada por tener que trabajar en esta base aérea desde dos plataformas separadas -no como en Morón, donde todas las labores de mantenimiento se concentran en una sola plataforma- y sobre todo por la climatología. No obstante, el intenso frío y las nevadas no son ajenos a estos mecánicos y armeros sevillanos, que ya trabajaron en estas condiciones en años anteriores con los despliegues en Estonia y Lituania. Operar en clima frío demuestra, una vez más, la flexibilidad y capacidad de adaptación de los aviadores del Ejército del Aire. Todo funciona igual que en Morón, cambiando los cuarenta grados a la sombra de los veranos en la campaña sevillana, por la nieve y el frío del invierno a orillas del mar Negro.

- Para alguien no familiarizado con la actualidad de las Fuerzas Armadas españolas puede resultar llamativo que la responsable del mantenimiento de unos sofisticadísimos aviones de combate, destacados a miles de kilómetros de su base, sea una mujer. ¿Como les explicarías tu trayectoria profesional?

- Hace ya mucho que eso dejó de ser noticia para los componentes del Ejército del Aire. Nací en Getafe y todos los días veía volar a los aviones de la base aérea. Las buenas notas me permitieron optar a estudiar la carrera que más me atraía. Años de estudio y esfuerzo diario me convirtieron en ingeniera aeronáutica y, tras pasar por la Academia General del Aire, en San Javier (Murcia), me convertí en ingeniera de mantenimiento de los helicópteros Super Puma, que estaban en servicio en el Ala 48 de Cuatro Vientos (Madrid). Esta experiencia dio paso a mi destino en el Ala 11, donde entré en contacto con la aviación del siglo XXI.

Yo he podido cumplir mi sueño. Mi vocación aeronáutica ha fructificado y me permite desarrollar un puesto de enorme responsabilidad, porque en el Ejército del Aire todo es cuestión de capacidades, no de género. ■



Teniente Sandaza



El taller de hidráulico trabaja sin descanso para mantener operativo el tren de aterrizaje del Eurofighter tras una misión de Policía Aérea



LOS EUROFIGHTER DEL DESTACAMENTO PAZNIC INTERCEPTAN DOS CAZAS RUSOS EN EL MAR NEGRO

El 5 de marzo la OTAN informó de que los Eurofighter del Ejército del Aire integrados en el Destacamento Paznic, desplegado en Rumanía, habían realizado el día anterior su primera misión real de interceptación de dos aviones de combate rusos sobre el mar Negro.

El teniente coronel José Enrique Hernández Medel, jefe del destacamento español, explicaba que «durante la misión de alerta, nuestros Eurofighter identificaron dos aviones militares rusos Su-30 que volaban sin señal de transpondedor y plan de vuelo, sin contacto con Control de Tráfico Aéreo Civil».

La OTAN lanzó un comunicado en el que explicaba que «los aviones españoles llevaron a cabo esta primera misión de alerta profesionalmente bajo el control táctico del CRC rumano. Siguieron a los aviones rusos, demostrando la capacidad de la OTAN para responder rápidamente a situaciones que surgen en las proximidades del espacio aéreo de la Alianza. Una vez que los cazas rusos cambiaron el rumbo dirigiéndose al noreste, nuestros aviones regresaron a su base en la costa del mar Negro». ■

Uno de los pilotos del Ala 11 volando sobre Rumanía

rumanos y con Rafale franceses, pero también ejercicios aeronavales sobre el mar Negro e incluso interceptaciones reales, «menos de diez», en palabras del teniente coronel Medel, jefe del Destacamento Paznic. alguna de estas interceptaciones reales, como la del pasado 5 de marzo, fueron hechas públicas por la propia OTAN.

Las condiciones de la operación fueron duras. Los vientos gélidos y las nevadas difieren mucho de las condiciones de trabajo en la base de origen de los aviones. Además, las medidas preventivas contra la propagación del COVID-19 exigieron un alto grado de disciplina y responsabilidad. Sin embargo, todos y cada uno de los componentes del Destacamento Paznic regresaron a sus casas con la firme

satisfacción del deber cumplido. Todos eran conscientes de la gran relevancia de la misión. En palabras del teniente coronel Medel «esta política de defensa no actúa contra una amenaza concreta, sino que busca la disuasión de la amenaza a través de la presencia y la transparencia en las operaciones de las fuerzas aliadas. El éxito obtenido en la misión es un signo más de la determinación de los aliados de mantener y avanzar en la defensa colectiva y demuestra la flexibilidad y adaptabilidad de las operaciones de la Alianza».

Como declaran fuentes del Estado Mayor de la Defensa, responsable de las misiones de nuestras Fuerzas Armadas en el exterior, «la disuasión global es, sin duda, una de las piezas clave de la política

LOS EUROFIGHTER ESPAÑOLES DEL DESTACAMENTO PAZNIC PARTICIPAN EN EL EJERCICIO NAVAL SEA SHIELD

Tres de los seis Eurofighter españoles desplegados en Constanza para mejorar las capacidades de policía aérea de la fuerza aérea rumana y realizar labores de vigilancia y defensa aérea de la frontera sureste de Europa participaron en el ejercicio multinacional Sea Shield de la OTAN, junto con fuerzas navales de diferentes países de la Alianza y la propia fuerza aérea rumana.

La participación de los Eurofighter españoles estuvo controlada desde el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de Torrejón y coordinada a través del de Bucarest. A través de esta cadena de mando se realiza el seguimiento y control de todas las operaciones aéreas de la OTAN en su área de responsabilidad. Para el desarrollo de este ejercicio, desarrollado en la penúltima semana del mes de marzo, se debió ejercer además una estrecha coordinación con las fuerzas navales desplegadas en la zona, con el fin de conseguir la máxima eficacia en el desarrollo de la misión.

La participación de nuestros cazas consistió en salidas diarias junto con los F-16 y Mig-21 rumanos. En unas ocasiones desempeñaron el papel de «enemigo», ejerciendo un acoso sobre la fuerza naval desplegada, que obligaba a los barcos a seguir la traza de las seis aeronaves participantes: los dos Eurofighter españoles, dos F-16 y dos Mig-21. Otro día se simuló un ataque directo a la flota, también como bando enemigo, incluyendo perfiles de misiles aire-superficie y simulaciones de ataques con cañón, con la misma composición del paquete de aviones.

En otro momento, los cazas españoles cambiaron de bando, pasando a formar parte de las fuerzas aliadas. En esta ocasión despegaban tres aviones en vuelo nocturno para realizar una defensa de área que diera cobertura a la fuerza naval, debiendo protegerla del ataque de la fuerza enemiga, consistente en dos F-16 y dos Mig-21 de la fuerza aérea rumana.

El Sea Shield se presentaba como una gran oportunidad de entrenamiento para el personal del Ala 11 desplegado en Rumanía y le brindó la posibilidad de participar en un ejercicio naval multinacional junto con los aviones de la fuerza aérea rumana ya mencionados, en el entorno del mar Negro. Por otro lado, para la misión, la aportación de las altas prestaciones y capacidades de los Eurofighter españoles supuso un incremento en el nivel de entrenamiento, un plus del que se beneficiaron todas las fuerzas participantes. ■

Eurofighter volando sobre el Mar Negro





de defensa de la OTAN y el poder aéreo es uno de los pilares de esa disuasión. Durante los últimos sesenta años las misiones de policía aérea de la OTAN han contribuido a salvaguardar la paz y garantizar la estabilidad del territorio de los miembros de la Alianza y, gracias a la OTAN, Europa vive el periodo de paz más prolongado en la historia del continente». Y añaden que «debemos tener presente que la uni-

dad y la cohesión de la Alianza es lo que garantiza la seguridad y la estabilidad actual, y que solo unidos seremos capaces de afrontar los retos y desafíos que están por venir. La situación global es inestable, pero en estos tiempos inciertos en los que nos toca vivir crisis sociales, económicas, políticas, migratorias y sanitarias, lo que permanece invariable es que juntos somos más fuertes». ■



Climatología adversa en la base aérea de Mihail Koglaniceanu



¡SCRAMBLE!

Suena el teléfono en la oficina del QRA del destacamento Paznic en la base aérea Mihail Kogalniceanu, cerca de la ciudad de Constanza, en Rumanía. Desde el CAOC Torrejón se ordena una salida en *scramble*. El CRC rumano, del que en última instancia depende la misión, ha asignado el vuelo al destacamento español. Se transmite el aviso a través de la megafonía. Entre el sonido de los altavoces y las carreras de los aviadores por el edificio, un observador poco avezado podría suponer que se ha desatado el caos. La realidad es muy distinta. Como en una coreografía mil veces ensayada el piloto se enfunda su equipo y, junto con mecánicos de línea y armeros, sube al vehículo que rápidamente les conduce hasta el refugio en el que descansa el Eurofighter, preparado para el despegue.

Mientras el piloto se centra en la revisión prevuelo los mecánicos y armeros retiran las protecciones de algunas de las partes del avión y del armamento, marcadas con las etiquetas rojas de *remove before fly*. Tras saltar el piloto desde la escalerilla al interior de su cabina los mecánicos se apresuran a retirarla. Uno de ellos mantiene conexión de audio con él mediante un larguísimo cable conectado al avión. Arranca el primer motor. La bestia ha cobrado vida. El ruido se vuelve insoportable, si no fuera por los cascos que protegen los oídos de todos los que allí se afanan en lanzar cuanto antes el avión al aire. Segundo motor en marcha. El mecánico confirma al piloto que todo va bien, última las comprobaciones y desconecta el cable del avión. Todos se retiran a una distancia prudencial. Saben que en cualquier momento la máquina empezará a moverse bien cargada de combustible y armamento. Arranca. Piloto y mecánico de línea se despiden con un marcial saludo. «¡Buen vuelo!», seguro que se escucha en sus cabezas. Fuera, el ruido atronador parece que hace vibrar las tripas. Hay que tener mucho cuidado con el rebufido de los motores. Los chorros de aire caliente que sueltan, incluso en tierra, pueden causar algún susto. Quienes se mueven alrededor del Eurofighter bien lo saben. La experiencia y la formación se notan desde lejos.

Tras avanzar unos metros, el avión se detiene bruscamente. Comprobación rutinaria de frenos. Comienza el recorrido por la calle de rodadura. En unos minutos está en cabecera de pista. Sin llegar a detenerse y con la debida autorización de la torre inicia el despegue. En unos segundos el avión está en el aire. En menos de los quince minutos que exigen los procedimientos el Destacamento Paznic ha sido capaz de poner en el aire uno de sus Eurofighter, listo para interceptar cualquier traza que se le ordene, desde el control en tierra. Esta vez solo ha sido un *scramble-tango*, un entrenamiento.

En cada *scramble* los pilotos son evaluados, tanto en su velocidad de respuesta como en la ejecución de los procedimientos. Esta es la exigencia de la misión a la que se someten nuestros aviadores. Su profesionalidad, entrenamiento y sangre fría les han hecho capaces de conseguirlo una vez más. Para el próximo *scramble*, sea donde sea, real o de entrenamiento, desde aquí sólo podemos desearos «vista, suerte y al toro». ■



Los Eurofighter españoles entrenan junto a los F-16 del Escuadrón 53 de la Fuerza Aérea de Rumanía.