

El ACCS, un programa de la OTAN

LUC VAN DER LAAN (*)
EDUARDO ZAMARRIPA

DESDE los primeros años de creación de la Alianza se sintió la necesidad de disponer de un sistema de defensa aérea que coordinara las diferentes capacidades en este campo de las naciones aliadas.

Ya en 1954, el Consejo Atlántico aprobó un informe apuntando esta necesidad. Al año siguiente y siguiendo el proceso habitual para toma de decisiones de la OTAN, "lento pero seguro", el Comité Militar aprobó un documento conceptual que esbozaba una organización de defensa aérea aliada dividida en cuatro regiones, ponía la autoridad en manos de SACEUR, y establecía un componente de defensa aérea en el Cuartel General Aliado del Mando de Europa (SHAPE) y un Centro Técnico de la Defensa Aérea en La Haya.

En 1957, el Consejo Atlántico acordó el requerimiento de un sistema de alerta y control que cubriera las previsibles vías de aproximación al ACE (Mando Aliado de Europa). Esta decisión se tradujo inicialmente en el establecimiento de una cadena de 18 radares y de la red de comunicaciones necesaria para su integración. El programa se terminó en 1962 y fue financiado en común por el Programa de Infraestructura. El establecimiento de este sistema fue el primer esfuerzo común aliado

(*) El Sr. Luc Van der Laan es el responsable de la Sección de Armas de Defensa Aérea de la Dirección de Sistemas de Defensa Aérea del Cuartel General de la OTAN.

en el terreno de una red de mando y control aéreo y fue de hecho el embrión del sistema NADGE.

A finales del año 1960, el Consejo Atlántico decidió el establecimiento del sistema integrado de defensa aérea para el Mando Aliado de Europa y se invitó a los gobiernos aliados a proporcionar fuerzas de defensa aérea bajo el mando operativo directo de SACEUR. Sobre la base del programa finalizado en 1962, citado anteriormente, comenzó a construirse el NADGE (NATO Air Defence Ground Environment). Su construcción duró hasta 1973 y el programa cubrió el establecimiento de 84 asentamientos radar y sus centros de mando y control abarcando un arco desde el norte de Noruega hasta el extremo este de Turquía.

Pero al tiempo que se iba construyendo la nueva red también iba modificándose la amenaza contra la cual estaba prevista. Los nuevos aviones del Pacto de Varsovia eran capaces de volar con precisión a menor altura y mayor distancia, pudiendo ejercer su acción muy al interior del dispositivo de defensa aliado. Dentro del programa NADGE se hizo un último esfuerzo desde los años 1970-1973 para colocar una serie de nuevos radares en Grecia, Italia y Turquía, el flanco más débil de la Alianza. Desde entonces la red NADGE aliada no ha experimentado cambios tecnológicos sustanciales.



En cualquier caso había que hacer frente a la nueva amenaza y para ello los Ministros de Defensa de la Alianza aprobaron en diciembre de 1978 el programa NAEW&C (NATO Airborne Early Warning and Control Programme) que se tradujo en la adquisición de 18 aviones AWACS del modelo Boeing E-3A y en la adaptación de 40 asentamientos radar para recibir en tiempo real la información recogida por estos aviones e integrarla en la red de mando y control aéreo basada en tierra (NADGE). Esta fuerza de aviones AWACS es de carácter multinacional, las tripulaciones son mixtas, formadas por miembros de las distintas naciones participantes en el programa, y todo el conjunto está bajo el mando directo de SACEUR. Inicialmente, además de estos aviones, el programa NAEW&C iba a tener un elemento puramente britá-

Estación de alerta temprana en Gran Bretaña.



nico, compuesto por aviones Nimrod, que sería operado por el Reino Unido y que estaría asignado a la OTAN.

Paralelamente a la decisión y creación de esta fuerza de aviones AWACS, y en un contexto más amplio, las cumbres aliadas de Londres en 1977 y de Washington en 1978 establecieron el Programa de Defensa a Largo Plazo de la OTAN que iba a consistir en un amplio paquete de medidas de planeamiento para que la Defensa Aliada se adaptara a los desafíos de los años 80. Se trataba de planear la mejora de las capacidades aliadas en las áreas más prioritarias, y entre ellas en la defensa aérea. Respecto a esta última los ministros aliados aprobaron el 1979 el Programa Revisado de Defensa Aérea.

Una parte del Programa Revisado de Defensa Aérea se dedicó al análisis de la estructura de

mando y control aéreo necesaria para explotar plenamente las capacidades de los nuevos aviones aliados y de su armamento. Esta estructura, llamada desde entonces ACCS, debería cubrir todas las operaciones de la batalla aérea (defensivas, ofensivas y de apoyo), y abarcar desde los más altos niveles de decisión hasta el nivel escuadrón de vuelo. El nuevo sistema estaría enlazado con el sistema de mando control e información de la OTAN y con aquellos otros involucrados en las operaciones terrestres y marítimas.

Como consecuencia de estos hechos se creó el Comité de Defensa Aérea de la OTAN (NADC) para permitir la participación de todas las naciones aliadas en los esfuerzos comunes de defensa aérea y para servir de asesor al Consejo Atlántico en estos temas. Dentro de la estructura subordinada

del Comité de Defensa Aérea de la OTAN se creó también el Panel de Sistemas de gestión de Control del Espacio Aéreo (PAMCS) para el estudio, desarrollo y coordinación del sistema de Mando y Control Aéreo previsto en el Programa Revisado de Defensa Aérea.

Bajo la dirección del citado Panel se estableció un Equipo ACCS (ACCS Team) compuesto por expertos de 11 naciones participantes para elaborar los documentos de planeamiento necesarios para la realización del ACCS. Financiado por la OTAN, el ACCS pudo contratar la ayuda de dos consorcios industriales (formados por industrias electrónicas de los países miembros) para realizar estudios técnicos en apoyo de los trabajos de planeamiento.

El Equipo ACCS comenzó su trabajo en 1981 y fue disuelto, una vez acabado su trabajo, en 1989. Durante esos años ha producido un plan llamado ACCS Master Plan que progresivamente analiza las metas y capacidades que se quieren conseguir con el nuevo sistema, las características actuales de las diferentes redes de alerta y control que constituyen el punto de partida del programa, las necesidades y prioridades, el diseño general del ACCS en todo el ámbito europeo de la Alianza y en particular en el de cada una de sus regiones, y un plan de transición que conduzca ordenadamente de la estructura actual a la futura.

Para comprender fácilmente el esfuerzo realizado por el Equipo ACCS, y la importancia del Master Plan y del Programa ACCS en sí, pueden ser útiles algunas cifras: el Master Plan, dividido en 5 volúmenes ha comprendido la elaboración de 101 libros totalizando más de 350.000 páginas; el contrato con los consorcios industriales



El pasado mes de julio el Consejo Atlántico dio el definitivo respaldo al programa ACCS.

Aunque no considerada como un medio dedicado a ACCS, la flota NAEW será, sin duda, un complemento valiosísimo para el futuro sistema de mando y control aéreo.



para su colaboración en este trabajo ha tenido un coste cercano a los 2.000 millones de pesetas; el coste total calculado en el Master Plan para el programa ACCS ha sido inicialmente de aproximadamente 2 billones y medio de pesetas y el desarrollo físico de este programa debe durar 18 años (de 1991 al 2008).

El ACCS deberá ser costeado en parte por el Programa de Infraestructura de la OTAN y en parte por las naciones miembro del programa que financiarán instalaciones del ACCS en su propio territorio allí donde no llegue la capacidad de la Infraestructura OTAN para hacerlo. Tal vez sea oportuno recordar que el Programa de

Infraestructura es un acuerdo entre las naciones aliadas que participan en él para dedicar unos fondos determinados (cada nación contribuye de forma proporcional a sus posibilidades) con los que financiar proyectos de defensa de interés para el conjunto de la Alianza.

Dado que el coste del Programa ACCS ha sido calculado pensando únicamente en hacer frente a la amenaza, y teniendo en cuenta los requisitos operativos militares de SHAPE para este programa pero no las posibilidades financieras reales de la Alianza, que tiene que hacer frente a muchos otros programas, se plantea ahora la necesidad de un reajuste para llevar el programa a términos económicos más accesibles. Para ello se está procediendo a un estudio que evalúa el coste frente al riesgo, es decir que analiza la vulnerabilidad del dispositivo ACCS al disminuir algunas de sus instalaciones considerando el ahorro económico que de ello se deriva.

Por otra parte parece imprescindible situar el programa ACCS dentro del contexto de cambio político que tiene lugar actualmente en la Europa del Este. Este proceso, si como es previsible conduce a una disminución de la amenaza, que duda cabe que ejercerá una influencia en el desarrollo del Sistema de Mando y Control Aéreo aliado. No obstante conviene dejar claro un punto: si como consecuencia de las actuales negociaciones CFE de Viena resultan unas fuerzas aéreas con menor número de aviones para ambos bloques, la calidad de estas fuerzas aéreas cobrará cada vez más importancia; sólo quedarán los mejores aviones, estos en un caso hipotético de guerra se emplearían intensamente, y el dispositivo de detección, mando y control aéreo aliado deberá ser capaz de hacer frente de la forma más eficaz a esta amenaza de renovada calidad. El ACCS será el encargado de ello. ■