

# Diez Mil Pies y Diez Mil Millas

## Reconciliación de la Cultura de Nuestra Fuerza Aérea con los Aviones de Control Remoto y la Nueva Naturaleza del Combate Aéreo

MAYOR DAVE BLAIR, USAF

Acabamos de ganar una guerra donde muchos héroes volaban en aviones. La siguiente guerra puede librarse con aviones sin pilotos... Tiren por la ventana todo lo que han aprendido sobre la aviación en combate y pongámonos a trabajar en la aviación de mañana.

—General Henry “Hap” Arnold, Fuerzas Aérea del Ejército de EE.UU., 1945

### Introducción: Una historia, dos aspectos

El fuego nutrido de una ametralladora DShK de calibre 0,50 inmoviliza a un grupo de Mar, Aire y Tierra de la Armada (SEALS por sus siglas en inglés).<sup>1</sup> El grupo, en inferioridad numérica y de armas, tiene una línea de salvamento—el avión en el otro extremo de su radio del controlador de ataque de terminales conjunto. El avión está muy lejos del alcance de cualquiera de las armas de los insurgentes, pero al piloto no le pasa esa idea por la cabeza al concentrarse únicamente en sus camaradas, que no disfrutaban del mismo lujo. De forma muy rápida, una GBU-12 pone al DShK fuera de servicio.<sup>2</sup> Dos minutos después, unos misiles del atacante acaban con un grupo de insurgentes que trataban de flanquear al grupo. Los SEALs, al no estar ya inmovilizados, responden al fuego, y el adversario se retira. Una vez que se asienta el polvo, los amigos vuelven al sitio de exfiltración.<sup>3</sup> Cuando se relata la historia, las acciones de la tripulación marcaron la diferencia entre la vida y la muerte para los valientes miembros de esta fuerza de operaciones especiales.

La parte más importante de esta historia es saber que los buenos regresaron sanos y salvos. Aún así, podríamos contar la misma historia con una tripulación de un avión F-15E Strike Eagle o un MQ-9 Reaper de control remoto (RPA por sus siglas en inglés) como protagonista. En el caso anterior, nuestras instituciones probablemente anunciarían el heroísmo de la tripulación con condecoraciones, pero en el último caso, las mismas instituciones recordarían a la tripulación que sus esfuerzos no reúnen las condiciones de “tiempo de combate”. Las necesidades urgentes del combate tuvieron como consecuencia un crecimiento explosivo de RPA, pero a las personas que satisfacen esas necesidades les dicen que no están en combate. Esta contradicción merece una respuesta.

Como el reconocimiento institucional transmite mensajes eficaces sobre la evaluación relativa, esta distinción merece una exploración adicional. Las fuerzas armadas otorgan medallas de combate por combate, pero en cada nuevo conflicto, la tecnología y las tácticas cambian nuestras definiciones—las líneas del frente se expanden junto con el alcance de las nuevas armas. Este hecho se aplica ciertamente a conflictos actuales, iniciados por enemigos que atacaron por primera vez cuando nos atacaron en nuestra patria por medio de enlaces de transporte y comunicaciones globalizados—conexiones que ahora permiten a nuestros guerreros participar en com-

bate directo desde la patria. De aquí que nuestras definiciones deban reexaminarse a la luz de este frente de batalla globalmente descentralizado.

## Respuesta a la sabiduría convencional: Riesgo de combate

Empezamos con el contra-argumento de que los operadores de los RPA no están en combate porque no arriesgan sus vidas. La base de esta idea es el concepto de “riesgo de combate”—las vidas en peligro frente al fuego enemigo clasifican esa actividad particular como combate. Hay dos razones principales que hacen que esta noción sea muy problemática: (1) no diferenciamos entre niveles de riesgo tecnológicamente mitigado en otras plataformas, y (2) en caso de los RPA, simplemente no es cierto.

En primer lugar, ¿cuál es la diferencia de riesgo entre 10.000 pies y 10.000 millas en conflictos normales? Cuando un avión tripulado con dos motores de repuesto roza la parte superior de una zona de combate, muy lejos del alcance de una amenaza realista, ¿por qué consideramos que ese caso es combate pero el disparo de un Hellfire por un Predator como un apoyo de combate? Al profundizar en este asunto, debemos concluir que los avances tecnológicos que reducen el riesgo de combate no deben disminuir la realidad del combate. Los apologistas del statu quo a menudo desaprovechan defensas que aprovechan la tecnología como cobardes, pero esas perspectivas normalmente se encuentran desbordadas por individuos capaces de adoptar los cambios que ha traído la tecnología. (Los ejemplos de armas de fuego en Japón, las ballestas medievales y los submarinos de la Primera Guerra Mundial son todos ellos hablan de órdenes arraigadas que invocan el honor para defenderse de los avances tecnológicos).

Al recordar a un piloto de F-22 particularmente vociferante (y ebrio), que afirmaba con énfasis que “luchar a guerra por video teleconferencia no es muy honorable”, podríamos decir lo mismo de disparar un misil más allá de un alcance visual desde un avión caza protegido con tecnología de encubrimiento. Sería difícil imaginarse que el mismo individuo se sintiera forzado a activar su transpondedor de radar al ponerse en contacto con el enemigo, simplemente para reestablecer el honor a su víctima mitigando sus defensas tecnológicas. El sistema de control descentralizado del Predator no se adapta menos bien a la categoría de defensas tecnológicas. En otras plataformas, las contramedidas y contratácticas no invalidan la realidad del combate, incluso al mitigar sus riesgos—hacer eso introduce un incentivo profundamente perverso y retrógrado.

En lo que se refiere a lo segundo, no creo que los operadores de RPA corran menos peligro que sus homólogos tripulados. De hecho, afirmo que tal vez sea todo lo contrario. Recuerden que los individuos muertos en el ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001 en el Pentágono recibieron el Corazón Púrpura, una medalla de combate. Esta guerra es global, y nuestros enemigos también tienen un alcance global. Si nos encontráramos en la posición de nuestros enemigos, ¿pasaríamos tiempo y llamaríamos la atención tratando de comprar un misil de alto perfil cuando un ataque terrorista a operadores de RPA en Estados Unidos continentales produciría mejores resultados? Esperemos que no se produzca esa situación, pero estoy convencido que la diferencia de riesgo entre ser un operador de RPA en esta guerra es al menos la de un piloto en el teatro de operaciones. ¿En qué se diferencia un ataque terrorista de camino al trabajo del fuego terrestre en un ascenso inicial? En ambos casos, alguien se pone a tiro del enemigo en ruta al área del objetivo.

Además, el acto de emplear cinética conlleva un grado de riesgo personal. Por un lado, los operadores están siempre sujetos a juicios limitados por el tiempo según las instrucciones especiales.<sup>4</sup> Disparar un arma fuera de esas reglas puede acabar con ellos en la cárcel. Más allá de este caso, un disparo en “peligro inmediato” puede acabar con una baja amiga—el riesgo que aceptamos con el peligro inmediato.<sup>5</sup> No obstante, la legalidad del disparo no disminuirá su realidad para el operador que hizo el disparo; pero tendrá que vivir con las consecuencias. De la misma

forma, un operador que dispara de acuerdo con las reglas relativas a los daños colaterales tiene que vivir con las imágenes del impacto. Es difícil imaginarse una verdadera salida de apoyo de combate con estas clases de secuelas.

## Hacia un mayor entendimiento: Responsabilidad en combate

La responsabilidad en combate ofrece una medida más fiable que el riesgo de combate. La responsabilidad define el combate en términos de dos elementos: (1) responsabilidad ilimitada, incluida la vida y la muerte, e (2) intención del adversario, excluyendo un resultado potencial en el que todos salen ganando (como en un siniestro natural). La medida en la que se invocan estos elementos es la misma en la que una actividad se clasifica como combate. Un individuo tiene responsabilidad de combate si sus opciones pueden resultar directamente en la salvación de vidas amigas o en la terminación de vidas enemigas. En otras palabras, si los individuos inmediatamente señalan, disparan o guían armas o si se les encomienda directamente las vidas de soldados, marineros, aviadores o infantes de marina que se van a poner en peligro, entonces están en combate.<sup>6</sup>

Históricamente, el riesgo y la responsabilidad en combate normalmente se superponen. Antes del advenimiento de los misiles de largo alcance y de los enlaces de datos, el riesgo en combate normalmente era un prerrequisito para emplear armas contra un adversario. No obstante, en tiempos de grandes asimetrías tecnológicas, estas definiciones divergirían. Un samurai con armadura es efectivamente invulnerable a todas las amenazas previsibles, menos a las de otro samurai. Un arquero con un arco largo permanece casi inmune al combate directo debido a sus armas de alcance a menos que sus líneas se rompan. Un submarinista de los primeros años de la Primera Guerra Mundial tiene más que temer del océano que de las armas enemigas. Cuando las asimetrías tecnológicas separan estas definiciones, la responsabilidad en combate capta mejor la totalidad del combate; además, la responsabilidad en combate incluye el riesgo en combate.<sup>7</sup>

¿Cómo sería un modelo de reconocimiento dedicado a la responsabilidad de combate en nuestra guerra aérea actual? Para un avión tripulado, cualquier momento en que los aviadores vuelen en una zona de combate, asumen la responsabilidad de combate ellos mismos y su tripulación o elemento. Cuando los pilotos disparen un arma (incluido un misil de crucero desde fuera de la zona de combate), asumen la responsabilidad de combate por los efectos de esa arma. Esta situación se asemeja mucho a la política actual pero con una justificación más extensiva—medimos a las personas por sus obligaciones con respecto a sus camaradas en peligro así como por el riesgo para ellos mismos.

Los RPA exigen un poco más de interpretación. En contraposición a un avión tripulado, relacionado con combate definido geográficamente en su mayor parte, el RPA requiere una lente causal. Es decir, lo que hacen los individuos en la salida del vuelo define si están en combate o no. Interesantemente, las personas pueden darse cuenta de que van a estar en combate solamente en parte durante la salida. Una salida se considera combate si incluye elementos de responsabilidad en el combate: (1) vidas directamente en juego (2) contra un enemigo en tiempo de guerra. Una salida que no cumpla con esta definición puede satisfacer una definición más relajada para el apoyo de combate: acciones de segundo y tercer orden que activan acciones directas contra el enemigo. Por regla general, alguien en una situación que tome decisiones que afecten directamente el resultado está en combate. Una persona que pone a alguien más en esa situación proporciona apoyo de combate.

Por ejemplo, podemos considerar que los escaneos de sensores en un edificio o el apoyo de combate en una ruta de suministro importante—son acciones contra un enemigo cuando las vidas no estén directamente en juego. Este tipo de misión críticamente importante puede tener a menudo efectos de segundo y tercer orden que salven vidas y ataquen objetivos. Pero en ese

momento, la persona no está en una posición de tomar decisiones que se traduzcan en vida o muerte. Como contraste, considere un escaneo de sensores similar que localice un equipo emplazando dispositivos explosivos improvisados. Cuando los miembros de la tripulación preparan sus misiles con una aprobación de ataque legal, están en combate. Una mirada constante a un edificio se convierte en combate cuando llegue una fuerza de ataque amiga para efectuar una incursión en ese edificio porque la tripulación asume responsabilidad de combate para fuerzas amigas en la pantalla. El desarrollo de objetivos y los escaneos de rutas permanecen típicamente en apoyo de combate. Los ataques cinéticos, el apoyo de acción directa y la escolta armada generalmente se convierten en combate.<sup>8</sup>

Por lo tanto, según la guía actual, una suma de salidas de combate justificaría una Medalla del Aire con el acuerdo de la cadena de mando de combate. De forma similar, una suma de salidas de apoyo de combate justifica una Medalla de Logro Aéreo. Para medallas de una sola misión, la causalidad es la consideración principal. Para tener en cuenta a miembros de una tripulación para que reciban una Medalla del Aire o una Cruz de Vuelo Distinguido de una sola misión, sus acciones deben haber sido el factor decisivo entre la vida y la muerte. Si algunas personas buenas hubieran muerto de no ser por las acciones del Teniente Smith, entonces el teniente es el factor causal de su supervivencia. De forma similar, si el objetivo número cuatro de alto valor está a punto de entrar en un área civil y la destreza superior del aviador Jones permite un disparo de mínimo alcance mientras dicho individuo sigue siendo un objetivo, entonces el aviador es el factor causal en la eliminación del objetivo. Si Smith y Jones cumplen con este requisito, debemos considerar que sus logros son equivalentes a acciones tomadas por la plataforma tripulada.

## Conclusión: Efectos de combate que prevalecen por encima del prestigio de la plataforma

En el centro de este debate se basa el carácter sagrado del combate. Los premios y las condecoraciones se encuentran entre las formas más valoradas de reconocimiento formal disponible para las fuerzas armadas. La preferencia relativa de condecoraciones tiene un significado muy claro que hace saber lo que el servicio considera valioso y merecedor de respeto. Existe una tentación peligrosa de usar las condecoraciones para resaltar una plataforma o una capacidad—es imposible exagerar el daño de esta práctica. Al hacer esto, decimos a la gente que lo que son (y pilotan) es más importante que lo que hacen; les decimos que el prestigio es mejor que el valor. En consecuencia, reforzamos la estructura de castas y seguimos generando predicciones sobre el rendimiento relativo que se cumplen por sí solas. Al empezar con el combate y retroceder, enviamos un mensaje mucho más claro, que es que valoramos la contribución de alguien al vuelo. La diferencia que marca la persona es más importante que el avión que pilota.

En primer lugar, este argumento trata de la uniformidad cognitiva, que se hace aún más importante, dado el prodigioso nuevo cuadro de aviadores que son pilotos de RPA. Cuando tenemos un gran número de Tenientes y aviadores completamente nuevos tripulando nuestros RPA actuales, debemos ayudarles a hacer el salto mental desde su estación de control terrestre hasta una zona de combate que nunca han visto, especialmente cuando todas las pistas culturales normales les indican que están en tiempo de paz en Nuevo México. Las consecuencias de no hacer esto son terribles. Cuando cada dos haberes del pabellón y del terreno tienen una mentalidad de combate, la posibilidad de una burbuja de tiempo de paz flotando en el espacio de batalla debe ser aterradora.

En cierta forma, al decir a estos jóvenes guerreros que están volando una misión de apoyo de combate, confirmamos la conclusión natural de que sus cerebros de que están sentados en Estados Unidos en vez de en un área de responsabilidad del Comando Central de EE.UU. (CENTCOM AOR). Si les decimos que no están en combate, ¿quiénes son ellos para no estar de acuerdo? Al

tratar el combate en vez del prestigio como sagrado, eliminamos esta contradicción y ayudamos a estos futuros líderes a reconciliarse con este nuevo tipo de combate. En una tradición naciente de las comunidades Predator y Reaper en desarrollo, hay placas sobre las puertas de entrada de acceso a las salas de combate que proclaman, “Está entrando ahora en el CENTCOM AOR”. Nuestros miembros de la tripulación RPA creen ciertamente en este credo de combate. Solamente pedimos que la institución afirme su veracidad.

Por último, la Fuerza Aérea ha sobrevivido y prosperado siempre como servicio al comportarse de forma pionera e innovadora.<sup>9</sup> Aunque se basan en verdades eternas de pensamiento militar, nuestro nicho está forjando nuevas formas de guerra, haciendo avanzar la frontera tecnológica para transformar el modo en que nuestra nación libra guerras. Y lo hemos hecho tan bien—pasando del aire al espacio y al ciberespacio, cambiando como respuesta a revisiones de la naturaleza de la guerra que nosotros mismos hemos forjado. Como predijo el General Arnold hace tiempo, ahora luchamos en el aire usando un sistema de pilotaje por mandos electrónicos global cuyos cables de control llegan al espacio y al ciberespacio. Pero la iniciativa y la innovación que expanden continuamente la envolvente no pueden acatar el privilegio establecido. Dicho privilegio está basado en las implicaciones presentes de la distribución de poder del pasado y no puede admitir el cambio, no sea que se reorganice esa distribución. Se convierte en la inercia que nos ancla en el pasado. Para un servicio que se basa en la innovación para sobrevivir, el privilegio es un veneno. Nuestras definiciones y distribuciones de poder deben apoyar la Fuerza Aérea en la lucha actual y siguiente, no en la última. Sobre eso, la Hoja de ruta integrada de sistemas no tripulados del Departamento de Defensa predice una fuerza compuesta casi completamente de RPA a mediados de este siglo.<sup>10</sup> En la trayectoria actual, las únicas Medallas del Aire serán las de los libros de historia. □

#### Notas

1. La Degtarayova-Shpagina Krupnokaliberniyy [Degtarayov-Shpagin de calibre pesado] es una ametralladora pesada de la era soviética común en todo el mundo. “Ametralladora pesada de 12,7 mm Degtyarev (DShK-38 y modelo 38/46) (Federación Rusa), Ametralladoras,” Jane’s Information Group, visitada el 23 de febrero 2012, <http://articles.janes.com/articles/Janes-Infantry-Weapons/Degtyarev-DShK-38-and-Model-38-46-12-7-mm-heavy-machine-gun-Russian-Federation.html>.

2. La GBU-12 es una bomba guiada por láser de 500 libras común de los aviones tácticos de EE.UU. “Bombas GBU-10, GBU-12, GBU-16 Paveway II (United States)—Municiones de precisión y guiadas,” Jane’s Information Group, visitada el 23 de febrero de 2012, <http://articles.janes.com/articles/Janes-Air-Launched-Weapons/GBU-10-GBU-12-GBU-16-Paveway-II-United-States.html>.

3. El término sitio de exfiltración se refiere a la zona de aterrizaje desde la que se sale una fuerza de operaciones especiales del espacio de batalla después de completar su misión.

4. Las instrucciones especiales son un conjunto de órdenes completas del comandante del componente aéreo de las fuerzas de la coalición que regulan el empleo del poder aéreo en un teatro de operaciones de combate.

5. El término peligro inmediato denota disparos empleados en proximidad de fuerzas terrestres amigas cuando la fuerza terrestre opina que el peligro del enemigo es mayor que el de la munición empleada. Formalmente, se refiere al disparo de materiales explosivos dentro del 0,1 por ciento de probabilidad de distancia de incapacitación. Publicación Conjunta 3-09.3, Close Air Support (Apoyo aéreo inmediato), 8 de julio de 2009, V-20, [https://jdeis.js.mil/jdeis/new\\_pubs/jp3\\_09\\_3.pdf](https://jdeis.js.mil/jdeis/new_pubs/jp3_09_3.pdf).

6. Para mantener nuestros términos limpios, usamos directa e inmediatamente para referirnos a un participante que está solamente a un paso causal del resultado. Esta distinción útil diferencia entre combate y apoyo de combate. Las acciones de apoyo de combate son críticamente importantes para conformar resultados aunque su impacto no es tan causalmente directo como el de los participantes en el punto de ataque o defensa.

7. Históricamente, a medida que se restablece la simetría, estas definiciones vuelven a converger. Como ejercicio académico, imagine los duelos de flotas de vehículos aéreos de combate chinas y estadounidenses pilotados de forma remota para cada de sus estaciones terrestres. En esta circunstancia, un asiento en un avión tripulado podría ser un lugar mucho más cómodo.

8. Logísticamente, las tripulaciones indicarían si efectuaron o no un apoyo o una cinética de incursión al terminar su salida—información introducida de forma retroactiva en la documentación de vuelo. Este procedimiento se asemeja a un proceso contable para KC-135, donde el estado del combate del avión receptor dicta de forma retroactiva si la misión era de combate o de apoyo de combate.

9. “Nuestra Fuerza Aérea debe su existencia a visionarios que buscaron forma innovadoras de hacer las cosas—en vez de atravesar una línea enemiga, sobrevolémosla. Ahora es el momento de atrevernos a adoptar el espíritu emprendedor que los aviadores han demostrado tener hace mucho al aprovechar las últimas tecnologías y desarrollar nuevas formas de lograr las misiones de la nación”. El General Edward A. Rice Jr., “Building toward the Future” (Formación para el futuro), *Air and Space Power Journal* 26, no. 1 (enero-febrero de 2012): 6, <http://www.airpower.maxwell.af.mil/digital/pdf/issues/jan-feb/Jan-Feb-2012.pdf>.

10. Departamento de Defensa, *Unmanned Systems Integrated Roadmap, FY2011–2036* (Hoja de ruta integrada de sistemas no tripulados) (Washington, DC: Departamento de Defensa, Oficina de la Secretaría de Defensa, [2009]), <http://www.fas.org/irp/program/collect/usroadmap2011.pdf>.



El Mayor Dave Blair, USAF (Licenciatura, USAF Academy; Maestría, MPP, Escuela de Gobierno John F. Kennedy, Universidad de Harvard) es un piloto instructor de MQ-1B y un piloto de AC-130U. Ha servido como oficial de operaciones ayudante para combatir y jefe de planes en el tercer Escuadrón de Operaciones Especiales. Como miembro del Comando de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea, ha servido tanto físicamente como mediante telecombate en Irak y Afganistán y en frentes emergentes. Actualmente el Mayor Blair estudia relaciones internacionales como estudiante de doctorado en la Universidad de Georgetown; su disertación trata de aplicar estrategias de perturbación de redes oscuras al problema de tráfico de seres humanos contemporáneos.