



(Imagen cortesía de Wikimedia Commons)

Marines de EUA observan mientras un Corsario F4U del Cuerpo de infantería de marina proporciona apoyo aéreo cercano, 6 de diciembre de 1950, en las proximidades de la represa de Chosin, Corea. Se puede apreciar a un avión que atraviesa el humo de un exitoso ataque con bombas de napalm en un lugar de China Comunista.

# El precedente y justificación para una aeronave de ataque terrestre de ala fija

Mayor John Q. Bolton, Ejército de EUA

El Apoyo aéreo cercano (CAS, por sus siglas en inglés) eficaz depende de la cooperación estrecha entre unidades terrestres y aéreas, basado en la comprensión mutua y proximidad así como el adiestramiento de piloto y las características de la aeronave. A pesar de las recurrentes predicciones sobre el dominio unilateral del poder aéreo de muchos teóricos después de terminada la Primera Guerra Mundial, los equipos de aire a tierra siguen siendo el uso más eficaz del poder militar. La tecnología, especialmente las armas de precisión y stealth, pueden haber cambiado el comportamiento de las campañas aéreas, pero no han «logrado la revolución, a menudo, proclamada por muchos de los partidarios del poder aéreo»<sup>1</sup>.

En la Doctrina del Ejército ADRP 3-0 *Unified Land Operations* se refleja lo anteriormente dicho<sup>2</sup>. Cabe destacar que en el FM 3-90.6 *Brigade Combat Team* (BCT, por sus siglas en inglés) en el que se describe el uso de las unidades de combate primarias, se delinea el CAS como un requerimiento del Ejército. Los «[BCT] llevan a cabo sus misiones mediante la integración de las acciones de los batallones de maniobra, artillería de campaña, aviación, ingeniería, defensa antiaérea y misil, apoyo aéreo cercano y artillería naval»<sup>3</sup>.

## El caso del apoyo aéreo cercano orgánico del Ejército

Si bien sus helicópteros orgánicos son esenciales para las operaciones, el Ejército necesita el CAS, lo que significa aeronave de ala fija (FW, por sus siglas en inglés), para llevar a cabo su papel principal. Por lo tanto, frente a las iniciativas coordinadas por la Fuerza Aérea para reducir el CAS a fin de reconciliar otras prioridades presupuestarias —porque el CAS es esencial para la maniobra de armas combinadas— el Ejército debería proteger

su requerimiento en esta área mediante el desarrollo de sus propios recursos CAS orgánicos para aumentar el apoyo aéreo cercano de la Fuerza Aérea de EUA.

Aunque el Ejército considera el CAS esencial para sus propias operaciones de armas combinadas, la Fuerza Aérea de EUA lo considera como una misión de alto riesgo y de baja rentabilidad. El riesgo «a menudo, no compensa los daños infligidos, lo que hace la interdicción más eficaz desde la perspectiva de la Fuerza

Aérea»<sup>4</sup>. La ambivalencia del CAS de la Fuerza Aérea de EUA se convierte en preocupación con respecto a la «eficacia del uso de incursiones de aviones preciados en blancos dispersos, cerca de o mezclados con tropas amigas donde el riesgo de fratricidio es enorme»<sup>5</sup>. Esta perspectiva ha estado presente en la Fuerza Aérea desde la época de los años 30, cuando la Escuela Táctica de los Cuerpos Aéreos desarrolló y se centró en el bombardeo aéreo y la interdicción—cuando ambos necesitaban una



(Imagen cortesía de Wikimedia Commons)

Un caza bombardero Corsario F4U-4B del Cuerpo de infantería de marina de EUA recibe una revisión final de su cargamento de bombas y cohetes de 5 pulgadas antes de ser catapultado del portaavión de escolta *Sicily* (CVE-118) USS para llevar a cabo un ataque contra las fuerzas enemigas en Corea, otoño de 1950.

fuerza aérea independiente.

El foco institucional fue reforzado después de la Segunda Guerra Mundial cuando la Fuerza Aérea se convirtió en una rama del servicio independiente y solidificada por el Acuerdo Johnson-McConnell en 1966, que dio al Ejército el control sobre los helicópteros tácticos mientras que la Fuerza Aérea mantuvo todas las aeronaves de ataque de FW<sup>6</sup>. Como consecuencia de este hecho, el Ejército actualmente depende, casi exclusivamente, de la Fuerza Aérea de EUA para el apoyo aéreo cercano con aeronaves de ala fija (CAS FW, por sus siglas en inglés).

Sin embargo, el uso de medios no orgánicos para actividades críticas viola la unidad de mando y resulta en un apoyo aéreo cercano desempeñado por aeronaves concebidas principalmente para otras misiones. De ninguna manera esto quiere decir que es un fenómeno

reciente. Desde el descubrimiento del avión de propulsión a chorro, la Fuerza Aérea ha estado comprometida al concepto de avión multipropósito (MRA, por su sigla en inglés). Los programas de la Fuerza Aérea de EUA, centrados en la tecnología como un fin, en lugar de un medio, han invariablemente profetizado que las nuevas tecnologías atenuarán cualquier vacío en cuanto a la capacidad. Sin embargo, los MRA ejemplifican las características peyorativas del equipamiento militar estadounidense concebido para demostrar un coeficiente de capacidad basada en alto coste y un desempeño bajo en general de misiones clave. Suelen ser más grandes de lo necesario, excesivamente complejos y costosos. En resumidas cuentas, cuando se intenta hacer todo bien, se termina haciendo muchas cosas deficientemente. El resultado es tiempo, esfuerzo y dinero perdido intentando hacer milagros «que lo solucionan todo».

Además, los aviones multipropósito de alta tecnología invariablemente son más costosos que los aviones que reemplazan. A pesar de las proyecciones de bajo coste y ahorros debido a los adelantos de la tecnología, el avión MRA/Conjunto casi siempre cuesta más, hace menos y resulta en menos aviones adquiridos que lo originalmente previsto<sup>7</sup>. A menudo, el resultado es «costosos y delicados elefantes blancos de alta tecnología que solo rinden mejor en circunstancias de prueba distintas y poco representativas a los ambientes de combate»<sup>8</sup>.

El F-35 representa la iteración moderna de este proceso. Los críticos alegan que el F-35 es excesivamente costoso y no puede substituir al A-10 durante el CAS. Los partidarios sostienen que el F-35 no reemplaza al A-10, pero puede desempeñar muchas misiones incluyendo la interdicción contra sistemas de defensa antiaérea integradas de alta calidad y combate de aire a aire, todos igualmente eficaces. Lo que estos partidarios no comprenden es que la combinación de estas misiones degradan el rendimiento, independientemente de cuánta tecnología distintiva los diseñadores



(Foto cortesía del aerotécnico jefe Brett Clashman, Fuerza Aérea de EUA)

El avión A-10 Thunderbolt II de la Escuela de Armamento de la Fuerza Aérea de EUA lanza un misil Maverick AGM-65 durante una misión de adiestramiento de apoyo aéreo cercano, 23 de septiembre de 2011, sobre el polígono de Prueba y Adiestramiento en Nevada, Base de la Fuerza Aérea Nellis, estado de Nevada. Los recortes presupuestarios han amenazado con cancelar el programa del avión A-10.

introduzcan en el avión. El MRA puede dar una buena impresión, sin embargo, diseñarlo para desempeñar papeles múltiples y casi exclusivos desde el principio, inevitablemente resulta en una aeronave de desempeño deficiente. Además, las tripulaciones adiestradas para llevar a cabo múltiples misiones invariablemente desempeñarán unas mejor que otras. Dada las preferencias históricas e institucionales de la Fuerza Aérea de EUA junto con sus misiones más amplias, el CAS proporcionado al Ejército sufrirá tanto cualitativa como cuantitativamente.

Esta situación seguirá empeorando a medida que las presiones combinadas de los recortes presupuestarios, costes de aviones que van en continuo aumento y la necesidad de reemplazar los aviones más antiguos coincidan. Los aviones como el F-16 y F-15 se acercan rápidamente a su duración de servicio, lo que obliga al servicio a traer en línea al F-35, independientemente de sus problemas<sup>9</sup>. Este hecho pone al Ejército en una posición desventajosa: necesita del CAS pero no tiene capacidad orgánica, depende de otra rama del servicio para llevar a cabo la misión con aviones diseñados para otros propósitos.

El coste del avión debe medirse contra su capacidad y cantidad producida. Especialmente significativo es el coste marginal de cada avión sobre su predecesor. Con



(Imagen cortesía de John Voo, Flickr)

Una aeronave tal como el avión Beechcraft AT-6 de ataque aéreo ligero puede proporcionar al Ejército de EUA una plataforma económica sumamente capaz de satisfacer sus necesidades de apoyo aéreo cercano. La aeronave puede llevar una gran variedad de municiones de Estados Unidos y de la OTAN.

solo dos excepciones, desde los años 50 el coste marginal del (A-10 y F-16) sobrepasó 200 por ciento. Esto es un hecho incómodo para los defensores del MRA. Paradójicamente, este aumento en el coste resultó en una pequeña cantidad de aviones entregados y un desempeño relativamente deficiente si se compara al avión de una sola misión. En cambio, abundan ejemplos de aviones diseñados para una misión en especial que también terminaron desempeñando muchas otras misiones. Tome en consideración el P-51 Mustang, que dominó los cielos de Europa durante la Segunda Guerra Mundial como avión caza, avión caza-bombardero y avión de reconocimiento, y solo salió de su almacenamiento durante la Guerra de Corea —cuando los aviones de propulsión a chorro de la Fuerza Aérea desempeñaron deficientemente el CAS— como el F-51<sup>10</sup>.

## Los obstáculos que enfrenta el CAS del Ejército

La actual doctrina y pensamiento organizacional del Ejército descarta que la aviación del Ejército use la aeronave de ataque de ala fija. Además, al Ejército se le ha prohibido, al menos en papel, tener aeronaves de ataque de ala fija. Sin embargo, esto no le ha impedido operar los sistemas aéreos no tripulados (UAS, por sus siglas en inglés) de ala fija de casi todo tipo. Estas plataformas son lanzadas y operadas sin problemas por unidades del Ejército en el espacio aéreo controlado de

la Fuerza Aérea de EUA. También, los helicópteros del Ejército, de forma rutinaria, trabajan con los controladores terrestres y aéreos de la Fuerza Aérea de EUA, sin dificultad alguna, a menudo, sobre la altitud de coordinación. De manera que ¿sería diferente el avión de ataque de ala fija del Ejército que desempeña las mismas tareas?

En el nivel táctico, el Ejército requiere una aeronave que pueda cerrar la brecha de capacidad entre sus helicópteros y los aviones de propulsión a chorro de la Fuerza Aérea de EUA. La aeronave de ala fija ofrece grandes ventajas sobre los helicópteros en términos de velocidad, tiempo de espera sobre el blanco y coste. Así que, dada la aversión histórica de la Fuerza Aérea de EUA hacia el CAS y las limitaciones presupuestarias actuales, exacerbadas por una pérdida inminente de las capacidades de la Fuerza Aérea con el retiro del A-10, el Ejército requiere un nuevo enfoque si ha de disfrutar del CAS ininterrumpido para las fuerzas terrestres en el futuro. Sencillamente, si el CAS es un elemento vital de maniobra de armas combinadas —según la Doctrina del Ejército— el Ejército debería contar con aeronaves de ataque de ala fija orgánicas para proporcionar todo el espectro de apoyo de aviación.

En otro aspecto, al poner en servicio tal avión permitiría que la Fuerza Aérea de EUA se centre en sus misiones preferidas más amplias e institucionalizadas tal como la Superioridad aérea/Interdicción/Ataque

a nivel mundial. Una aeronave de ataque de ala fija del Ejército mejoraría las capacidades del Ejército contra las amenazas de bajo nivel, dejando que la Fuerza Aérea se centre en sus ambientes de alta amenaza. Este es el escenario de alto riesgo, baja posibilidad que dicta el diseño del avión de la Fuerza Aérea de EUA. Por lo tanto, solo el A-10 (que saldrá de servicio) y el AC-130 (limitado) están diseñados especialmente para el CAS. Otros aviones de la Fuerza Aérea de EUA no están concebidos para desempeñar el papel en el CAS, ni son rentables.

Una aeronave CAS de ala fija del Ejército no tendría tales limitaciones. Paradójicamente, el escenario de alta tecnología de la Fuerza Aérea de EUA, si bien es una amenaza, no representa la gran mayoría de los conflictos que encara Estados Unidos; en otras palabras, un avión del Ejército sería una solución de 80 por ciento, 95 por ciento de las veces. Los MRA de la Fuerza Aérea son una solución de 100 por ciento, 5 por ciento de las veces.

## El Tercer Ejército y el XIX Comando aéreo táctico

La reducción de las capacidades del CAS en la Fuerza Aérea de EUA —debido a la mencionada reducción del número de aviones y el alto coste de nuevos aviones que no están diseñados específicamente para desempeñar el CAS— no es deseable y no carece de precedentes. Luego de reconocer la eficacia de las fuerzas aéreas tácticas durante la Segunda Guerra Mundial, la Fuerza Aérea de EUA no proporcionó apoyo a las fuerzas terrestres porque favorecía las misiones de ataque (nuclear) estratégicas. Una de las consecuencias fue que tanto los comandantes terrestres del Ejército como

los de la Marina no se sintieron satisfechos con el CAS de la Fuerza Aérea de EUA; en Corea, el comandante del X Cuerpo, teniente general Ned Almond, criticó categóricamente el CAS de la Fuerza Aérea de EUA, comparado con lo que él consideró un apoyo excelente por parte del CLAS de la Marina<sup>11</sup>. Los asuntos relativos a la coordinación y rendimiento fueron, a la larga, corregidos cuando la Fuerza Aérea de EUA ubicó a los controladores en posiciones delanteras y desplegó aviones que no eran de propulsión a chorro para el CAS<sup>12</sup>. Sin embargo, la situación se repitió a principios de la guerra en Vietnam, que finalmente vio la aparición de plataformas tales como el cañonero AC-47, el OV-10 Bronco, y más importante aún, la trascendental llegada del helicóptero. En Corea, Vietnam y, en menor grado, Irak y Afganistán, la Fuerza Aérea se vio obligada a adoptar procedimientos y aviones que no les interesaban mucho tales como el A-10, AC-130 y OV-10. Ya para

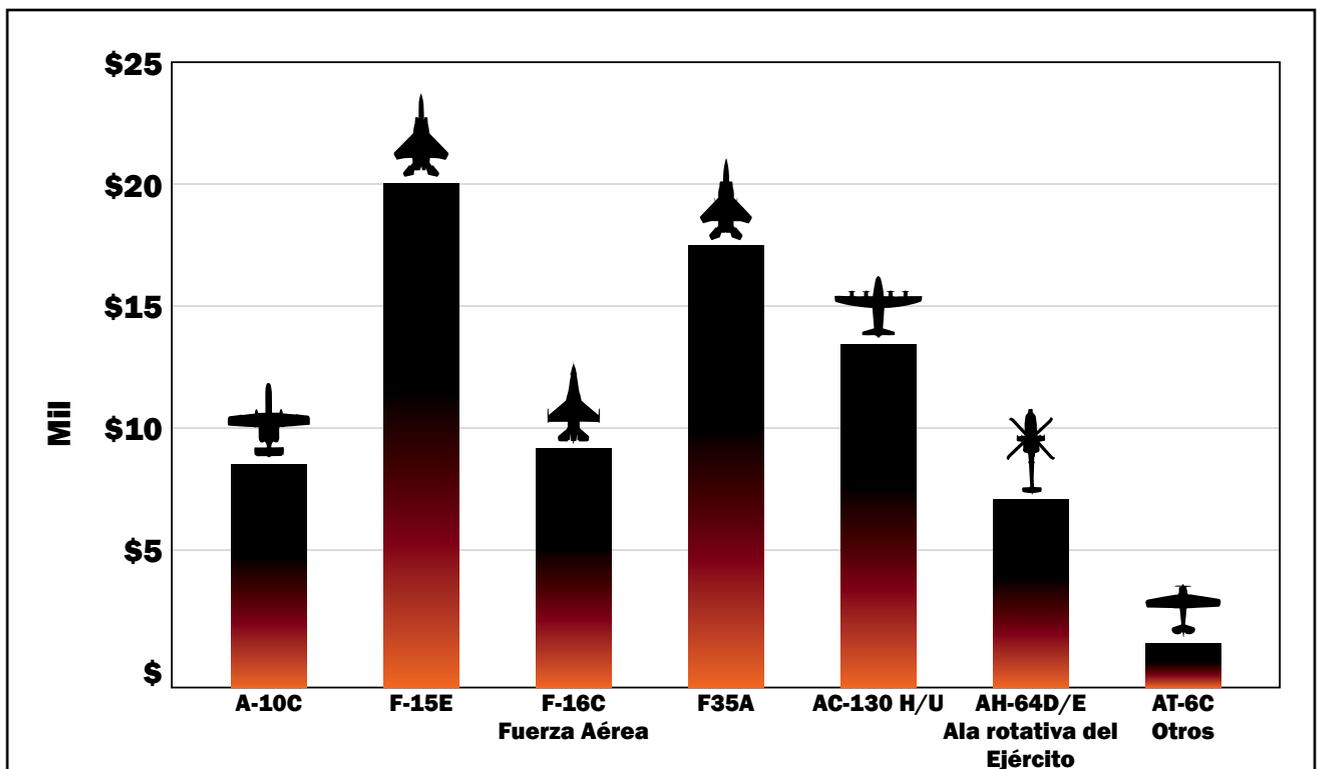


(Imagen cortesía de la Fuerza Aérea de EUA)

El general George S. Patton y el brigadier general Otto P. Weyland, 1944, en Nancy, Francia, donde estaba acantonada la comandancia avanzada del Tercer Ejército y el XIX Comando aéreo táctico.

1991, la aparición de la Aviación del Ejército mitigó muchos de los conflictos entre el Ejército y la Fuerza Aérea, aunque la Aviación del Ejército permaneció limitada a helicópteros; esto creó una significativa brecha en cuanto a la capacidad.

La historia nos ofrece un ejemplo de cooperación del Ejército-Fuerza Aérea eficaz proveniente de Europa del Norte durante la Segunda Guerra Mundial. Con base en una comprensión mutua y cercanía, el Tercer Ejército del general George Patton y el brigadier general Otto Weyland, Comando aéreo táctico (TAC, por sus siglas en inglés) adoptaron la cooperación estrecha y forjaron un equipo capaz. Aunque oficiales de la Fuerza Aérea (en ese entonces llamado Cuerpo de aviación



(Fuente: referencia 28)

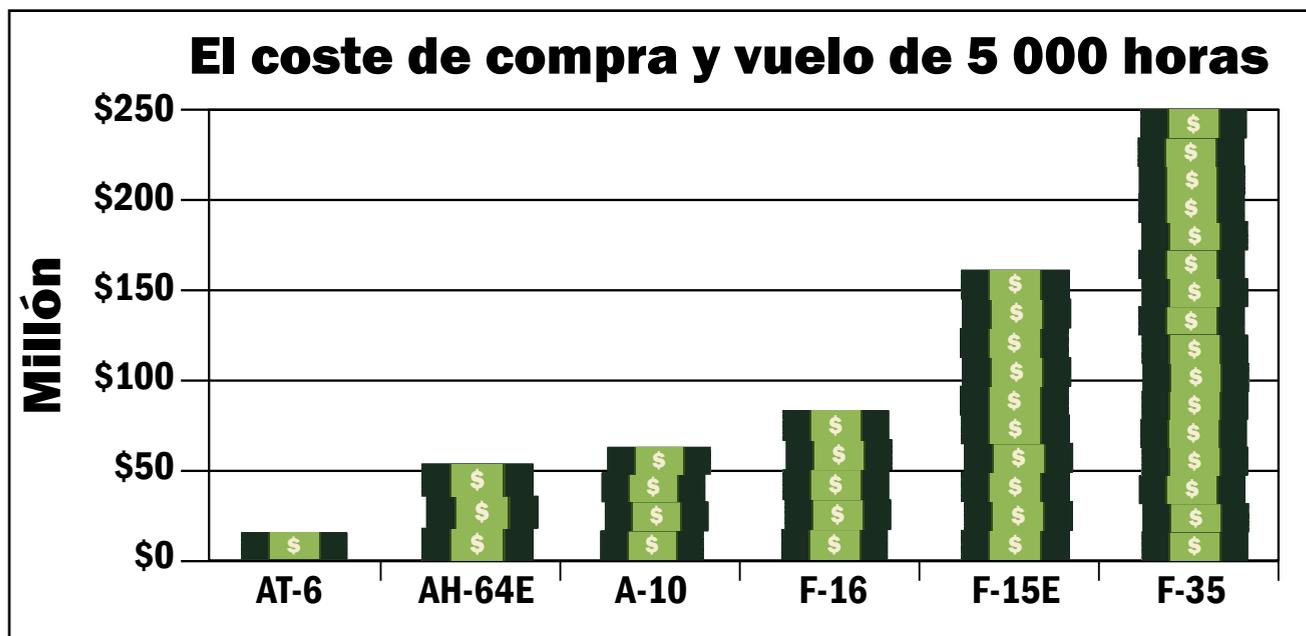
**Figura 1. Coste de operación por hora de distintas fuentes de aeronaves de ataque**

del Ejército) usaron la doctrina para exigir un estatus recíproco con las fuerzas terrestres, desde el punto de vista de Weyland era solo un punto de partida para el desarrollo de soluciones adecuadas para cada caso<sup>13</sup>. Weyland adoptó su papel como «un experto en poder aéreo táctico»<sup>14</sup>. Había pasado gran parte de su carrera en operaciones tácticas y por lo tanto, conocía a «las fuerzas terrestres como las palmas de sus manos»<sup>15</sup>.

A fin de apoyar a Patton, «Wayland se deshizo del libro de poder aéreo, descentralizó las operaciones, delegó el mando [y] descentralizó los recursos según viniera al caso»<sup>16</sup>. A medida que avanzaba el Tercer Ejército, Wayland movió frecuentemente su cuartel general para mantenerse al tanto. En ese punto, a finales de agosto de 1944, el XIX TAC contaba con cuatro elementos independientes dispersados por todo el norte de Francia para coordinar sus unidades subalternas que operaban desde una docena de aeródromos distintos<sup>17</sup>. En esos meses, el XIX TAC se desplazó 7 veces, por un total de casi 402 kilómetros<sup>18</sup>. Los desplazamientos frecuentes demostraron que Wayland comprendió que su cuartel general necesitaba estar cerca del comandante terrestre

para poder facilitar la cooperación estrecha y comprensión mutua entre las unidades terrestres y aéreas.

Debido a la cooperación estrecha entre el Tercer Ejército y el XIX TAC, los procedimientos para solicitar y controlar el apoyo aéreo fueron racionalizados e integrados en las operaciones<sup>19</sup>. Wayland asignó a pilotos para acompañar a cada comandante de columna blindada a fin de «asesorarlos con respecto a las capacidades aéreas y cómo llevar a los aviones hacia sus objetivos»<sup>20</sup>. A raíz de este énfasis en la comunicación personal y cercanía al personal de maniobra, las unidades aéreas y terrestres eficazmente coordinaron sus acciones. A medida que rápidamente mejoraba la cooperación aeroterrestre estadounidense, un comandante de la división Wehrmacht amargamente catalogó el uso de aviones tácticos y artillería estadounidenses de «excelente»<sup>21</sup>. En vista de la persecución implacable de los aviones caza-bombarderos, muchos soldados alemanes desarrollaron lo que denominaron «la búsqueda alemana», con la cabeza mirando hacia el cielo buscaban el siguiente avión caza-bombardero que se acercaba para atacar<sup>22</sup>.



(Fuente: referencia 28)

**Figura 2. Coste de propiedad total por aeronave (valor del dólar en 2014)**

Además, la cercanía del XIX TAC y el cuartel general del Tercer Ejército permitió el perfeccionamiento de abajo arriba de los planes operacionales así como las relaciones habituales entre las unidades aéreas y terrestres inferiores a los niveles de mando, a menudo, en el nivel regimiento (brigada). Por otra parte, como la Brigada de aviación de combate del Ejército (CAB, por sus siglas en inglés), y a diferencia de la doctrina de la Fuerza Aérea de EUA moderna, las operaciones del TAC fueron «planeadas, discutidas y organizadas conjuntamente»<sup>23</sup>.

### Una comparación con la aviación del Ejército

La eficacia demostrada por el Tercer Ejército y el XIX TAC estableció un precedente para la CAB del Ejército actual, que proporciona un nivel de apoyo e integración similar a las unidades terrestres. Debido a la cadena de mando orgánica, cercanía y comprensión mutua habilitada por la actual organización de tarea CAB-división de Ejército/Brigada, los pilotos del Ejército pueden adaptar y usar el poder aéreo de la manera más conveniente para las fuerzas terrestres.

Al comparar las misiones doctrinales y organizaciones de los TAC y de las CAB se observan las similitudes. Aunque las organizaciones de la CAB y el TAC son distintas en escala y alcance, su relación y

cooperación con las fuerzas terrestres son muy similares<sup>24</sup>. De hecho, la CAB desempeña misiones que no tienen que ver con ataques ni reconocimiento, tal como movimiento aéreo, asalto aéreo y MEDEVAC (Evacuaciones médicas).

Con respecto al apoyo aéreo, la CAB usa procedimientos similares a los que usa el TAC. Su cercanía y relación de trabajo normal con las unidades terrestres fomenta la unidad de mando y una comprensión común del ambiente operacional, ya que la CAB se encuentra sencillamente más cerca del lugar donde se necesita. En vista de que los helicópteros del Ejército no requieren lugares mejorados o pistas largas, pueden ubicarse en posiciones avanzadas con las unidades terrestres. Sin embargo, la Fuerza Aérea de EUA, con escasas excepciones, no ha puesto un avión en posición avanzada en lugares austeros desde Corea. Si bien el avión de la Fuerza Aérea de EUA puede mitigar, en algo, la distancia a través de la velocidad, nada es tan eficaz en el desarrollo del conocimiento situacional como la cercanía a los sucesos. En vista de que el avión del Ejército opera en posiciones avanzadas, intrínsecamente tienen este rasgo junto con las características de poder aéreo tradicional tales como flexibilidad, capacidad de reacción inmediata y potencia de fuego. Como consecuencia de este hecho, el marco conceptual organizacional

y operacional de la aviación del Ejército puede fácilmente dar cabida a la aeronave de ataque de ala fija.

## Cómo asumir la superioridad aérea mientras se limitan los costes

Además de la aversión institucional de la Fuerza Aérea de EUA contra el CAS y el costo, cada vez más alto de los aviones, otro factor que limitará, sin duda alguna, al CAS de la Fuerza Aérea de EUA es la falta de cooperación entre las ramas del servicio. En vista de que la Fuerza Aérea ha demostrado, invariablemente, que considera al CAS como «una misión de baja prioridad o, un uso menos eficaz del poder aéreo que la interdicción, o el bombardeo estratégico», el Ejército no se preocupa mucho de coordinar adiestramiento con los escuadrones de la Fuerza Aérea de EUA y esta última centra a sus pilotos en otras misiones, presumiendo que pueden desempeñar el CAS, de surgir la necesidad<sup>25</sup>. El retiro del A-10, la llegada del F-35 y los recortes presupuestarios inminentes empeoran la situación. Sin embargo, las operaciones conjuntas en los últimos 10 años han llenado algo del vacío —los escuadrones de enlace de la Fuerza Aérea de EUA no están ubicados con las divisiones del Ejército— siempre existirá el vacío entre las diferentes ramas del servicio.

El hecho de que el Ejército depende del CAS de la Fuerza Aérea contradice numerosos principios de guerra, especialmente la unidad de mando; el comandante que lleva a cabo una misión debe controlar directamente todas las herramientas requeridas para el éxito. En el nivel táctico, esto implica control. Si el Ejército ha de ser «decisivo» en las operaciones terrestres, no debería restringir artificialmente sus medios. En vista de que la doctrina del Ejército reconoce la necesidad de aeronaves de ala fija para el CAS, además de la aviación del Ejército, se deduce que el Ejército debe tener y controlar los recursos para la misión. El Ejército necesita un avión diseñado para la misión de CAS que su doctrina describe como esencial.



(Imagen cortesía del Cuerpo de infantería de marina de EUA)

Un equipo de observadores aéreos de la Infantería de marina guía un avión Corsario del Cuerpo de infantería de marina para un ataque en una colina capturada por el enemigo durante la Guerra de Corea (circa 1950). El «Corsario negro» fue sumamente elogiado tanto por soldados como marines por sus ataques aéreos precisos en los blancos y su apoyo aéreo cercano de las unidades avanzadas.

## Una solución para el CAS del Ejército

El avión turbohélice actual ofrece una solución para llenar el vacío en cuanto a la capacidad descrita anteriormente al proporcionar la combinación ideal de costes y capacidades. El avión turbohélice como el Beechcraft AT-6 es lo suficientemente veloz para trasladarse rápidamente a través de un teatro, sin embargo, funciona a velocidades más bajas conducentes a la adquisición de blanco por largos periodos una vez que se encuentra frente al blanco. Este avión además cuenta con aviónica y sensores modernos que se encuentran en aviones avanzados y usa armas de precisión común como el misil AGM-114 Hellfire y las series GBU y bombas guiadas por el sistema de posicionamiento global (GPS, por sus siglas en inglés)<sup>26</sup>. Por otra parte, los

aviones turbohélices pueden volar sin rumbo definido hasta por cinco horas, aterrizar en pistas de aterrizajes cortas, o caminos de tierra y proporcionar fuego de precisión. Comparado con el avión de propulsión a chorro y los helicópteros del Ejército, los aviones turbohélices son económicos; por ejemplo, un escuadrón de 24 aviones AT-6 costaría menos que un solo avión F-35A, o unos pocos más que dos aviones F-15E.

En una típica misión de tres horas de duración vistas en Irak y Afganistán, un avión turbohélice del Ejército ahorra casi USD 18 000 si se compara con el AH-64E, y casi USD 88 000 en comparación con el F-35A. Los aviones turbohélice de ataque ligero desempeñan la misión de «bombarderos» que necesita el Ejército de EUA<sup>27</sup>. En la Figura 1 y 2 se muestran los ahorros de coste proporcionados por estos tipos de aviones<sup>28</sup>.

## Las condiciones en las que funciona el CAS

Incluso en situaciones con una defensa aérea enemiga significativa, o amenaza de avión, que es la responsabilidad táctica principal de la Fuerza Aérea de EUA, la doctrina del CAS de la Fuerza Aérea asume la superioridad aérea como un prerrequisito para llevar a cabo operaciones<sup>29</sup>. De igual manera, en vista de la vulnerabilidad evidente del avión de CAS del Ejército de EUA contra aviones enemigos que no han sido neutralizados, el Ejército también debe asumir la superioridad como precondition para el apoyo exitoso de tropas terrestres. Tal presunción permite que un avión diseñado específicamente para llevar a cabo el CAS, fundamentalmente sacrifique otras características tal como la supervivencia de combate de aire a aire. Un factor que emerge de tales condiciones es que, si bien la tecnología es importante, el CAS eficaz no se trata de la «caja», que significa el avión y su tecnología, sino del «hombre en la caja»<sup>30</sup>.

Además, las características del avión son importantes. Estas características, desde el punto de vista de un comandante terrestre, son congruentes a través de la historia desde la Segunda Guerra Mundial, Vietnam, Irak hasta Afganistán. Las características deseadas de un avión que apoya a las tropas terrestres con el CAS son, a saber: resistencia, capacidad de reacción inmediata, conocimiento de la situación, capacidad de supervivencia y comunicaciones de aire a tierra eficaces.

## El CAS del Ejército proporciona continuidad sostenida durante el contacto

En vista de que la superioridad aérea es un prerrequisito indiscutible para las operaciones y que la Fuerza Aérea de EUA prefiere la interdicción en lugar del CAS, sucede que el número de incursiones de CAS de la Fuerza Aérea disponibles disminuirá a medida que se reduce la flota de la Fuerza Aérea. Esto muy bien puede dar lugar a una situación donde los MRA se vean sobrecargados, alternando misiones de diferentes tipos lo cual evita que se centren en misiones específicas así como las relaciones estrechas que el CAS requiere. Esto puede llevar a aumentar el riesgo de fratricidio para las fuerzas terrestres durante las misiones de CAS, como lo demostrado en un incidente reciente en Afganistán.

El 9 de junio de 2014, un bombardero B-1B de la Fuerza Aérea de EUA dejó caer dos bombas guiadas por GPS de 226.8 kilogramos sobre un equipo de Fuerzas especiales del Ejército que trabajaba con las fuerzas de seguridad afganas, que dio como resultado en cinco muertos<sup>31</sup>. Muchos errores cometidos por la tripulación aérea y los elementos terrestres contribuyeron a las muertes en tierra, que son todas actividades históricamente endémicas del CAS. El controlador no estaba familiarizado con el ambiente operacional; la tripulación no podía obtener visualmente las posiciones amigas o enemigas sobre los 12 000 pies de altura; y el equipo de aire a tierra no comprendía las capacidades y limitaciones de la localización y adquisición de blanco y equipos de transmisión de señales. En vista de que la tripulación aérea creyó que podían identificar las luces estroboscópicas amigas, el equipo de aire a tierra «colectivamente no ejecutó eficazmente los procedimientos básicos, que produjo un conocimiento de la situación deficiente e identificación de blanco incorrecta»<sup>32</sup>. Lamentablemente, cuando se trata del CAS, este tipo de incidente trágico es demasiado común.

## Sugerencias

El Ejército requiere un avión bajo su control directo diseñado para el CAS. Según un informe del X Cuerpo de Ejército en 1950: «Evidentemente cualquier arma bélica es más adecuada para el fin que ha sido concebida»<sup>33</sup>. La tecnología no puede solucionar estos dilemas; solo puede proporcionar herramientas mejoradas. Sin

embargo, hay un punto de rendimiento decreciente: «Comparado a los aviones caza-bombarderos de ambos periodos, resulta que un Stuka era tan capaz de destruir un tanque de la Segunda Guerra Mundial como lo haría un Warthog A-10 en la actualidad. Del mismo modo, los P-47 en 1944 y 1945 hicieron tantas incursiones para destruir un puente o atacar un tren como un F-16 después de 6 décadas y media»<sup>34</sup>. Sin embargo, el coste de un F-16 en la actualidad es de una magnitud superior a la de los aviones que desempeñaron previamente las misiones<sup>35</sup>.

En consecuencia, el CAS es una necesidad que el Ejército debe desarrollar orgánicamente mientras las armas del servicio no puedan superar «las barreras que impiden a las tropas recibir el adiestramiento realista y estandarizado» requerido<sup>36</sup>. En la actualidad, los MRA solo proporcionan algunas capacidades necesarias para las fuerzas terrestres. Es cierto que los aviones de propulsión a chorro pueden ser receptivos, pueden llevar materiales de guerra importantes, y sobreviven las amenazas tanto de alto como bajo nivel. Por otra parte, el desplazamiento de unidades aéreas de las unidades terrestres y la velocidad de los aviones de propulsión a chorro necesitan procedimientos de uso relativamente restrictivos, a diferencia de los métodos flexibles y menos formales usados por la aviación del Ejército<sup>37</sup>.

El Ejército debería llenar el vacío que existe entre sus helicópteros y el CAS de la Fuerza Aérea de EUA con su propio avión de ataque de ala fija. Asignar un avión turbohélice en la CAB parece lo más adecuado. El poner en servicio a este tipo de avión aumentaría el CAS de la Fuerza Aérea de EUA, lo cual proporcionaría al Ejército una plataforma de ataque capaz a un costo relativamente bajo. Esta transición podría permitir a la CAB del Ejército apoyar las iniciativas conjuntas, si el Ejército pasa el exceso de incursiones al comandante de fuerza conjunta, de igual manera que a la aviación del Cuerpo de infantería de marina<sup>38</sup>.

En ausencia de importantes asignaciones de la Fuerza Aérea de EUA durante las operaciones activas, los comandantes del Ejército emplearán los recursos de aviación orgánicos que tienen a su disposición, los que en la actualidad son principalmente los helicópteros de la aviación del Ejército. Sin embargo, los comandantes del Ejército necesitan la capacidad y flexibilidad que proporciona la aeronave de ala fija tales como velocidad, tiempo de espera sobre el blanco y supervivencia basado en la altitud. Además, el Ejército institucional apreciará los costes bajos de adquisición y operacionales de tales aeronaves. El combinar las ventajas de un avión turbohélice de FW con la capacidad probada de los helicópteros del Ejército es la solución ideal. ■

*El mayor John Q. Bolton, es un estudiante (de chino) del Instituto de idiomas del Departamento de Defensa en Monterrey, estado de California como parte del Programa Escolar Olmsted. Una de sus asignaciones es la de estudiante en la Escuela de Comando y Estado Mayor (CGSC, por sus siglas en inglés) en el Fuerte Leavenworth, estado de Kansas, donde recibió el premio George C. Marshall. Cuenta a su haber con una licenciatura en Ingeniería mecánica de la Academia militar de Estados Unidos, una maestría de la Escuela de Comando y Estado Mayor (CGSC). En calidad de piloto del Ejército de EUA (AH-64/D/E), entre sus asignaciones se encuentran múltiples despliegues durante la Operación Libertad Iraquí y Libertad Duradera.*

## Referencias Bibliográficas

1. Robert A. Pape, «The True Worth of Air Power», *Foreign Affairs* 83(2) (marzo-abril de 2004): p. 116-30.
2. Army Doctrine Reference Publication 3-0, *Unified Land Operations* (Washington, DC: Oficina federal de imprenta de EUA [GPO], mayo de 2012), p. 1-14 y 1-15.
3. Manual de campaña (FM) 3-90.6, *Brigade Combat Team* (Washington, DC: U.S. GPO. agosto de 2010, págs. 1-10
4. I.B. Holley, «A Retrospect on Close Air Support», en *Case*

*Studies in the Development of Close Air Support*, ed. Benjamin Frankling Cooling (Washington, DC: Oficina de historia de la Fuerza Aérea, 1990), p. 555.

5. Edward Weber, «The Future of Fixed-Wing Close Air Support: Does the Army Need It to Fight?», (Tesis de maestría, Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército [CGSC, por sus siglas en inglés], 1998), p. 8.
6. Robert Futrell, *Ideas, Concepts, and Doctrine: Basic Thinking*

in the United States Air Force 1907-1964 (Base de la Fuerza Aérea Maxwell, estado de Alabama: Universidad del Aire, 1974).

7. RAND Corporation, «Do Joint Fighter Programs Save Money?» por Mark A. Lorell, Michael Kennedy, Robert S. Leonard, Ken Munson, Shmuel Abramzon, David L. An, y Robert A. Guffey (Santa Monica, CA: RAND, 2013), págs. 39–40.

8. James Fallows, «The Tragedy of the American Military», *The Atlantic* (enero–febrero de 2015): págs. 18–21, accedido el 26 de mayo de 2015, <http://www.theatlantic.com/features/archive/2014/12/the-tragedy-of-the-american-military/3835>.

9. Congressional Budget Office, «Alternatives for Modernizing U.S. Fighter Forces» (Washington, DC: CBO mayo 2009), accedido el 15 de mayo de 2015 <https://www.cbo.gov/publication/41181>.

10. Allan R. Millett, «Korea, 1950-1953», en *Cooling*, p. 363.

11. Título de la carta del general Almond al jefe de las fuerzas terrestres del Ejército: Effectiveness of Close Air Support, 1952, Joint Tactical Air, Support Board Decimal File 1949-1951, Army Field Forces HQS, General Staff, G-3 Section; 373.21, Box No. 484; HQ Army Ground Forces, Record Group 337; National Archives Building, College Park, MD, 19.

12. Robert Futrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953* (New York: Duell, 1961), 58, 362–63.

13. Bradford J. Shwedo, *XIX Tactical Air Command and Ultra* (Base de la Fuerza Aérea Maxwell, estado de Alabama: Air University Press, 2001), p. 8.

14. Michael J. Chandler, «Gen Otto P. Weyland, USAF-Close Air Support in the Korean War» (tesis de maestría, Escuela de Estudios Aéreos y Espaciales Avanzados), p. 19.

15. *Ibid.*, págs. 17–18.

16. Dennis E. Showalter, *Patton and Rommel: Men of War in the Twentieth Century*, 1ª ed. (New York: Berkley Caliber, 2005), p. 371.

17. David N. Spires, *Air Power for Patton's Army: XIX Tactical Air Command in the Second World War* (Washington, DC: Air Force History and Museums Program, 2002), p. 152.

18. XIX Tactical Air Command, «Twelve Thousand Fighter-Bomber Sorties: XIX Tactical Air Command's First Month Operations in Support of Third US Army in France», France, septiembre de 1944, p. 59, accedido el 1 de marzo de 2015, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/ref/collection/p4013coll8/id/356>.

19. W.A. Jacobs, «The Battle for France, 1944», en *Cooling*, p. 260.

20. Kenn Rust, *The 9th Air Force in World War II* (Fallbrook, CA: Aero Publishers, 1967), págs. 67–68.

21. Heinz Günther Guderian and Fritz Kramer, *Fighting in Normandy: The German Army from D-Day to Villers-Bocage* (Mechanicsburg, PA: Greenhill Books, 2001), p. 202.

22. Max Hastings, *Overlord: D-Day and the Battle for Normandy* (New York: Simon/Schuster, 1984), p. 183.

23. Conferencia entre el general Patton, General Weyland, y correponales de SHAEF, 16 de diciembre de 1944, Nancy, France, Patton Papers; Box 12, Folder 15: Diary 1943–1945, Manuscript Division, Library of Congress, Washington, DC.

24. John Bolton, «The High Cost of High-priced Aircraft», *Small Wars Journal* (26 de octubre de 2015), accedido el 29 de marzo de 2016, <http://smallwarsjournal.com/jrnl/art/the-high-cost-of-high-price-aircraft>.

25. Michael H. Johnson, «Cleared to Engage-Improving Joint Close Air Support Effectiveness» (monografía, Escuela Aérea de Comando y Estado Mayor, junio de 2008), p. 6.

26. Steve Tittel, «Cost, Capability, and the Hunt for a Lightweight Ground Attack Aircraft», (tesis de maestría Army CGSC, 2009), págs. 44–46;

27. Pape, «The True Worth of Air Power».

28. Hourly Operating Cost of Various Attack Aircraft source: Department of Defense (DOD), «Fixed-Wing and Rotary-Wing Reimbursement Rates», Datos de los años fiscales 2011–2014, accedido el 29 de marzo de 2016, <http://comptroller.defense.gov>; Total Ownership Costs per Aircraft (2014 Dollars) source: Department of Defense Comptroller, Program Acquisition Cost by Weapons System-FY 2008-2015 (Washington, DC: DOD, marzo de 2014), accedido el 29 de marzo de 2016, <https://time-military.files.wordpress.com/2013/04/afcap-data-for-2008-2012.xlsx>. Observación en cuanto a la metodología: Los costes del avión son notoriamente difíciles de precisar. En este artículo se usaron distintas fuentes de contraloría de la Fuerza Aérea de EUA y del Departamento de Defensa. Si una aeronave tiene distintas variantes, se usa el coste unitario mayormente producido. Los costes mostrados están todos reflejados en el valor del dólar en 2014, ajustado al índice de precios al consumidor promedio de fin de año 2014. Fuentes de costes: Col. James C. Ruehrmund hijo, retirado, USAF, y Christopher J. Bowie, *Arsenal of Airpower: USAF Aircraft Inventory 1950–2009* (Arlington, VA: Mitchell Institute Press, 2010); Department of Defense Comptroller, Program Acquisition Cost by Weapons System-FY 2008–2015 (Washington, DC: Department of Defense Comptroller, Program Acquisition Cost by Weapons System-FY 2008-2015 (Washington, DC: DOD, marzo de 2014), accedido el 28 de abril de 2015, <http://comptroller.defense.gov>; and DOD, «Fixed-Wing and Rotary-Wing Reimbursement Rates», Datos de los años fiscales 2011–2014, accedido el 15 de mayo de 2015, <http://comptroller.defense.gov>.

29. Joint Publication (JP) 3-09.3, *Close Air Support* (Washington, DC: U.S. GPO, noviembre de 2014), xii.

30. Steve Brown, Department of Joint, International, and Multi-National Operations, Army CGSC, conversación con el autor, 20 de abril de 2015.

31. Jeffrey Harrigan, MG, USAF, «Executive Summary of Coalition Airstrike in the Vicinity of Arghandab, Afghanistan, 9 de junio de 2014», US Central Command, August 2014, accedido el 8 de mayo de 2015, <http://www.scribd.com/doc/238691680>.

32. *Ibid.*, p. 2.

33. X Corps, «Army Tactical Air Support Requirements and Trends in Air-Ground Methods», Korea, December 1950, p. 3, accedido el 28 abril de 2015, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/ref/collection/p4013coll11/id/1571>.

34. Martin Van Creveld, *The Age of Air Power* (New York: Public Affairs, 2012), 433.

35. Grant Hammond, *The Mind of War: John Boyd and American Security* (Washington, DC: Smithsonian Books, 2001), p. 109.

36. General Accounting Office (GAO), Military Readiness Division, *Lingering Training, and Equipment Issues Hamper Air Support of Ground Forces* (Washington, DC: U.S. GAO, mayo de 2003, accedido el 1 de mayo de 2015, <http://www.gao.gov/assets/240/238142.pdf>.

37. FW aircraft utilized a 9-line, target-centric CAS brief as opposed to the 5-line, friendly-centric brief used by RW aircraft. Ver JP 3-09.3, capítulo. V.

38. JP 3-09.3.