

Entrevista a

David Facey,

Director de Sistemas de Defensa Aérea del Estado Mayor Internacional de la OTAN

EDUARDO ZAMARRIPA
Teniente Coronel de Aviación

MR. David Facey (59), Director de Sistemas de Defensa Aérea del Estado Mayor Internacional en el Cuartel General de la OTAN no es precisamente un desconocido para nuestro Ejército del Aire. En 1988 visitó oficialmente las instalaciones de nuestro sistema de defensa aérea, y en 1989 tomó parte destacada en el Comité de Defensa Aérea de la OTAN que se reunió en la primavera de ese año en nuestro Cuartel General. En ambas ocasiones fue recibido por nuestro Jefe de Estado Mayor y tomó contacto con otras autoridades del Ejército del Aire.

Mr. David Facey conoce la defensa aérea desde las dos facetas de su actividad: aérea y terrestre. Como piloto, después de recibir

su instrucción en T-6, fue piloto de caza de la RAF volando en los reactores Gloster Meteor en la primera mitad de los años 50. Desde 1975, como Director de Sistemas de Defensa Aérea en el Cuartel General de la OTAN es responsable de la coordinación y promoción de todas las actividades de la Alianza relativas a la defensa aérea. De hecho Mr. Facey es "el hombre de la defensa aérea" en el Cuartel General de la OTAN.

Mr. Facey siempre ha sido sensible a las necesidades españolas respecto a la defensa aérea, y esta vez dedica a nuestra Revista Aeronáutica parte de su tiempo para contestar a nuestras preguntas.

En los medios de la Alianza Atlántica —Mr. Facey— existe el convencimiento de que el ACCS será una realidad. ¿Pero podría decirnos cuándo dejará de ser meramente un plan más o menos elaborado y convertirse definitivamente en una decisión del Consejo Atlántico?

Ciertamente creo que el ACCS será una realidad, pero no existirá necesariamente un ACCS exactamente igual al que se ha plasmado hasta ahora en el Plan Director del Programa (ACCS Master Plan), permítame explicarle. Si tenemos en cuenta la cambiante situación política y militar entre el Este y el Oeste, parece fácil deducir que algunos de los detalles del Plan Director original probablemente perderán importancia.

¿Cuándo habrá una decisión del Consejo Atlántico sobre el ACCS?, la decisión del Consejo sobre la organización del Programa ACCS, que implica el acuerdo sobre el desarrollo del mismo, previsiblemente tendrá lugar a mediados de este año y es difícil ser más preciso en

EL sistema SADA español es suficientemente parecido al NADGE para que desde el punto de vista técnico no haya ningún problema.

cuanto a la fecha, dado que actualmente todavía hay discusiones sobre muchos aspectos del programa. El establecimiento de la Organización del ACCS, que incluye la Agencia de Gestión del Programa, marcará el reconocimiento por el Consejo del comienzo del Programa.

¿El punto de arranque podría situarse entonces en la aprobación del Consejo Atlántico?

EN conjunto, no veo ningún problema técnico ni político por el que no podamos formar una estructura global del ACCS que incluya a España.

Ciertamente sí. Cuando el Consejo Atlántico apruebe el Informe y los estatutos de la organización del ACCS, estará aceptando que habrá un Programa ACCS y una organización de gestión del mismo, y es entonces cuando realmente las cosas se ponen en marcha. Si nos referimos a cuándo los proyectos del ACCS comienzan su realización a través del Programa de Infraestructura, la respuesta es en el próximo año 1991. Ya se ha sometido la lista de proyectos correspondientes a ese año a SACEUR, y aunque muchos de ellos no son muy diferentes de los del NADGE, esto marcará el principio formal del Programa ACCS.

¿Cuánto tiempo tardará el ACCS en reemplazar al NADGE?

No estoy seguro de que sea correcto hablar de reemplazamiento. Tenemos actualmente una estructura terrestre llamada NADGE en la OTAN como ustedes tienen otra en España, y sus funciones y papel cambia-

rán gradualmente. Se añadirán nuevos sensores y se incorporarán funciones adicionales de mando y nuevas instalaciones para ello, pero realmente la idea de que vamos a sustituir el NADGE por un sistema completamente nuevo no se ajusta a la realidad.

En diez años, a partir de ahora, veremos ya algunas diferencias sustanciales entre el sistema actual y el existente en esas fechas, y quizás en dos décadas el sistema completo será diferente.

¿Piensa usted que la no pertenencia de España a la Estructura Militar de la Alianza sea un obstáculo para su participación en el ACCS?

En absoluto, la organización de la defensa aérea en la Alianza Atlántica ha sido siempre un poco diferente. Francia siempre ha participado de alguna manera en el financiamiento en común del sistema NADGE y en sus mejoras, y Francia no es miembro de la Estructura Militar Integrada. Pienso que no es un problema en absoluto. El sistema SADA español es suficientemente parecido al NADGE para que desde el punto de vista técnico no haya ningún problema. Y dado que se pueden encontrar mecanismos para la participación de España en el Programa de Infraestructura y que estas negociaciones están actualmente en curso, no veo en conjunto ningún problema, técnico ni político, por el que no podamos formar una estructura global del ACCS que incluya a España.

De hecho esperamos conseguir un sistema de mando y control aéreo que cubra todo el ámbito europeo de la Alianza. Es decir, incluyendo Francia y España. Pienso que en este sentido es interesante considerar que también Portugal está formando parte de este proceso y tener en cuenta que hasta hace poco Portugal tendía a estar mucho más asociado con SA-

CLANT que con SACEUR. Ahora el desarrollo del ACCS en Portugal permite considerar la posibilidad de que todo el conjunto de la masa terrestre europea sea parte de la misma estructura de mando y control aéreo, e incluso, mirando hacia el futuro podríamos considerar —Mr. Facey sonríe— a algunos de los actuales países del Este en proceso de cambio.

España está actualmente en conversaciones sobre un posible futuro acuerdo de Defensa Aérea entre los principales mandos aliados y las autoridades militares españolas. ¿Cómo ve usted el papel que podrá desempeñar dentro del marco de este acuerdo la participación española dentro del ACCS?

SI tenemos en cuenta las nuevas relaciones Este-Oeste, y la situación actual en Oriente Medio, podemos considerar la posibilidad de que no solamente España, sino que varias otras naciones de la Región Sur de la Alianza como Italia, Grecia, Turquía y en cierto modo también Portugal, probablemente comenzarán a hacer frente a una amenaza peor fuera del Pacto de Varsovia que dentro de él.

No veo una relación obligatoria entre ambas cosas. Quiero decir que puede existir un acuerdo entre las autoridades militares españolas y SACEUR referentes a asuntos militares comunes relativos a defensa aérea, que puede incluir al ACCS o no hacerlo. Dicho esto, una plena participación española en el ACCS podría proporcionar apropiada materia para la discusión de la colaboración militar española, pero no pienso que sea un requisito previo.

A los españoles nos preocupa el Mediterráneo. Hasta ahora ni la cobertura radar aliada del Mediterráneo occidental ni la coordinación de la defensa aérea, en esta zona, parece que se encuentren precisamente en un estado óptimo. ¿Se mejorará esto en el marco del desarrollo del Programa ACCS?

Como le decía antes, si tenemos en cuenta las nuevas relaciones Este-Oeste, y la situación actual en Oriente Medio, podemos considerar la posibilidad de que no solamente España, sino que varias otras naciones de la Región Sur de la Alianza, como Italia, Grecia, Turquía y en cierto modo también Portugal, probablemente comenzarán a hacer frente a una amenaza peor fuera del Pacto de Varsovia que dentro de él. Turquía, por ejemplo, tiene fronteras no solamente con la Unión Soviética sino con otros países del Oriente Medio altamente inestables. Si consideramos el hecho de que algunos de estos países tienen capacidad para disparar misiles superficie-superficie y, poten-

cialmente, a hacerlo sobre países del sur de la Alianza, la amenaza sobre la Región Sur puede variar. La Alianza debe tener esto en cuenta, y el programa de radares para todas las naciones de ese área puede necesitar una matización en función de la amenaza "fuera de área".

¿Tendrá el ACCS en cuenta esta nueva situación?

Previsiblemente sí, porque como ya le he dicho el Master Plan no es rígido, y variará en función de la amenaza. Debemos tener en cuenta que ha habido cambios en el mundo y, en consecuencia, también deberá haber cambios en el ACCS, y que éste no será necesariamente como ahora lo vemos en el Master Plan. No variará necesariamente su arquitectura, pero sí algunos detalles orientando esfuerzos o capacidades

en la dirección en que sean necesarios.

¿Qué pasa con la VI Flota norteamericana? ¿Se integrará su capacidad de mando y control en el sistema ACCS?

La VI Flota siempre se ha visto como una fuerza autónoma y con una actividad separada del funcionamiento normal de la Alianza, no obstante tengo la esperanza de una mayor cola-

LOS aviones AWACS son conceptualmente parte del sistema ACCS, es decir, tendremos una parte del sistema basada en tierra y otra basada en el aire de la cual la fuerza NAEW es el elemento principal.

podamos tener una mayor cooperación y coordinación, no solamente con la VI Flota sino también con cualquier fuerza naval aliada que opere en la vecindad del continente europeo, incluyendo aquí a las Unidades navales españolas, holandesas, inglesas o de otras naciones aliadas cuando estén suficientemente cercanas a la costa. Estoy de acuerdo con



AWACS E.3A "Sentry".

boración cuando la estructura del ACCS abarque el Mediterráneo y cuando dispongamos de los sistemas de transmisión de información adecuados en esa zona. Actualmente esta capacidad existe para comunicaciones rudimentarias pero no para la integración o colaboración entre las estructuras marítima y terrestre de la defensa aérea. Espero que con el Programa ACCS

LOS aviones AWACS pueden ser unos elementos muy valiosos por su movilidad, ya que pueden ser utilizados allí donde sean necesarios y podrán tomar parte en el proceso de verificación de los acuerdos CFE.

usted en que la fuerza naval predominante en el Mediterráneo es la VI Flota norteamericana, pero por el momento no disponemos de la posibilidad de intercambiar información entre ésta y la red basada en tierra.

Dirigiendo nuestra pregunta hacia el Atlántico, ¿Colaborará el ACCS con el refuerzo rápido de Europa? ¿Qué áreas estarán

cubiertas aquí por el ACCS? ¿Alcanzará el ACCS las Azores, Madeira y Canarias?

De nuevo estamos ante una decisión política de la OTAN. Si se acuerda la necesidad de vigilar una amenaza más amplia que la del Pacto de Varsovia, tendrá mucha lógica extender la capacidad del ACCS a estos archipiélagos. Obviamente también de esta manera se podrá apoyar mejor el refuerzo rápido de Europa desde Estados Unidos en cooperación con las fuerzas navales aliadas.

Debemos tener en cuenta que también existiría en esa zona una delicada separación de responsabilidades entre SACLANT y SACEUR, pero en cualquier caso es muy positiva la contribución potencial de estos archipiélagos que podrían pasar información hacia SACEUR, SACLANT y los mandos nacionales interesados.

¿Cómo concibe la participación de la Armada en el ACCS? ¿Será posible extender la capacidad del ACCS para una defensa coordinada de las flotas en el interior de su radio de acción?

Habrà un mecanismo de intercambio de información que mejorará la capacidad de los SSSB, de los que actualmente no tenemos más que uno o dos emplazamientos. Esto permitirá el intercambio de trazas y de la situación aérea de manera adecuada.

Cuando los barcos se acerquen al continente europeo habrá un intercambio de información en los dos sentidos y tendremos una visión de la situación aérea más completa. Esto no podrá ser más que cuando estos barcos operen a 100 ó 200 Kms. de la costa. Fijese que hablamos de aguas relativamente cercanas, no precisamente de la costa Este de Estados Unidos.

¿Se integrarán también las armas antiaéreas de estas unidades navales en el sistema de

mando y control aéreo basado en tierra?

En mi opinión, depende mucho de la misión que estén realizando las unidades navales; por ejemplo, en el caso de un convoy de barcos atravesando el Atlántico debe ser su comandante el encargado de conducir sus propias acciones de defensa aérea aunque exista intercambio de información con la red de tierra.

La situación es distinta si se trata de barcos aislados o en las proximidades de la costa que tengan una capacidad de defensa aérea. En este caso sería deseable que hubiera una mayor integración desde el punto de vista del empleo de las armas.

ESPERO que con el Programa ACCS podamos tener una mayor cooperación y coordinación, no solamente con la VI Flota, sino también con cualquier fuerza naval aliada que opere en la vecindad del continente europeo.

Siempre ha de permitirse al comandante naval tomar sus propias acciones en funciones de sus particulares circunstancias, pero ciertamente la idea es de estrechar los lazos entre la estructura de defensa aérea del ACCS y la marítima, con todo lo que ello representa. Se trata de explorar la posibilidad de evitar duplicación de esfuerzos y de rellenar brechas, pero no veo que aun profundizando en esta colaboración la armada pueda formar parte del ACCS.

Actualmente la flota de aviones AWACS de la OTAN, bajo las órdenes directas de SACEUR, es un elemento a la vez flexible y vital para la detección aérea a baja altura. ¿Disminuirá la importancia de estos aviones con la implantación del ACCS?

Los aviones AWACS son conceptualmente parte del sistema ACCS, es decir, tendremos una parte del sistema basada en tierra y otra basada en el aire, de la cual la fuerza NAEW es el elemento principal. Hay que tener en cuenta que no solamente están los aviones de la fuerza NAEW, sino también, los aviones AWACS norteamericanos y, dentro de poco, los ingleses y franceses, con lo que existirá una fuerza potencial considerablemente mayor que los 18 aviones actuales. En el ACCS los AWACS



seguirán siendo un elemento muy importante porque tienen la capacidad de ver mucho más lejos que la red de tierra y una mayor capacidad para detectar aviones volando a baja altura. La red terrestre por definición está limitada por el horizonte, mientras que los aviones AWACS volando a 30.000 pies tienen un alcance mucho mayor. Ciertamente el avión AWACS es vulnerable y es relativamente lento dentro de los términos de la aviación de combate actual. Probablemente su mayor utilidad

dentro del concepto del ACCS es durante tiempos de tensión y crisis en los cuales puede ver lo que está sucediendo al otro lado de la frontera y alertar a las defensas propias para hacer frente a la amenaza en curso.

De nuevo teniendo en cuenta la situación política y los actuales cambios en el Este, los aviones AWACS pueden ser unos elementos muy valiosos por su movilidad, ya que pueden ser utilizados allí donde sean necesarios y podrán tomar parte en el proceso de verificación de los

Si se coordinan los esfuerzos de todas las naciones que poseen o poseerán estos medios, como ya hemos dicho, no sólo los 18 aviones de la OTAN sino también los norteamericanos, británicos, franceses y, posiblemente, los italianos, se podrá cubrir un área enorme. Tenga en cuenta que estamos hablando de cerca de 60 aviones.

Pero la gran ventaja de los aviones de la OTAN actualmente reside, y permítame volver a consideraciones políticas derivadas de la situación actual, en

para mí la responsabilidad mayor de este proceso recae en Estados Unidos, y en cierto modo en Gran Bretaña, Francia y quizás algún otro país europeo.

La gestión de un programa tan ambicioso como el ACCS parece un tema en el que las naciones miembro del programa encuentran dificultades para llegar a un acuerdo. ¿Sucedio esto inicialmente con el programa NAEW&C que ahora aparece funcionar satisfactoriamente?

Cualquier programa multinacional presenta dificultades a la hora de acordar todos sus detalles. Esto no se puede evitar. Cuando se firman los "memo-



David Facey con Luc Van Der Laan, uno de sus más directos colaboradores.

acuerdos CFE. Quizás para esto último necesiten ser dotados de sensores adicionales, pero en cualquier caso desde 35.000 pies podrán vigilar una parte importante del territorio del Pacto de Varsovia.

¿Prevé la arquitectura del ACCS el que los aviones AWACS puedan transmitir su información a toda la red de mando y control en tierra cubriendo el conjunto europeo de la Alianza, o su ámbito de actuación quedará reducido al área avanzada del dispositivo aliado?

que están pintados con colores de la OTAN y que pueden ser aceptados por la Unión Soviética para sobrevolar, en misiones de verificación de los acuerdos CFE, los actuales países satélites mejor que si fueran aviones norteamericanos, franceses o ingleses. También gracias a estos aviones las naciones menos poderosas económicamente pueden tomar parte activa en el proceso de verificación, aunque

S*Si tenemos en cuenta las nuevas relaciones Este-Oeste, y la situación actual en Oriente Medio, podemos considerar la posibilidad de que no solamente España, sino que varias otras naciones de la Región Sur de la Alianza como Italia, Grecia, Turquía y en cierto modo también Portugal, probablemente comenzarán a hacer frente a una amenaza peor fuera del Pacto de Varsovia que dentro de él.*

randum of understanding" las dificultades ya no son políticas sino técnicas, pero me pregunta usted por las diferencias del programa ACCS con el de los aviones AWACS. Ciertamente las hay aunque este último también conoció dificultades en sus comienzos hasta que se firmó el "memorandum of understanding" multilateral entre los países que formaron el programa.

El programa de los AWACS tiene su propio presupuesto para cubrir sus necesidades y su Consejo de Dirección es responsable no sólo de los aspectos técnicos del programa sino también de los financieros, para lo

cual administran los recursos que le han sido concedidos.

En mi opinión, una de las debilidades del ACCS es que el Consejo de Dirección encargado de su gestión no tiene la responsabilidad última financiera del programa, que queda en manos de los comités que actualmente se encargan de los distintos presupuestos aliados. En este sentido la gran ventaja del programa NAEW&C es que éste encontró a su propio destino al tener completa autoridad sobre el contenido técnico y los aspectos financieros del programa.

Pero, una vez dicho esto, no veo ninguna razón para que una vez que se llegue a un acuerdo sobre el programa ACCS no se pueda encontrar la manera de conducirlo satisfactoriamente.

¿La gestión del ACCS incluirá la del programa NAEW&C?

En principio era así. La gestión del ACCS incluiría la del NAEW&C. No obstante hay que tener en cuenta que en sus comienzos el Programa NAEW&C abarcaba solamente la adquisición de los aviones AWACS y su conexión con la red de mando y control aéreo basada en tierra. En cambio, actualmente la agencia de gestión de este programa tiene la responsabilidad de un nuevo programa relativo a la modernización de los aviones. Por esta razón su agencia de gestión debe continuar existiendo, y funcionar con el mismo régimen que hasta la fecha.

En estas circunstancias no está tan claro que la gestión del ACCS incluya la de los aviones AWACS pero, en cualquier caso tendrán que establecerse unas relaciones muy estrechas entre los dos programas; ciertamente muy estrechas. En resumen se sigue considerando a los aviones AWACS como parte del sistema ACCS, pero por el momento coexistirán las dos agencias para la gestión de ambos programas.

¿Cuál es la diferencia del ACCS en relación con otros proyectos del programa de Infraestructura de la OTAN que justifica la creación de un organismo para su gestión?

Si, parece fuera de duda el tratamiento especial de este programa que comprende elementos financiados tanto por el Programa de Infraestructura como en régimen individual por las naciones, que cubre toda la Europa aliada, y que debe funcionar con la mayor cohesión.

Al hablar de operaciones de defensa aérea obviamente se necesita una estructura de mando y control que permita desarrollar estas operaciones sin tener en cuenta rigidamente la existencia de las fronteras. De ahí la necesidad de lograr una gran cohesión dentro del sistema ACCS.

Todo esto nos lleva también a la consideración de cómo se desarrolló el actual sistema NADGE. Este programa también fue costeado por el programa de Infraestructura pero fue gestionado por una organización particular para su gestión y por el Comité de Desarrollo del NADGE. No estamos haciendo ahora algo muy distinto a lo que se hizo entonces.

De hecho muchos programas de Infraestructura son independientes y pueden ser desarrollados de forma particular. Si tomamos el ACCS y las características de las operaciones de defensa aérea, vemos que es necesario articular un programa que tenga en cuenta a todas las naciones que participan en él. Por ello necesitamos una cierta estructura para su gestión. La podemos llamar agencia o elemento de gestión o como queramos, pero se necesita una capacidad de gestión centralizada, y en la OTAN es más fácil a veces crear una agencia para ello que tratar de hacerlo con la estructura general ya existente.

Volviendo de nuevo al terreno operativo, el hecho de que el ACCS sirva para madar y con-

trolar no solamente las operaciones de defensa aérea sino también las ofensivas y las de apoyo ¿contribuye realmente a aumentar la capacidad de las fuerzas aéreas en todos sus aspectos? ¿No estaremos creando un dispositivo de control tan gigantesco que será muy difícil obtener de él un rendimiento satisfactorio?

Cuando se estudió este programa la meta fue mejorar en su totalidad la capacidad de las fuerzas aéreas aliadas con una estructura centralizada de mando que controlara todas las operaciones aéreas de la manera más eficiente. Este sigue siendo el objetivo del ACCS.

De nuevo, mirando hacia el futuro y al impacto de las negociaciones CFE, cabe prevenir una reducción de las fuerzas aéreas, y en este contexto el ACCS debe contribuir a lograr la mejor utilización de los medios aéreos existentes.

Debo admitir que hay que evitar la creación de un sistema de control que no proporcione un rendimiento satisfactorio, pero pienso que el ACCS cumplirá sus objetivos y para ello habrá que tener en cuenta los cambios que se puedan producir en el futuro en las operaciones aéreas.

La idea de coordinación entre operaciones ofensivas y defensivas es muy importante. El ACCS no pretende mezclar ambas operaciones sino articular un dispositivo que unifique el mando y control y que elimine conflictos entre ambos tipos de operaciones. En conjunto lo que se pretende es tener la mejor capacidad aérea posible con los medios de que se disponga, cualquiera que sean éstos.

¿Será posible el control de todos los medios aéreos propios, la detección de los enemigos y la dirección de las interceptaciones sin un sistema de identificación adecuado? ¿Cómo tiene en cuenta el ACCS esta problemática? ¿Nos podría dar usted

su punto de vista respecto a este asunto?

Aún sin el ACCS, con el NADGE actualmente existente la respuesta a su pregunta es no. El ACCS no cambia la situación; es necesario poder identificar positivamente a amigos y enemigos. La identificación es fundamental en la estructura del ACCS, y no podremos tener un ACCS en el significado completo de la palabra sin tener la solución a este problema. La función de identificación es fundamental en la estructura de mando y control aéreo; tiene que ser capaz de detectar objetos aéreos, mantener su seguimiento e identificarlos.

Considere usted la situación actual y verá que los aviones actuales disponen de armamento cuyo alcance es superior al de la vista del piloto. Se trata de un armamento muy costoso que a veces no se puede utilizar. Lo mismo sucede con los sistemas de misiles tierra-aire, y con el propio dispositivo de mando y control aéreo. Una identificación eficaz es imprescindible.

Esto si cabe es aún más crucial en una situación política cambiante como la actual. Cuando teníamos la situación clara de el Pacto de Varsovia como enemigo, a toda incursión debía corresponder una neutralización de la misma; actualmente, en una situación "menos hostil", los errores son más fáciles y peores las consecuencias de los mismos.

Si no se puede poner una etiqueta en cada traza detectada no hay ACCS. La identificación es parte del ACCS. Ha existido entre algunos la tendencia a considerar que el futuro sistema de identificación es un producto que se "enchufa" en el ACCS, pero no es así. Se puede aceptar que no existirá nunca un respondedor (interrogador-respondedor entre el avión y tierra) perfecto, pero esto refuerza la necesidad de combinar toda la información que se disponga de las trazas aéreas, y el sitio

apropiado donde se puede hacer este proceso es precisamente el ACCS.

¿Cómo considera usted Mr. Facey la relación operativa y de mando de los sistemas SAM y SHORAD con el ACCS? ¿Cómo ve usted la integración en el ACCS de los sistemas de misiles de defensa aérea orgánicos de las Unidades del Ejército?

Siempre es muy delicado el asunto del reparto de responsabilidades entre el Ejército y la Fuerza Aérea. Obviamente queremos ver la estructura de defensa aérea, con todas sus instalaciones y todas las armas disponibles trabajando de forma integrada; lo contrario sería ridículo. El ejemplo más claro lo tenemos en la Región Central

NO me sorprendería que al llevar este programa a la consideración del Consejo Atlántico surgiera la pregunta. ¿Es todavía necesario el ACCS? La respuesta es sí. Si se reducen las fuerzas, las que quedan deberán ser operativamente más flexibles y necesitarán un mejor sistema de mando y control.

de la OTAN, donde la coordinación de las instalaciones y armas de los ejércitos de tierra con el sistema de defensa aérea es vital.

Los comandantes de las Unidades Terrestres tendrán que tomar sus propias decisiones en función de la situación aérea local, pero por encima de estos hay que encontrar un medio que permita trabajar a todos juntos. Prefiero no usar la palabra integración porque tiene algunas connotaciones dudosas, pero al menos deberá existir una estrecha asociación entre el ACCS y los medios de defensa aérea con aquellos de los ejércitos dedicados al mismo cometido.

Como etapa final ideal sería deseable que los sistemas portables individuales (MANPADS) pudieran jugar un papel importante en la defensa aérea dentro del concepto del sistema ACCS.

Los cambios actuales en los países del Este pueden obligar a redefinir la amenaza aérea. ¿A su juicio qué impacto pueden tener los acontecimientos actuales en el desarrollo del programa ACCS? ¿Los futuros acuerdos CFE tendrán una influencia negativa en el desarrollo del ACCS?

Ciertamente existe la posibilidad de que la amenaza aérea pueda reducirse en el futuro. Particularmente en la Región Sur de la Alianza, lo que puede producirse es un cambio en esta amenaza.

Respecto al impacto en el ACCS no me sorprendería que al llevar este programa a la consideración del Consejo Atlántico surgiera la pregunta ¿Es todavía necesario el ACCS? La respuesta es afirmativa. Si se reducen las fuerzas, las que quedan deberán ser operativamente más flexibles y necesitarán un mejor sistema de mando y control.

Como también hemos dicho anteriormente, respecto al proceso de verificación de las posibles reducciones de armamento el ACCS proporciona un mecanismo para propiciar un mejor entendimiento de la situación al otro lado de la frontera y para obtener y procesar información sobre la misma. Así, más que reducir el ACCS, quizás lo que sea necesario es modificar algunos de sus requisitos; por ejemplo los radares OTH por su capacidad de "ver" más allá del horizonte, a gran distancia, pueden cobrar más importancia mientras que la de otros elementos más convencionales puede variar. Se trataría en último caso de un cambio en el énfasis puesto en algunos aspectos del actual plan del ACCS pero no de cuestionar el plan en sí mismo. ■