

Destacamento Paznic. Misión cumplida

JOSÉ ENRIQUE HERNÁNDEZ MEDEL
Teniente coronel del Ejército del Aire



El hecho de tener que escribir como jefe de Fuerza sobre el primer destacamento del Ejército del Aire en la misión Enhanced Air Policing en Rumanía no es fácil, ni más ni menos que por la cantidad de acontecimientos, anécdotas y circunstancias que tuvieron lugar entre los meses de enero, comienzo del despliegue, febrero y marzo la operación y abril con el repliegue y que me gustaría hacer partícipe a todo lector que se acerque a las páginas de este dossier. Cada día supuso una experiencia inolvidable para todos los miembros del destacamento, un reto nuevo al que había que enfrentarse, y la mayoría de las veces, con gran éxito. Pocas cosas quedaron en el tintero sin resolver.

Como todo destacamento que se precie, comenzó en septiembre del 2020, con el site survey, cuando el Covid pegaba fuerte y se producían las primeras bajas por positivos en el propio equipo. El site survey evidenció que la misión era viable, interesante por el escenario geoestratégico y con un alto componente de representación para el Ejército del Aire en aquellas tierras, que no se había ido anteriormente. Pero a pesar de todo ello, la sensación que imperaba entre el personal era que aquello sería una misión del Báltico más. Como siempre se cumple la máxima «si no tienes nada que decir calla y siéntate» ya que no podíamos estar más equivocados, aunque se tratara de





una misión de Air Policing, aquí los apoyos de la nación anfitriona eran escasos, el escenario diferente y había que negociar acuerdos que no existían.

Con estas premisas la primera idea que se tuvo que contemplar en esta misión, a diferencia del Báltico, es que Rumanía tenía sus propios medios QRA (Quick Reaction Alert) fijos durante los 365 días 24/7, alternando aviones MIG-21 y F-16. Por tanto, había que identificar cuál era nuestro papel a desempeñar en la misión. Como el propio nombre indica enhanced se puede interpretar como un refuerzo al QRA nacional. En manos del CAOC TJ debería quedar la responsabilidad de determinar que avión de alerta despegaría en caso de un scramble real.

La referencia que teníamos de la meteorología, el histórico y las conversaciones que tuvimos con los pilotos que operaban allí, es que tendríamos un par de días malos de nieves, algo de nieblas y poca lluvia, por algo estábamos a la misma latitud que Burdeos (no tan al Norte como se podría pensar) y próximos al mar Negro que suavizaba el clima. Como el amigo Murphy siempre participa en estos casos, las condiciones de meteorología durante la misión no se parecieron en nada para lo que según los nativos de la zona era normal, ni los propios rumanos recordaban un invierno tan duro como el de 2021. La nieve se acumulaba en los C.16 que se transformaba en hielo, el combustible de los grupos eléctricos helado, la temperatura descendió hasta -20°C

dejando la pista inoperativa varios días, y como no nos queríamos privamos de nada, hasta tuvimos viento cruzado fuera de límites del C.16.

Los acuerdos previos entre naciones fueron uno de los principales retos, se requirió un Technical Arrangement (TA) con Rumanía, como nación anfitriona, que tuvo que estar firmado por ambas partes antes de comenzar las operaciones y que se demoró en el tiempo, provocando que los vuelos de entrenamiento tuvieran que ser negociados de forma case by case y los reales de QRA no fueron permitidos hasta que no estuvo totalmente firmado el documento citado por ambas naciones. Esto hizo que el primer servicio de alarma real no se realizase hasta pasados 15 días.

Además, hubo que firmar acuerdos con la Fuerza Aérea canadiense, por el uso de ciertas instalaciones, en la base Mihail Kogalniceanu, de su propiedad que las mantienen para ser utilizadas todos los años en lo que se ha convertido ya en una cita tradicional. El material se componía por shelters, herramientas y utensilios necesarios para la vida y funcionamiento en la base. Por otro lado, hubo que realizar un acuerdo con el US Army quien tiene un acuartelamiento que da apoyo a unidades mecanizadas norteamericanas y a un batallón de helicópteros AH-64 y UH-60. La necesidad de este acuerdo era vital pues de su firma dependía algo tan básico como el uso de grupos electrógenos para la generación de corriente, el alquiler de contenedores para oficinas y alojamientos de vida y sobre todo las instalaciones del comedor para las

comidas a media mañana de todo el contingente. Como se ha mencionado anteriormente, estos acuerdos fueron firmados, unos más pronto que otros, pero se fueron solventando las situaciones con improvisación y buen hacer, características innatas del español, hasta tener todo bien formalizado.

Pero por encima de todos los inconvenientes que se iban encontrando y solucionando al instante, el gran reto del destacamento fue sin lugar a dudas el despliegue, operación y repliegue de una fuerza en pleno COVID, ya que fue el primer destacamento que se abrió en el 2021, sin contar con vacunas disponibles. Se creó una burbuja de tal forma que el personal del Destacamento Aerotático (DAT) solo se podía mover del hotel a la base y viceversa. Las condiciones de vida en la base, usando las instalaciones americanas eran aceptables, con gimnasio, lavandería, una pequeña tienda y el mencionado comedor y por otro lado un hotel de playa grande donde al ser los únicos clientes, teníamos espacio suficiente para la convivencia dentro de la burbuja. Lejos quedaron las excursiones planeadas a Budapest, a los Cárpatos, al Castillo del conde Drácula y a la propia ciudad de Constanza, que se tuvo que hacer en un autobús y con un guía local, sin apearse del mismo por aquello de conocer la ciudad donde vivíamos.

Pero si hay algo de este destacamento que como jefe de fuerza debo significar fue precisamente la disciplina y la enorme responsabilidad de todos sus miembros, que supieron cumplir con la burbuja y convivir todos estos meses en un ambiente cerrado sin ningún tipo de problema.

El Destacamento PAZNIC, que significa guardian en rumano, nombre que tuvo mucho éxito entre los anfitriones, certificó la Final Operation Capability (FOC) el 31 de enero, es decir, listos para cumplir la misión una vez concluida la fase de despliegue, los sistemas operando, aviones armados y con los planes y procedimientos operativos listos, en la base aérea de Mihail Kogalniceanu (MK AIR BASE), también conocida como la 57th Air Base, donde operan los MIG-21 LANCER con aviones en QRA permanentemente. Estos aviones pertenecían a la 86th Air Base en Fetesti, una base a 30 millas al oeste de MK, que fue desplazada en un despliegue inicial de siete meses en MK con los MIG-21 y ya llevan siete años allí.

Otra característica de MK es que la pista se comparte con el aeropuerto civil, y la rampa más grande pertenece a la aviación civil por lo que es obligatorio pedir los correspondientes permisos de utilización, debiendo negociar el pago de tasas cada vez que los A-400 y C-295 llegaban allí. El control del tráfico aéreo es civil, rodaje, torre y aproxi-





mación, no obstante hay controladores militares en todas las dependencias y por delegación ejercen el control de las aeronaves militares con planes de vuelo OAT. Además de los MIGs, en la base se encontraba estacionado un escuadrón rumano de helicópteros PUMA con el role de SAR y varios batallones de helicópteros UH-60 y AH-64 del US ARMY, dado que esta base es considerada de despliegue por los norteamericanos que vienen realizando despliegues de seis meses rotando por diferentes bases europeas.

Pero el gran valor de la base MK radica en su ubicación a 15 millas al oeste de las costas del mar Negro, permitiendo que un avión en misión de QRA en escasos minutos esté en las 12 millas de la costa y en poco más al borde del FIR BUCAREST listo para interceptar a las trazas que se decidan.

Quizás los *scrambles* reales, los llamados A-SCR que hay en esta zona del mar Negro no sean tan numerosos como en el Báltico (APA-N) teniendo en cuenta que en el norte hay un corredor de tránsito a Kaliningrado por donde vuelan numerosos aviones de ida y vuelta.

No obstante, cada vez que se decretaba en esta zona del mar Negro un A-SCR, se trataba de una misión complicada de identificación de aeronaves en aproximación al FIR o incluso a las 12 millas de soberanía con diferentes perfiles de vuelo (baja cota, protección a un avión de inteligencia que entra hasta las mismas 12 millas, cazas a alta cota y muy rápidos, hostigamiento a barcos de guerra de OTAN,...) haciendo las interceptaciones realmente demandantes, tanto para los pilotos como para los controladores de interceptación, manteniendo siempre la seguridad y teniendo claro que está pasando, tener la *picture*, cuantos tracks están viniendo, alturas a las que están para elegir a quién interceptar, etc. «Cuando bajan por el mar Negro, bajan a por todas» decían los colegas rumanos del Escuadrón de MIG-21, con los que alternábamos las misiones de QRA y realizamos varios vuelos de entrenamiento. No sin razón, el JEMA rumano nos hacía la reflexión de que en el Báltico te entenas y en el mar Negro operas.



Como conclusión, las unidades y los componentes que formaron el DAT PAZNIC del Ejército del Aire estuvieron a la altura de lo que se esperaba de ellos, realizaron una misión sobresaliente, en condiciones nuevas, adversas y con el COVID presente, los aviones y tripulaciones estuvieron listos y despegaron en todos los A-SCRs que se ordenaron en escasos minutos. En cuanto a las relaciones sociales con el pueblo anfitrión fueron cordiales sin contabilizar incidente alguno, siendo el trato exquisito en todo momento.

Por último, como jefe de Fuerza del DAT PAZNIC puedo manifestar con orgullo, que el personal a mis órdenes cumplió de forma excelente con la misión encomendada. Y es en esas dos palabras que solemos decir los militares cuando se termina la tarea asignada y nos disponemos a dar novedades a nuestros jefes, donde se refleja el trabajo y compromiso, en este caso, de los 130 aviadores que desplegaron por primera vez en tierras rumanas. ■

MISIÓN CUMPLIDA

