

*Entrevista con el teniente general Constantin Croitoru,
jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea rumana*

«La Fuerza Aérea rumana está atravesando una etapa difícil de su existencia»

BORJA DÍAZ-MERRY RIVAS
Fotografías: Ricardo Pérez Iruela

Fundada en 1913, la Fuerza Aérea rumana nació del impulso de un ingeniero de Transilvania, Aurel Vlaicu, diseñador y piloto del primer aeroplano rumano. El inventor murió ese mismo año cuando intentaba sobrevolar los Carpatos pero sus ingenios dieron vida a una joven fuerza aérea que combatió después en las dos guerras mundiales y consiguió que algunos de sus pilotos, como los capitanes Cantacuzzino, Agarici y Serbanescu, se consagraran como ases de la aviación, con 60 derribos cada uno. Superados los conflictos y la etapa soviética, la Fuerza Aérea rumana afronta en la actualidad un momento de especial trascendencia, “una etapa difícil de su existencia”, por la modernización de sus sistemas de armas con un presupuesto ajustado mientras continúa avanzando en la adaptación plena a los procedimientos de la OTAN. Forman en sus filas más de 10.000 militares, con casi 300 aeronaves lideradas por los cazas rusos Mikoyan Gurevich MiG-21 Lancer, próximos a la baja en servicio. Su sustituto continúa siendo la incógnita de una flota compuesta además por aeronaves de transporte Lockheed Martin C-130 Hercules y Antonov An-26, aviones de entrenamiento Industria Aeronautica Romana IAR-99 ‘Soim’, Yakovlev Yak-52 y Antonov An-2 ‘Colt’, helicópteros de ataque y transporte IAR-330 y UAV estadounidenses RQ7 ‘Shadow’.

«La OTAN ha sido una oportunidad histórica para la Fuerza Aérea rumana»

—Creada oficialmente el 30 de abril de 1913, la Fuerza Aérea rumana (RoAF) siguió los pasos del ingeniero Aurel Vlaicu, el diseñador y piloto del primer aeroplano

CONSTANTIN CROITORU

Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea rumana

Experimentado piloto con más de 1.500 horas de vuelo en aeronaves como los cazas Mikoyan Gurevich MiG-15, MiG-21 Lancer y MiG-29, el bombardero ligero Ilyushin Il-28 y el helicóptero de entrenamiento Industria Aeronautica Romana IAR-316, el teniente general Constanti Croitoru asumió en marzo de 2007 el mando de la Fuerza Aérea rumana. Con una dilatada experiencia como responsable de entrenamiento y de operaciones aéreas en diferentes unidades, llegó al generalato en 2001 y pasó a dirigir la Primera División Aérea. Fue nombrado posteriormente, comandante del Mando Principal de Operaciones Aéreas y, tras su paso por el Estado Mayor, fue director de la Junta de Inteligencia de Defensa. De trato cercano y afable y mirada expresiva, se disculpa por su manejo del inglés, que no le impide transmitir su discurso con nitidez y con especial énfasis en el momento trascendental que afronta su fuerza aérea.

rumano, el Vlaicu I. ¿Cómo ha evolucionado desde aquella fecha hasta la actualidad su fuerza aérea?

—Después del primer vuelo de Vlaicu el 17 de junio de 1010, Rumanía consiguió su primera infraestructura aeronáutica: la primera escuela de vuelo. En los años siguientes, se establecieron cuatro escuelas aeronáuticas en las que se formaron 20 pilotos militares mientras otros pilotos conseguían sus licencias internacionales de vuelo en Francia, Inglaterra y Alemania. En 1925, se creó en Brasov la planta de Industria Aeronautica Romana (IAR), una de las factorías más modernas de Europa. Posteriormente, desde 1927 hasta 1942, se fabricaron allí 25 modelos de aeronaves muy apreciadas por sus características. Uno de los aviones más exitosos de Industria Aeronautica Romana fue el caza IAR-80, que, desde su producción en serie en 1939, fue considerado como uno de los cazas más competitivos de su clase.

La aviación militar fue bautizada ya en el año 1950 con el nombre de Fuerzas Aéreas Militares y empezó a adquirir en 1951 nuevos aviones como el Yakovlev Yak-17, el Yak-23 y el Migoyan Gurevich MiG-21. A partir de 1970, la industria aeronáutica de Rumanía resurgió y comenzó a producir el caza IAR-93 y el entrenador IAR-99. Las primeras unidades que operaron con helicópteros nacieron en 1962 y, a partir de 1970, la facto-



ría de IAR en Brasov fabricó dos modelos de helicópteros en versiones civiles y militares, el IAR-316B y el IAR-330H. A comienzos de los años 90, la Fuerza Aérea rumana experimentó consecuentemente varias fases de reestructuración y modernización, con los primeros vuelos del prototipo del caza MiG-21 Lancer en 1995, el avión de entrenamiento IAR-99 Soim en 1997, el helicóptero IAR-330 Socat en 1999 y el caza MiG29 en el año 2000, y dio importantes pasos en términos de interoperabilidad con las estructuras de la OTAN.

—¿Cuál es la situación actual de su fuerza aérea y cuáles son sus principales retos?

—Desde la entrada de Rumanía en la OTAN, el 29 de marzo de 2004, la Fuerza Aérea rumana ha experimentado un proceso de integración por fases. Creemos que la primera fase, centrada en la reorganización básica de las estructuras, fue superada con éxito y nosotros estamos ahora empezando con la segunda, cuyo principal objetivo es conseguir la integración operativa con la OTAN. Nuestra estimación es que esta fase podría prolongarse

«No hay un enemigo específico pero sí existen riesgos como el terrorismo internacional, los conflictos regionales y las amenazas asimétricas»

durante un largo periodo de tiempo y, de acuerdo con nuestros planes, debería estar finalizada en el año 2015.

—¿Qué objetivos tiene a medio y largo plazo y cuál es la mayor amenaza que afronta?

—Nosotros estamos diseñando nuevas estructuras y reevaluando nuestros activos. El objetivo es pasar de una filosofía oriental a una filosofía occidental en materia de entrenamiento y armamento. Estamos intentando desarrollar nuevas fuerzas, desplegables y flexibles, capaces de cumplir el abanico de misiones de la Alianza Atlántica. En cuanto a la amenaza, las Fuerzas Armadas tienen muy claro cuáles son las principales amenazas. No hay un enemigo específico pero sí existen riesgos como el terrorismo internacional, los

conflictos regionales y las amenazas asimétricas.

—La Fuerza Aérea rumana tiene más de 10.000 militares en sus filas y unas 295 aeronaves. ¿Cree que está suficientemente preparada para cumplir todas sus misiones?

—Como decía, la RoAF ha experimentado un proceso de reorganización y de transformación para ser capaz de responder a los imperativos nacionales y al nuevo status de Rumanía, al igual que ajustarse a la cambiante configuración internacional de seguridad. Como resultado de todo este proceso, hemos sufrido una reducción de nuestro personal hasta los 10.000 hombres y mujeres, lo que representa el 18 por ciento de las Fuerzas Armadas. La Fuerza Aérea rumana está atravesando una etapa difícil de su existencia, principalmente porque tiene que tomar decisiones importantes mientras evalúan los fondos económicos que son necesarios para sustituir todas las categorías de equipamiento que terminan su vida operativa a partir de 2010: cazas, aviones de transporte y misiles tierra-aire. También debemos desa-



EADS – Líder europeo en vehículos aéreos no tripulados

Tiene que realizar misiones estratégicas y tácticas. Busca vehículos aéreos no tripulados interoperables (UAV). Nosotros somos el socio para sistemas de inteligencia de última generación, vigilancia y reconocimiento, hechos a medida. Dominando las más modernas tecnologías, desarrollamos UAV para suministrarle sistemas no tripulados para misiones ISTAR y sistemas de armas no tripulados del futuro.

EADS Defence & Security – Networking the Future

rollar la infraestructura adecuada para estos nuevos equipos, realizar el entrenamiento para el personal técnico y las tripulaciones para ser capaz de operar las nuevas aeronaves. Ya hemos dado pasos importantes en vigilancia aérea y en sistemas C2 que nos permitan cumplir misiones de Policía Aérea bajo el mando de la OTAN. Las cosas marchan por el buen camino en lo que se refiere a transporte, ya que la adquisición del avión C-27 nos permitirá completar la flota de transporte aéreo.

—¿Cómo describiría el balance militar en su zona?

—Teniendo en cuenta que la mayoría de los países de nuestra zona formaban parte del bloque comunista y que durante las últimas décadas han sufrido procesos de reestructuración, mi apreciación es que existe un balance equilibrado o, mejor dicho, actitudes equilibradas dispuestas al diálogo. La RoAF ha participado en ejercicios conjuntos, en estrecha cooperación con países vecinos, para conseguir principalmente un mejor entendimiento mutuo y aumentar la confianza.

«El Eurofighter es un caza muy bueno, muy moderno y podría ser el nuevo avión de la Fuerza Aérea rumana»

—Precisamente, su fuerza aérea destaca por el nivel de cooperación con otras fuerzas aéreas, con ejemplos como los ejercicios de vuelo con la Fuerza Aérea húngara, la Fuerza Aérea francesa o la Fuerza Aérea estadounidense, entre otras. ¿Qué importancia tienen estas actividades en el desarrollo de la RoAF?

—Este tipo de ejercicios conjuntos son muy necesarios para nosotros. Antes de la entrada de Rumanía en la OTAN, nos concentrábamos en misiones específicas. Aprendemos los procedimientos, en especial los nuevos procedimientos, y en la actualidad nos permiten evaluar si nuestro poder aéreo es acorde con los requerimientos de la Alianza Atlántica. Trabajar con las Fuerzas Aéreas francesa, estadounidense, griega nos permite determinar si nuestras capa-

idades, procedimientos y técnicas son suficientes para desarrollar misiones conjuntas con otras fuerzas aéreas. Hemos participado en muchas actividades de entrenamientos y en ejercicios en cooperación con otros países desde el año 2000. Estas actividades ayudan a aumentar nuestro nivel operacional y a aprender los estándares y procedimientos propios de la OTAN. También desarrollamos de este modo las relaciones bilaterales con nuestros países vecinos. Con estos objetivos, hemos organizado ejercicios conjuntos con helicópteros para cumplir metas comunes y ejercicios en el área de salvamento y rescate y evacuaciones médicas. En lo que se refiere a aumentar este tipo de cooperación, estamos abiertos a incluir en nuestros programas de actividades de entrenamiento bilaterales a otras fuerzas aéreas europeas.

—¿Cuáles han sido las principales lecciones aprendidas por su fuerza aérea en estos ejercicios conjuntos?

—Los ejercicios conjuntos han sido parte de nuestro entrenamiento destinado principalmente a conseguir la



certificación como fuerza desplegable de la OTAN. Durante estos ejercicios, hemos averiguado nuestros límites, especialmente en términos de equipamiento en servicio. Hemos desarrollado programas para modernizar y adquirir nuevos equipos que debería poner fin a esos límites. Hemos prestado especial atención a los sistemas C2, que requieren constantes mejoras tanto para los ejercicios como para las operaciones reales. También el número de efectivos desplegados debería asegurar la cobertura de turnos las 24 horas de los siete días de la semana durante la misión o el ejercicio.

—Comentaba usted la posibilidad realizar ejercicios conjuntos con otras naciones. ¿Es partidario de ampliar esta cooperación con más fuerzas aéreas europeas como el Ejército del Aire español?

—Ampliar la cooperación con los aliados europeos es parte de nuestra política nacional. Estamos completamente a favor de organizar y participar en ejercicios conjuntos con todos los países de la Unión Europea. Hay, obviamente, otros aspectos que también deben tenerse en cuenta como el Programa de Ejercicios de Entrenamiento Militar de la OTAN (NATO MTEP) u otras iniciativas significativas. La posibilidad de ampliar la cooperación depende en gran medida del presupuesto de la RoAF. Esa es la razón por la que debemos planificar el número de ejercicios que realizamos cada año, dando prioridad a aquellos que cubran las necesidades de entrenamiento de nuestra fuerza aérea. Con respecto al Ejército del Aire español, es probable que en el futuro próximo tengamos la oportunidad de realizar ejercicios conjuntos. Tengo sensaciones especiales sobre nuestras actitudes comunes,



nuestras culturas y el pueblo español y el rumano. Creo que el desarrollo de ejercicios conjuntos con el Ejército del Aire español sería muy positivo para nosotros porque tiene mucha experiencia dentro y fuera de sus fronteras.

—Rumanía entró en la OTAN en el año 2004. Cuatro años después, Bucarest ha sido anfitriona de una de las más importantes cumbres de la historia reciente de la Alianza Atlántica. ¿Qué importancia ha tenido la OTAN en la historia de su país y de su fuerza aérea rumana?

—La Cumbre de Bucarest ha sido importante porque supone un reconocimiento a todos los ciudadanos rumanos. Nos convertimos hace poco tiempo en miembros de la Alianza y hemos tenido una actitud muy importante para resolver algunos temas específicos para estar en la Alianza Atlántica y para llegar a celebrar la

propia cumbre. Ha sido una oportunidad histórica para la Fuerza Aérea rumana. Hemos desarrollado un programa de integración de alta prioridad nacional y de la propia RoAF. Este programa nos concede una oportunidad para modernizar nuestra fuerza aérea y nuestros activos. Además, los desarrollos futuros nos proporcionarán una fuerza aérea más poderosa a largo plazo en el marco del plan de Transformación de las Fuerzas Armadas. En la actualidad, nuestra mayor prioridad es conseguir una fuerza aérea con capacidad de despliegue. La previsión es que este proceso termine en 2010 pero no estaremos plenamente preparados para la integración hasta 2012. De acuerdo con la Estrategia Nacional de Transformación, la integración operativa está en pleno progreso en este momento y esta fase continuará hasta 2015. La integración es una tarea a largo

plazo, así que tenemos planes para desarrollar hasta el año 2025.

—El año pasado, desde agosto a noviembre la RoAF desplegó por vez primera un destacamento aéreo en Lituania para cumplir la misión de Policía Aérea de los países bálticos. ¿Qué ha supuesto esta misión para su fuerza aérea?

—Fue una experiencia muy buena. Lo primero de todo porque cumplimos solos todas nuestras misiones. Mis hombres resolvieron todas las cuestiones y el personal de mantenimiento resolvió muchos dolores de cabeza. Lo hicieron todo solos y demostraron durante el despliegue que son capaces de cumplir este tipo de misión con otro nuevo avión sin que importe el lugar. Otra cuestión es que el despliegue en solitario es muy caro y creo que deberíamos discutir sobre misiones conjuntas, ejercicios conjuntos y operaciones conjuntas en todos los sentidos.

El despliegue estuvo formado por 67 militares y cuatro cazas Mi-G21 Lancer que cumplieron con éxito la misión de Policía Aérea Báltica, bautizada como Baltica 07. La principal misión fue la defensa aérea colectiva, centrada en la vigilancia aérea en todo el área de responsabilidad, bajo el mando de la OTAN, en concreto del Mando Conjunto de Brunssum (Países Bajos) y del Centro de Alerta de Operaciones Combinadas número dos (CAOC 2), con sede en Uedem (Alemania), además de la estrecha cooperación con las naciones anfitrionas. Durante la misión, se realizaron casi 250 salidas por avión y se cumplieron más de 230 horas de vuelo. Para la Fuerza Aérea rumana, ha representado una muy buena experiencia, un desafío y una oportunidad para poner a prueba sus capacidades mientras opera fuera del territorio nacional bajo mando aliado. La principal lección aprendida es que el proceso de entrenamiento con los procedimientos de mando y control de la OTAN ha sido probado en una misión real.

— ¿Cuál es el papel que tiene la RoAF en misiones internacionales de mantenimiento de la paz?

— La actual participación de la RoAF en misiones internacionales está estrechamente ligada a la contribución en la Fuerza de Reacción Rápida de la OTAN (NRF), que durará hasta 2014, principalmente en áreas



de transporte aéreo y protección de la fuerza. La contribución a la NRAF de 2009 se centrará en proporcionarles apoyo con medios de transporte aéreo. La RoAF tiene además personal desplegado en diferentes operaciones de Naciones Unidas.

— Cambiando de tercio, su fuerza aérea tiene previsto comprar un nuevo caza multirrol. ¿Cuáles serán las principales características del avión de vanguardia de la RoAF?

— El caza multirrol deberá cumplir los requerimientos para misiones de alta complejidad, partiendo de la base de los compromisos nacionales como miembro de la Alian-

za. Será un caza multirrol de cuarta generación, capaz de cumplir las misiones de ataque y defensa aire-aire, apoyo aéreo cercano, interceptación aérea en apoyo del campo de batalla, supresión de la defensa aérea enemiga, interceptación aérea y reconocimiento.

— ¿Qué piensa sobre cazabombarderos como el modelo sueco Saab Gripen o los estadounidenses F16 y F18?

— Todos son aviones de combate de altas prestaciones dotados de las últimas tecnologías y capaces de cumplir cualquier misión que se les encomiende. Los criterios que se seguirán para elegir el modelo de caza será un alto valor en el balance entre características operativas y costes y los presupuestos de Rumanía, la interoperabilidad con aviones en servicio en otros países de la OTAN y una alta capacidad de despliegue. La decisión será una decisión política.

— ¿Qué opinión le merece el caza Eurofighter Typhoon?

— Sobre el Eurofighter, tengo dos opiniones. Lo primero de todo, como piloto, creo que es un caza muy bueno, muy moderno y podría ser el nuevo avión de la Fuerza Aérea rumana. Mi segunda opinión, como oficial general, es que debo respetar la decisión que se adopte al nivel político porque esta decisión no está en mi nivel. Es un avión muy caro y la decisión debe ser tomada al nivel guber-



namental o parlamentario. Desde mi punto de vista, es muy difícil establecer ahora qué avión estará en el futuro próximo en mi flota. Mi deseo es conseguir el mejor, el más moderno y, si es posible, tenerlo mañana. Pero el proceso de adquisición es un proceso muy largo y durará dos o tres años. Para mí, es mi primera prioridad porque el ciclo de vida natural del MiG-21 Lancer finalizará en 2011 o 2012. Desde el punto de vista de la OTAN, tenemos que cerrar este proceso de adquisición en 2010 porque tendremos que preparar a nuestros pilotos para que estén operativos con el nuevo avión cuando se retire el MiG-21.

—**Su flota de aeronaves está compuesta por tecnologías europeas, rusas y estadounidense. ¿Qué análisis realiza de cada una de ellas?**

—Las aeronaves en servicio en la RoAF están basadas en diseños, conceptos, tecnologías y equipos específicos de los años 70. En aquella época, los medios y los equipos estaban fabricados para operar en una defensa circular, con un sistema de múltiples escalones. Esas aeronaves no eran capaces de operar a larga distancia, con lo que quedaban vinculadas a las bases o los campos de aviación de reserva más cercanos. Las tecnologías europeas y estadounidenses han sido diseñadas para operar fuera del espacio nacional en apoyo de fuerzas que operan en otros teatros, con un largo alcance y capacidad de reabastecimiento en vuelo, y dieron lugar a otra filosofía de combate aéreo.

—**¿Cree probable que Rumania se sume a alguno de los principales programas del consorcio aeroespacial europeo como el helicóptero NH-90 o el avión de transporte militar A400M?**

—Rumanía está ya participando en la iniciativa Capacidad de Transporte Estratégica, basada en aviones de transporte estadounidense C-17. La participación de Rumanía en programas de EADS está en discusión pero es el presupuesto el que influye a la hora de establecer los niveles de participación.

—**¿Qué papel tiene la industria de defensa nacional rumana en las decisiones de la RoAF?**

«Para la Fuerza Aérea rumana, la experiencia del Ejército del Aire español es muy importante»

—Una vez que la fuerza aérea toma la decisión de una adquisición, la industria debe ponerse a punto en relación a esos cambios. Si no es capaz de ajustarse a los nuevos tiempos, es probable que se mantenga vinculada a aquellos que suministran los nuevos equipos.



—El año pasado, su país celebró por primera vez la Exhibición Aeroespacial y de Defensa del Mar Negro (Black Sea Defense and Aerospace) . ¿Puede resumir los puntos principales de esta muestra aeronáutica en el Aeropuerto Internacional Baenasa de Bucarest?

—La Exhibición Aeroespacial y de Defensa del Mar Negro es una oportunidad para exhibir las últimas tecnologías en el campo de la aeronáutica, tanto a nivel nacional como a

nivel privado en las áreas de seguridad y defensa. Es una oportunidad para mostrar las posibilidades que se ofrecen en el sector a través de exposiciones estáticas y demostraciones aéreas, con anunciantes y estableciendo contactos. La intención de los organizadores era conseguir una de las más importantes exhibiciones de este tipo en la Europa del Este y en la región del Mar Negro y creo que ha sido una oportunidad y una oferta adecuada para Rumanía.

—**En materia de relaciones bilaterales, ¿le gustaría aumentar las relaciones con el Ejército del Aire español?**

—Uno de los principales motivos de mi visita a España es desarrollar y fortalecer las relaciones entre ambas fuerzas aéreas. Vamos a identificar nuevas oportunidades, sentar las bases de nuevas áreas de cooperación o encontrar modos de aumentar las relaciones actuales. El Ejército del Aire tiene una historia muy rica y mucha experiencia que es muy útil para nosotros en los cambios que está experimentando nuestra fuerza aérea.

—**¿Qué espera de esta primera visita a España como jefe de la Fuerza Aérea rumana?**

—El Ejército del Aire español siempre ha estado involucrado en todos los momentos importantes del nuevo periodo de las fuerzas aéreas europeas. Tiene una buena experiencia en esta área y nosotros debemos captar muchos detalles porque para la Fuerza Aérea rumana el momento actual es muy importante. Estamos cambiando todos nuestros sistemas específicos y por eso la experiencia del Ejército del Aire español es muy importante. El Ejército del Aire español estaba y está profundamente anclado en la realidad actual mundial. Nosotros necesitamos experiencias y lecciones aprendidas de tanta importancia como las del Ejército del Aire español, sobre todo en este momento en que vamos a sustituirlo todo: estructuras, equipos antiguos y entrenamiento. Estamos además interesados en ejercicios como los procedimientos operativos de control de fronteras y de interceptación 'Renegade' ■