

Los AWACS de la OTAN

en la campaña de los Estados Unidos contra el terrorismo

JUAN A. DELGADO ZARATEGUI
Teniente Coronel de Aviación



Veinticuatro horas después de haberse recibido la orden, el día 9 de octubre del 2001, los dos primeros E-3A “Magic” de la Fuerza NAEW&C despegaban de la B.A. de la OTAN en Geilenkirchen (Alemania) con destino a la B.A. de Tinker en Oklahoma (Estados Unidos). En los dos días siguientes les seguirían otros tres y un avión de transporte TCA-B707 con equipos y personal de

apoyo. De esta forma se iniciaba la Operación de la OTAN denominada “Eagle Assist” con objeto de ayudar a los Estados Unidos en la guerra contra el terrorismo.

LAS RAZONES DE LA OPERACION OTAN “EAGLE ASSIST”

El 8 de octubre de 2001, en respuesta a la solicitud efectuada por los

Estados Unidos en base al Artículo 5° del Tratado de Washington, el Consejo de la Alianza Atlántica ordena el despliegue en Estados Unidos de cinco aviones AWACS de la OTAN, con sus tripulaciones y personal y medios de apoyo, al objeto de integrarse en la Operación “Noble Eagle”. Operación que tiene por fin prevenir y abortar cualquier acción terrorista similar a la ocurrida el



El binomio de los aviones E-3A y TCA de esta unidad, única genuinamente OTAN, muestran ser un instrumento valiosísimo de la Alianza para responder con prontitud en ayuda de uno de sus miembros.

pasado 11 de septiembre en este país y bajo cuya amenaza todavía se encuentra.

La OTAN decide ayudar a Estados Unidos con sus AWACS a la vista de que los pertenecientes a la Fuerza Aérea estadounidenses los E-3B "Sentry", resultaban insuficientes para atender a las nuevas operaciones, "Noble Eagle" en Estados Unidos y "Enduring Freedom" en Afghanistan,

al tiempo que continuar con las ya en curso, "Southern Watch" y "Northern Watch" sobre Irak, así como mantener el número requerido de misiones de instrucción.

PREPARACION Y DESARROLLO DE LA MISION

Gracias a la experiencia ganada por el Componente E-3A en frecuentes

ejercicios realizados en los Estados Unidos, la integración de su destacamento con la B.A. de Tinker y la Operación "Noble Eagle" se efectuó de forma rápida y eficaz, realizándose la primera misión real el 15 de octubre, seis días después de la llegada del primer E-3 A.

En esta operación la misión de los AWACS, consiste en detectar cualquier anomalía o conducta sospe-

chosa en el tráfico aéreo dentro de la zona de interés. Es decir, cualquier tráfico que no obedezca a los procedimientos de control establecidos es considerado un objetivo o traza de interés hacia la cual se dirige la atención de los medios de defensa aérea. Aunque en este tipo de misiones ya se han empleado con anterioridad vigilando y controlando el espacio aéreo que cubre los lugares donde se han desarrollado importantes reuniones de dirigentes políticos internacionales o grandes acontecimientos, ésta es la primera vez que los efectúan de una forma tan intensa y prolongada.

El aspecto más significativo de estas misiones es el alto grado de concentración que requiere de los operadores de las consolas del AWACS al estar todo tráfico sujeto a la vigilancia, sin exclusión, en busca de esa anomalía o anomalía premeditada o involuntaria. Otra característica es que aquí no existen unas fuerzas enemigas con sus correspondientes capacidades y orden de batalla, a diferencia con los teatros de operaciones en otros conflictos o crisis. Por lo que respecta a la tripulación de la cabina de vuelo, la parte de la misión que requiere una mayor concentración son

las largas maniobras para el reabastecimiento en vuelo; necesarias para disponer del combustible que requieren estas también largas misiones.

Los medios involucrados en la "Noble Eagle" están bajo el control del NORAD (North American Aerospace Defense) y éste se encuentra en permanente contacto con el Secretario de Estado de Defensa, del cual se recibiría la orden de derribo en caso de juzgarse necesario.

Las tripulaciones vuelan dos o tres misiones por semana con una duración aproximada de doce horas por misión; de las cuales, nueve son en la órbita y el resto para tránsito y reabastecimiento en vuelo. A este tiempo hay que añadir tres horas de briefing y debriefing, totalizando unas dieciséis horas de actividad continuada. Como es habitual, en el briefing previo a la misión la tripulación recibe la orden de misión así como la documentación y software necesario para la misma. Una vez alcanzada la zona de la órbita se procede a relevar al AWACS que en ella se encuentra hasta ese momento sin que la vigilancia se vea interrumpida. Al acabar la misión las tripulaciones entran en un periodo de descanso mínimo de doce

horas, al que sigue otro de ocho horas de preparación de las próximas misiones y de reserva para cubrir cualquier eventualidad que se pudiera producir.

En un resumen de cifras, hasta la fecha se han alcanzado en esta operación una media de aproximadamente 500 horas de vuelo por mes, un 99% de tiempo de cobertura de las órbitas con relación al asignado y más de 100 horas de vuelo al mes por tripulación.

COMPOSICION, ORGANIZACION Y MANDO DEL DESTACAMENTO

El destacamento está compuesto por aproximadamente 190 personas civiles y militares pertenecientes a las trece naciones representadas en el Componente E.3A y a cuyo mando se sitúa un coronel.

Con respecto a los miembros del Ejército del Aire destinado en esta Unidad, ya han pasado por este destacamento cuatro oficiales y dos suboficiales, en la actualidad lo están otros y con el tiempo les corresponderá a todos los demás e incluso repetir.

La entidad del destacamento y el

Los «Magic» ayudan a los «Sentry» en la operación «Noble Eagle»

CARLOS SANCHEZ BAS Y JOSÉ A. PEREIRA GARCIA
Capitanes de Aviación

Desde de septiembre, esta fecha la seguimos leyendo y oyendo a diario, y si te desplazas a Estados Unidos incluso muchas veces al día, tanto que resulta casi imposible encontrar noticia alguna que no este relacionada con los atentados cometidos ese día a la hora del almuerzo en España.

Como no podía ser de otro modo, lo acontecido aquella mañana también ha supuesto cambios en el Componente E-3A de la Base Aérea de Geilenkirchen en Alemania, desde donde operamos los aviones AWACS de la OTAN: fuertes medidas de seguridad y una nueva operación en curso.

Esta vez no se trata de controlar una COMAO en el norte de Europa, es nada menos, que una misión real sobre el espacio aéreo de Estados Unidos.

Esta Unidad, que como todas las que conozco, tiene particularidades que la hacen ser distinta de otras, pasa por ser la única operativa del mundo formada por los países integrantes de la Alianza Atlántica. Así, como en aquellos viejos chistes, me encuentro en la cabina de vuelo con un americano, un italiano y un noruego, formando junto con 13 de otros

tantos países la tripulación del NATO 27 volando a 31.000 pies de altura la órbita asignada para hoy en algún lugar de los Estados Unidos de América.

Tras los intensos rumores iniciales, (radio macuto funciona en los ejércitos de todos los países), finalmente recibimos la confirmación de un hecho insólito en los más de 50 años de existencia de la OTAN: Tras aquellos ataques terroristas, por primera vez desde la firma del Tratado de Washington en 1949, se aplica su artículo cinco, según el cual un ataque a un miembro de la Alianza es un ataque contra todos los que la forman.

La aplicación de este artículo supone para el Componente NAEW E-3A un hecho sin precedentes: El despliegue de cinco aviones AWACS con seis tripulaciones a Estados Unidos. Quiero recalcar este hecho redactándolo de otro modo, pues ante la perplejidad, asombro y sorpresa, tanto de los que pertenecemos a este Componente como de los propios americanos, estos últimos ven desplegar en su país a miembros de ejércitos de otros países que vienen a apoyarles en sus problemas, problemas que desde ese momento pasan a ser los de todos los países que formamos la OTAN, algo inimaginable hace tan solo unos meses.



Momentos antes de salir con destino a Tinker, el jefe del componente E-3A de la fuerza NAEW, brigadier general Gary Winterberger, dirige unas palabras de despedida a los miembros de su unidad.



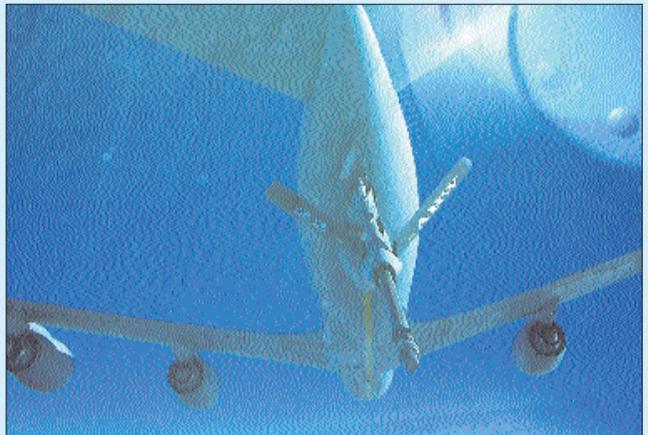
Efectivamente, el 9 de octubre se desplazan los primeros aviones AWACS de la OTAN a la base aérea de Tinker, en el Estado de Oklahoma, muy cerca de su capital Oklahoma City.

¿Por qué a Tinker AFB? Probablemente porque aquí se encuentra la 552 Air Control Wing que opera los E-3 AWACS de la USAF, con los que vamos a compartir la tarea de vigilancia y control de espacio aéreo en la operación NOBLE EAGLE. Trabajar con ellos no es nada nuevo, nuestras dos unidades se han entrenado en ejercicios y participado conjuntamente en misiones reales desde hace años en distintas zonas de conflicto, el más reciente ejemplo lo encontramos en la operación Allied Force sobre territorio de la antigua Yugoslavia.

Y, ¿cómo ha recibido un país y un ejército acostumbrado a desplegar en zonas de conflicto nuestra presencia? Pues, efectivamente, no están muy acostumbrados a ser ellos los que reciben el apoyo, y sin duda podemos desde aquí afirmar que su reacción ha sido y lo esta siendo de

una enorme gratitud hacia los que nos hemos desplazado. Gratitud manifiesta tanto a nivel oficial (reciente visita del vicepresidente del gobierno Dick Cheney), como entre los militares y civiles del área. Si nos acercamos al Pabellón de Oficiales de la Base es frecuente recibir mientras cenas una palmada en la espalda de alguien que dice estarnos agradecido por nuestro apoyo. En una ocasión una señora de cierta edad se emocionaba mientras nos daba las gracias y en otra alguien nos invitaba a una consumición. Pero sin duda, la anécdota que relato es la que más me impresionó:

Cuando nos incorporamos al destacamento hemos de alojarnos en un hotel hasta que las tripulaciones a las que relevamos dejan hueco en la



plan de rotaciones de tripulaciones y personal de mantenimiento y apoyo fue objeto de un detenido estudio en el cual se tuvieron en cuenta el número de tripulaciones, aviones disponibles, operaciones en curso y previsiones de ejercicios e instrucción, con el objetivo de lograr la capacidad operativa necesaria tanto en el destacamento de Tinker como en casa, Geilenkirchen. Se optó por destacar seis tripulaciones, dos por escuadrón, con periodos de ocho semanas en Tinker y una cadencia de relevos de dos tripulaciones cada dos semanas.

Todo el personal destacado se aloja en la B.A. de Tinker para facilitar su disponibilidad, apoyo y protección y seguridad contra posibles atentados terroristas. Con este fin, existe restricción de movimiento y exhaustivo control de personal y vehículos.

EL APOYO LOGISTICO

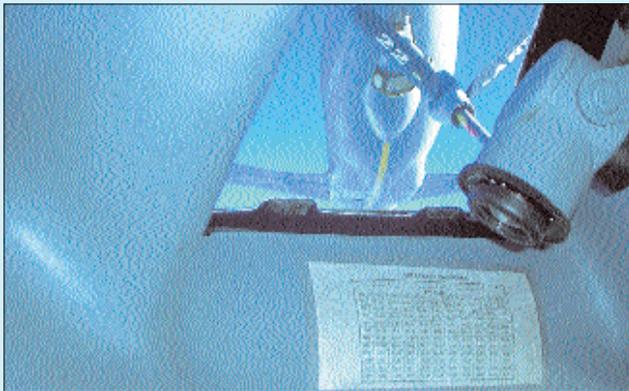
Tinker Air Force Base, base principal de los aviones AWACS de la USAF (E-3B Sentry), está ampliamente dotada de la infraestructura y medios para su operación, mantenimiento y apoyo, de los cuales se be-

nefician los AWACS de la OTAN en ella desplegados lográndose así facilitar y simplificar sustancialmente el apoyo logístico desde la Base Aérea de la OTAN en Geilenkirchen. Cualquier otra base de despliegue no hubiera proporcionado esta gran ventaja logística.

Por otra parte, los tres aviones de transporte y entrenamiento del Componente E-3A, los TCA/B707, y la sección del apoyo al despliegue del Escuadrón de Transporte y Entrenamiento han demostrado ser esenciales para poder desplegar con prontitud y rapidez así como para el posterior sostenimiento del destacamento. Estos aviones efectúan vuelos cada dos semanas y otros por eventualidades.

POPULARIDAD Y MEDIOS DE COMUNICACION

Un hecho muy significativo de este destacamento es su gran popularidad, pudiéndose decir que se encuentra dentro de los "Top Ten" de la popularidad en los Estados Unidos. La extensa e intensa cobertura que de este despliegue realizaron los medios de comunicación del mundo entero, y



Base. Me encontraba de mono de vuelo pagando en recepción del hotel cuando alguien me dice por la espalda: perdone... Me vuelvo y un padre me estaba tendiendo la mano a la vez que me daba las gracias y le decía a su hijo de unos siete años: este señor ha venido desde lejos para ayudarnos.

En palabras del Brig. Gen. Ben Robinson, jefe del 552 ACW, "cinco aviones suponen una tremenda contribución por parte de la OTAN".

Desde los ataques terroristas del once de septiembre, el personal del 552 ACW ha estado patrullando los cielos y proporcionando cobertura radar H-24 sobre determinadas áreas de los Estados Unidos. En estos momentos, también tiene aviones y personal desplegado en apoyo de las operaciones ENDURING FREEDOM (Afganistán), SOUTHERN WATCH y NORTHERN WATCH sobre Iraq.

Además, en el Ala 552 se realiza todo el entrenamiento de las tripulaciones de AWACS, por lo que "la presencia de la OTAN entre nosotros dice el General Robinson- nos va a permitir seguir entrenando a nuestros jóvenes y mantener la operación NOBLE EAGLE".

LA MISIÓN

La jornada puede empezar pronto o tarde, pero con un período de actividad ampliado a 18 horas para esta Operación, el día o la noche va a ser sin duda larga. La duración de los vuelos es de unas doce horas y media, pudiendo en alguna ocasión extenderse. Hace unos días batimos nuestro record, estando en el aire algo más de quince horas y media con un solo reabastecimiento en vuelo y tomando en bingo de combustible.

Dos horas antes del vuelo un autobús nos espera en nuestros alojamientos de la Base para llevarnos a la sala de briefing del 552 ACW. Aquí tras el briefing meteorológico recibimos toda la información para nuestro vuelo, últimos informes de inteligencia, área de la órbita, área de reabastecimiento en vuelo y se revisan los cambios a los distintos documentos (ATO, ACO, SPINS, COMMLAN) que recogen los datos referentes a la operación. Tras esto los Weapons reciben un briefing particular dada la complejidad de su misión; tengamos en cuenta que controlan en zonas de Estados Unidos especialmente congestionadas de tráfico, llegando a controlar sectores de 30 x 30 NM con más de 60 aviones en su interior.

Finalizados los briefings, el mismo autobús nos lleva al hangar de alerta donde se ha montado nuestra Sala de Operaciones. En este edificio recibimos las últimas instrucciones por parte del Oficial de Servicio y en ocasiones, tienes diez minutos para degustar un café o si tienes suerte y sobre todo, eres rápido conectarte a Internet en alguno de los dos ordenadores dispuestos al efecto.

El componente E-3A de la Fuerza NAEW muestra su capacidad de reacción rápida. 24 horas después de recibirse la orden de despliegue, los aviones despegan desde la base aérea de la OTAN en Geilenkirchen (Alemania) con destino a Tinker (EE.UU.).



De aquí al avión, todo está preparado. Una tripulación completa ha hecho las inspecciones prevuelo en cada uno de los puestos y además cubre posibles indisposiciones de última hora de los miembros de la tripulación que vamos a volar. Documentos, comida, agua y café están en su sitio, el avión está listo para arrancar motores y echar a volar.

Una vez en el aire nos dirigimos a una órbita cercana a la Base (wake-up orbit), donde se ponen en funcionamiento todos los equipos y sistemas necesarios para la misión. Tras comprobar el correcto funcionamiento, se hace un contacto radio con operaciones, transmitiéndoles la esperada señal de que todo es correcto y procedemos hacia la órbita.

En ese momento, nuestra tripulación de reserva, que ha permanecido en el avión de alerta esperando nuestra llamada, queda liberada de su servicio.

Si la prueba de algún equipo considerado necesario no fuese satisfactoria tenemos que dirigirnos a la zona de lanzamiento de combustible y "ajustar nuestro peso", puesto que vamos demasiado pesados para la toma en esas condiciones, regresando a la Base. Aquí todo está preparado, cambiamos de avión a la carrera y vuelta a empezar.

Al llegar a la órbita y efectuar el relevo al otro avión declaramos "on station". Aquí empieza el verdadero trabajo para la "mission crew". Las misiones asignadas son variadas: Posicionar CAPs en órbita (normalmente F-15 y F-16), gestionar espacio aéreo, áreas de reabastecimiento, vigilancia, escolta, etc. Es importante señalar que, dado que cualquier tráfico aéreo podría sufrir error en su sistema de navegación, comunicación o humano que le lleve a ser objeto de interés, no se puede excluir a nadie. Esto demanda una atención muy alta por parte de nuestros operadores de vigilancia.

En algún momento de nuestro vuelo, hemos de dirigirnos a un área de reabastecimiento donde un avión cisterna KC-135 volverá a llenar de combustible nuestros depósitos. Esta es sin duda, la parte de la misión donde un piloto de AWACS se "gana el sueldo". Tomar 90.000 libras

de combustible (unos 41.000 kilos) con los cambios en el centro de gravedad del avión que eso conlleva, supone estar de 30 a 40 minutos enganchado al cisterna suponiendo que no hay turbulencias y que el piloto no está más "caraja" de lo normal, lo cual no puede hacerse sino tras un largo periodo de entrenamiento.

El tiempo va pasando y recibimos noticias vía satélite de que nuestro relevo acaba de despegar. Dependiendo de la zona, eso puede suponer tres horas hasta que nos releven. Finalmente les oímos en nuestra frecuencia táctica. Mientras los Magic 77 y 76 realizan el "handover", los dos aviones nos separamos dos mil pies en altura en la misma órbita hasta que Magic 76 declara "on station" y nosotros ponemos rumbo a Tinker.

Tras la toma la ruta es a la inversa, primero edificio de Operaciones donde el personal de mantenimiento nos espera para anotar y atender las posibles averías del avión y sus equipos, recibir si proceden instrucciones del Oficial de Servicio (el rumor del día) y de nuevo a la Sala de Briefing del 552 ACW para contar los pormenores de la misión. Finalizado esto volvemos a nuestros aposentos, han sido más de 16 horas de actividad, tras doce horas de descanso volveremos a estar de alerta.

Mientras tanto con la Navidad el ambiente comenzó a ser festivo dentro de lo permisible. Este año Papá Noel llegó para nosotros el 19 de diciembre, único día que los Magic no volamos, a cambio de los días 24 y 25 de diciembre en que no lo hicieron los Sentry para que pudieran pasar esas fechas tan señaladas en compañía de sus familias. Este 19 tendría por lo tanto un significado especial para todo el Componente: nos reuniremos y celebraremos nuestra particular Navidad.

Pocos días antes había llegado el TCA con muy gratas sorpresas para los españoles que nos encontramos en Oklahoma. Nuestros compañeros en Geilenkirchen nos hicieron llegar un paquete que contenía, junto con turrones, mazapanes, bebidas y algunas otras viandas, las felicitaciones navideñas de Su Majestad el Rey y el JEMA.

EN LA MANSIÓN DE LOS SENTRY (Base Aérea de Tinker)

La base recibió este nombre en honor del General Clarence L. Tinker nacido en Pawhuska, Oklahoma. El General Tinker murió en acto de servicio mientras lideraba una formación de LB-30 "Liberators" durante una misión de ataque al ejército japonés sobre la isla de Wake en los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial.

La historia de esta Base comienza en 1940 cuando el Departamento de Guerra considera la parte centro de Estados Unidos como la ubicación ideal para establecer un gran centro de mantenimiento y abastecimiento. Así, el 8 de abril de 1941 se firma la orden por la que se crea tal centro en Oklahoma City.

Durante la Segunda Guerra Mundial se reparaban en Tinker los B-24, B-17 y B-29. La Base también desempeña un importante papel logístico en el conflicto de Korea y las posteriores crisis de Berlín y Cuba. Durante la Guerra de Vietnam, Tinker proporciona importante apoyo logístico y de comunicaciones a las unidades de la USAF que operan en el Sureste asiático. La década de los noventa comienza para Tinker proporcionando imprescindible apoyo a las unidades que participan en la operación Desert Storm.

Hoy, cerca de 22.000 personas trabajan en esta base, cuya actividad se divide en tres grupos: Apoyo, Centro Logístico y Unidades Ubicadas.

APOYO A LA BASE

Desde su extensión inicial de 390 hectáreas en marzo de 1941, la Base Aérea de Tinker se ha convertido en una macrobase que

ocupa actualmente 2.040 hectáreas con 763 edificios que albergan 1,4 kilómetros cuadrados.

Tiene dos pistas de aterrizaje y 95 hectáreas de zona de aparcamiento de aviones. También posee 54 hectáreas de hangares de mantenimiento y 36 hectáreas de almacenes de abastecimiento.

CENTRO LOGÍSTICO AÉREO

El Centro Logístico Aéreo de Tinker es uno de los cinco que tiene el Mando de Material de la USAF. En él se reparan y revisan unos 1500 aviones de diverso tipo (B-1, B-2, B-52, KC-135, E-3, VC-25 y VC-136), más de 17.000 motores y otros tantos misiles de diverso tipo.

UNIDADES UBICADAS

En Tinker se encuentra la única Unidad de E-3 AWACS de la USAF, la 552 Air Control Wing. También es la Base donde opera la Navy Strategic Communications Wing, unidad de la Navy que vuela el E-6, otro derivado del Boeing 707 que despliega desde su cola un cable de unos 2 Km de longitud que sirve de antena para comunicarse con submarinos. La otra Unidad ubicada en esta Base es la 3 Combat Communications Group (el GRUMOCA español), capaz de proporcionar comunicaciones, radioayudas y control de tráfico aéreo en cualquier parte del mundo.

Los aviones de transporte y entrenamiento TCA/B707 han puesto de manifiesto ser esenciales al proporcionar la capacidad de autonomía y sostenimiento de sus despliegues; por tanto para proyectar la fuerza NAEW.



especialmente los europeos y norteamericanos, ha hecho que la popularidad alcanzada por esta Unidad entre la población estadounidense no tenga precedentes. Casi a diario se publica en alguno de los medios de comunicación estadounidenses un reportaje o se realiza una entrevista sobre este destacamento.

A esta popularidad también ha contribuido el que jefes de estado, dirigentes políticos y militares, hayan puesto de manifiesto la relevancia y significado de la participación de la OTAN en la defensa de los Estados Unidos así como que el destacamento haya sido visitado por altos dignatarios de los Estados Unidos.

El pueblo estadounidense se siente agradecido a los aliados europeos y así lo demuestra. Son muchos los que cuando identifican a un miembro del destacamento quieren entablar con-



En esta misión de vigilancia contraterrorista demanda gran concentración por parte de los operadores del AWACS, ya que no se puede excluir ningún tráfico aéreo; aquí no se trata de fuerzas enemigas, sino de terroristas.

EL AVION NATO E-3A SENTRY

FUNCION PRIMARIA:

Vigilancia aérea, mando, control y comunicaciones

PLANTA DE POTENCIA:

Cuatro motores turbofan TF-33 Pratt&Whitney

EMPUJE:

20.500 libras por motor

DIMENSIONES DEL AVION:

44,45 m. de envergadura, 46,68 m. de longitud y 12,70 m. de altura

DIMENSIONES DEL RADAR:

9,10 m. de diámetro, 1,80 m. de grosor y 3,35 m. de altura

VELOCIDAD:

Más de 800 km/h.

MAXIMO PESO AL DESPEGUE:

147.429 kg./325.000 lbs.

CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE:

89.610 litros/148.000 lbs.

AUTONOMIA:

Más de 10 horas. Todos los aviones tienen capacidad de reabastecerse en vuelo

TRIPULACION DE VUELO:

Dos pilotos, un navegante y un mecánico

TRIPULACION DE MISION:

1 Tactical director
1 Fighter allocator
2 Weapons controllers
1 Surveillance control officer
1 Passive detector officer
3 Surveillance operators
1 Communications operator
1 Communications technician
1 Radar technician
1 Computer display technician

COBERTURA RADAR:

Un E-3A volando a 30.000 pies cubre unos 312.000 kilómetros cuadrados de superficie. Tres aviones colocados convenientemente pueden dar cobertura a toda Europa Central. El radar puede detectar blancos que vuelen a baja cota dentro de 215 millas, y a media cota a 280 millas.

CONSTRUCTOR:

Boeing Aerospace Co., Seattle, Washington, Estados Unidos

COSTE:

70 millones de dólares americanos (junio 1977)

versación, se interesan por la nación a la que pertenece éste, agradecen la ayuda a su país y en numerosas ocasiones hacen alusiones al hecho de ser la primera vez que fuerzas armadas europeas ayudan a los Estados Unidos tras su guerra en 1898 o a lo extraño que resulta la situación de ser ayudados por soldados europeos cuando desde la I Guerra Mundial siempre eran ellos los que acudían en ayuda de sus aliados al otro lado del Atlántico.

Esta gran popularidad e intensa relación con los medios de comunicación ha requerido que el oficial de relaciones públicas lleve a cabo una importantísima labor de coordinación con los medios comunicación y control de la información que puede ser divulgada o deba ser protegida.

LECCIONES

– Esta Unidad, única genuinamente OTAN, muestra ser un instrumento valiosísimo de la Alianza para responder con prontitud en ayuda de uno de sus miembros.

– En esta misión de vigilancia contraterrorista se demanda gran concentración por parte de los operadores del AWACS ya que no se puede excluir ningún tráfico aéreo; aquí no se trata de fuerzas enemigas, sino de terroristas.

– Aunque los E.3A no están catalogadas dentro de los tipos de fuerzas de reacción rápida de la Alianza, disponen de la capacidad para realizar el despliegue de sus medios con rapidez y eficacia.

– Los aviones de transporte y entrenamiento TCA/B707 han puesto de manifiesto ser esenciales al proporcionar la capacidad de autonomía y sostenimiento de sus despliegues; por tanto para proyectar la Fuerza NAEW.

– El establecer procedimientos y criterios para control de la información y gestión de los medios de comunicación son esenciales para poder informar adecuada y correctamente, al tiempo que se pueda controlar y proteger la información; todo ello con la finalidad última de favorecer el desarrollo de las operaciones