

# Rescate de la Fuerza Aérea

## Una Fuerza Multifunción para un Mundo Complejo

CORONEL JASON L. HANOVER, USAF

**A**UNQUE LA COMUNIDAD de rescate de la Fuerza Aérea tiene en su haber más de 9.000 salvamentos en combate conjunto/multinacional durante los últimos dos años y más de 15.750 misiones en las Operaciones Libertad Duradera y Libertad de Irak desde septiembre de 2001, estas impresionantes estadísticas no pueden eclipsar los problemas debilitantes y sistémicos causados por la estructura organizacional inefectiva del rescate.<sup>1</sup> Mientras que la demanda por rescate de personal (PR) no disminuye a través del globo, la escasez crónica de personal de servicio y las tasas de disponibilidad de aeronaves capaces de misión que rondan el 60 por ciento pintan una imagen deprimente de esta capacidad indispensable. Igualmente, las necesidades de RP no atendidas en el teatro y la incapacidad para desplegar fuerzas de rescate de forma rápida en respuesta a crisis como la del terremoto en Haití resaltan deficiencias operativas peligrosas. Por otro lado, la falta de participación del elemento de rescate de la Fuerza Aérea en los ejercicios de comandantes combatientes (a pesar del mandato señalado en la Directiva del Departamento de Defensa [DODD] 3002.01E, *Rescate de Personal en el Departamento de Defensa*, para “ejercitar el rescate de personal como parte integral del planeamiento, capacitación y ejercicio operativos”), las fallas de adquisición tales como el programa cancelado de reemplazo de búsqueda y rescate en combate (CSAR-X), y la estancada obtención de fondos para el reemplazo de los HH-60 y HC-130J predicen más brechas de capacidad.<sup>2</sup> El apoyo insuficiente de los comandos principales (MAJCOM) por el rescate continúa frustrando incluso las modestas mejoras en este activo altamente recargado y operacionalmente indispensable.

Para revertir la declinación en la capacidad del rescate para satisfacer las necesidades a nivel mundial, la Fuerza Aérea debe reestructurar su función básica de RP bajo una Fuerza Aérea Numerada (FAN) a fin de satisfacer de forma consistente los mandatos delineados por el jefe de estado mayor y el secretario de la Fuerza Aérea en los documentos de política de RP y de doctrina.<sup>3</sup> Este artículo examina los requisitos reglamentarios y operativos del rescate de la Fuerza Aérea, haciendo notar cómo encuadra esta capacidad en la doctrina conjunta y de la Fuerza Aérea. Después muestra cómo las deficiencias en la configuración actual impiden que la comunidad de rescate cumpla la demanda operativa, dejando enormes brechas de capacidad en regiones del mundo donde el rescate por otros medios es imposible. Teniendo en cuenta la actual falla organizacional para reforzar el personal y los recursos esenciales, el artículo recomienda poner el rescate de la Fuerza Aérea bajo la Undécima Fuerza Aérea para asegurar un apoyo firme para el rescate de personal aislado actual.

### Rescate de la Fuerza Aérea:

#### Un mandato del Departamento de Defensa y una necesidad operativa

La Publicación Conjunta 3-50, Rescate de Personal, asigna a cada servicio militar la responsabilidad primaria del rescate de su personal.<sup>4</sup> Para satisfacer este requisito, la Fuerza Aérea necesita una fuerza designada capaz de operaciones interdominio ya que es el único servicio que debe rescatar personal fuera de su dominio normal. A diferencia de la Fuerza Aérea, el Ejército y la Infantería de Marina tienen fuerzas de tierra que dominan el terreno donde pueden usar una multitud de elementos desplegados durante el rescate. Las unidades que operan localmente pueden realizar un rescate rápido de cualquier soldado o infante de marina mediante una simple reasignación: “Las fuerzas de tierra del Ejército realizan el rescate de la misma manera que una patrulla

de combate similar realizaría una incursión o movimiento de contacto para ejecutar una operación de enlace. Utilizan la misma organización, planeamiento, preparación y apoyo”.<sup>5</sup> Similarmente, una misión de RP de la Infantería de Marina “se planifica y ejecuta como una forma de incursión táctica e involucra amplias maniobras, apoyo de fuego y planeamiento para contingencias”.<sup>6</sup> Evidentemente, las tácticas, técnicas y procedimientos para RP del Ejército y de la Infantería de Marina son compatibles con su misión principal. Más aún, la Marina de Guerra opera en el dominio marino, donde los activos de superficie o submarinos se pueden reasignar para rescatar a un Marino aislado en mar abierto.<sup>7</sup> Sin embargo, la Fuerza Aérea no trata con eventos de aislamiento en su dominio aéreo y espacial sino en el dominio terrestre o marino. No hay ninguna fuerza aérea de combate existente (distinta del rescate) que tenga tácticas, técnicas y procedimientos compatibles con las operaciones interdominio, y estas capacidades y destrezas necesarias no se pueden crear temporalmente. Sin una comunidad de rescate dedicada que esté organizada, adiestrada y equipada para operar en este entorno, la Fuerza Aérea no tendría a nadie que ejecute la función básica de RP del servicio. Ningún otro sistema de armas de la Fuerza Aérea tiene una misión principal que incluya operaciones integradas aéreas, terrestres y marítimas, y que se pueda reasignar rápidamente para efectuar rescate. Sin una fuerza de rescate dedicada, la Fuerza Aérea no podría rescatar a su personal, y las misiones conjuntas más complejas se pondrían en peligro debido a la naturaleza informal de la capacidad de RP de sus servicios hermanos.

Si todos los servicios dependen de relaciones provisionales para ejecutar sus responsabilidades de RP, el rescate entre servicios en un entorno más complejo y difícil (mayor amenaza) se vuelve inaceptablemente riesgoso. De acuerdo con el Informe (del Almirante James) Holloway, publicado después del fallido intento de rescate de rehenes en Irán en abril de 1980:

Una organización existente de fuerza de tareas conjunta [FTC], incluso con un personal reducido y con solo unidades de cuadro orgánico asignadas, habría proporcionado una estructura organizativa de destreza profesional a la cual podría unirse rápidamente una organización de fuerzas a la medida más grande. Lo importante es que la infraestructura habría existido. . . . El Comandante de la FTC habría tenido un impulso inicial y podría haber dedicado más horas a planes, operaciones y tácticas en lugar de dedicarlas a administración y logística.<sup>8</sup>

Este análisis mantiene su vigencia hoy en cuanto a que una comunidad de rescate de la Fuerza Aérea establecida ofrece la “organización de FTC existente” a la que el Almirante Holloway se refirió hace 30 años. Recursos de RP dispares y con fines específicos no pueden representar a la Fuerza Aérea ni proporcionar suficiente asistencia a la comunidad conjunta. Una comunidad de rescate de la Fuerza Aérea establecida añadirá organización metódica, experiencia, educación y planeamiento al sistema de RP conjunto, ayudando de esta manera a evitar los costosos errores del pasado.

## Doctrina y política actual de rescate de personal

La directiva DODD 3002.01E, el documento regulador que establece cómo deben ejecutar RP los militares, define claramente al RP como “una de las prioridades más importantes del Departamento de Defensa”.<sup>9</sup> Adicionalmente, asigna a los jefes de servicio la responsabilidad de:

- a. Garantizar que los esfuerzos de preparación del rescate de personal mantengan el ritmo con los cambios en el entorno operativo global. . . .
- b. Estar preparados para planear y ejecutar operaciones de rescate de personal con otros socios inter-agencia. . . .
- c. Estar preparados para llevar a cabo operaciones de rescate de personal interoperables y de cooperación mutua con las naciones aliadas y anfitrionas, incluyendo apoyar las capacidades de la nación anfitriona para rescatar personal del DoD unilateralmente cuando sea posible.<sup>10</sup>

Basados en esta directiva, el secretario de la Fuerza Aérea y el jefe de estado mayor desarrollaron sus guías para el servicio.

Los documentos de política y doctrina de la Fuerza Aérea describen con más detalle la responsabilidad del servicio dentro del sistema de RP. La Directiva de Política de la Fuerza Aérea (AFPD) 10-30, *Rescate de Personal*, reconoce que “el Departamento de la Fuerza Aérea tiene la responsabilidad primaria de rescatar al personal de la Fuerza Aérea que quede aislado en entornos inciertos u hostiles”.<sup>11</sup> En consecuencia, el secretario declaró su intención de “establecer una capacidad global de RP de la Fuerza Aérea . . . [utilizando] fuerzas de RP bien equipadas, con todo su personal, y dedicadas.”<sup>12</sup> Adicionalmente, un *Concepto Operativo de Rescate de Personal*, firmado por el jefe de estado mayor, no solo reconoce que los servicios hermanos rutinariamente solicitan al rescate de la Fuerza Aérea que rescate su personal, sino que también amplía las tareas de RP para incluir la búsqueda y rescate civil y militar, evacuación médica/de bajas, operaciones de evacuación de personal no combatiente, respuesta para desastre, operaciones de rescate masivo, operaciones de asistencia humanitaria, cooperación de seguridad en el teatro, movilidad aérea y terrestre especializada, y reintegración de los individuos rescatados.<sup>13</sup> Estos documentos refutan el intento de describir el rescate de la Fuerza Aérea como una fuerza de propósito único utilizada para recoger pilotos de combate derribados durante operaciones de combate importantes. Desafortunadamente, las decisiones basadas en una percepción errónea dan lugar a deficiencias operativas importantes entre las necesidades del DOD/Fuerza Aérea y la capacidad actual de la Fuerza Aérea.

## Deficiencias operativas

Aunque la Fuerza Aérea ostenta un magnífico legado y una lista impresionante de logros recientes desde el comienzo de las operaciones Libertad Duradera y Libertad de Irak, estos logros no deben ocultar problemas importantes que socavan la realización de la visión del liderazgo. Actualmente RP es insuficiente en tres áreas específicas mencionadas anteriormente: (1) “una capacidad global de RP de la Fuerza Aérea”, (2) “entornos inciertos u hostiles”, y (3) “mantener el ritmo con los cambios en el entorno operativo mundial”. Tomadas en su conjunto, estas deficiencias plantean un riesgo al personal de la Fuerza Aérea, del DOD, y de otro personal estadounidense que opera en todo el mundo.

### ***Una capacidad Global de Rescate de Personal de la Fuerza Aérea***

Los elementos de la Fuerza Aérea estacionados en ultramar no pueden responder rápidamente a misiones en todas sus áreas de responsabilidad asignadas. Las fuerzas de rescate asignadas a las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en Europa (USAFE) y las Fuerzas Aéreas del Pacífico (PACAF) residen en la base Lakenheath de la Real Fuerza Aérea, Reino Unido; y la Base Aérea Kadena, Okinawa, Japón, respectivamente. En el Reino Unido, el Escuadrón de Rescate N° 56—el más pequeño de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos—tiene solo cinco helicópteros HH-60 y un equipo asociado Guardian Angel; Kadena es base para 10 HH-60 asignados al Escuadrón de Rescate N° 33 y los equipos Guardian Angel asignados al Escuadrón de Rescate N° 31. Estas fuerzas, que no tienen aeronaves de ala fija, tienen un radio de combate de 195 millas sin abastecimiento externo.<sup>14</sup> Adicionalmente, las limitaciones en autonomía de vuelo requieren del uso de aviones tanqueros para helicópteros tales como el HC-130 (que ni la USAFE ni la PACAF poseen) o que se realicen múltiples paradas de reabastecimiento de combustible en tierra en campos de aterrizaje establecidos. Para llevar a cabo el despliegue estratégico, el componente aéreo debe presentar un pedido especial de misión de transporte aéreo que competirá con otras prioridades. En efecto, el predominio del área cubierta por el Comando del Pacífico y el Comando Europeo/Comando Africano (distintos de la Fuerza de Tareas Conjunta-Cuerno de África) está fuera del campo de respuesta oportuna de las fuerzas de rescate de la Fuerza Aérea, siendo muy

insuficiente para satisfacer la intención del secretario de mantener una capacidad global de RP. Desafortunadamente, el envejecimiento de las aeronaves agrava las deficiencias en campo de acción y capacidad.

La baja disponibilidad de los sistemas de armas y las bajas tasas de fiabilidad dificultan los esfuerzos de rescate de la Fuerza Aérea para proyectar RP global. Para el año calendario 2010, el sistema de armas de ala rotatoria, el HH-60, registró una tasa de disponibilidad de 53 por ciento y una tasa de fiabilidad de 74 por ciento.<sup>15</sup> Es decir, en cualquier día aproximadamente la mitad de los helicópteros están disponibles para volar, y, de esos, solo tres cuartos no se descomponen antes de completar la misión. El sistema de armas de ala fija, el HC-130, tiene igualmente una tasa de disponibilidad de 51 por ciento.<sup>16</sup> Finalmente, el sistema de armas Guardian Angel de la fuerza aérea de combate (incluyendo personal de paramédicos de rescate; especialistas de supervivencia, evasión, resistencia y escape; y oficiales de rescate en combate) tiene una dotación de personal que ronda el 60 por ciento y no se espera un incremento en el corto plazo.<sup>17</sup> Estos factores, junto con un mayor uso que el programado y retrasos importantes en taller, hacen que los comandantes no empleen adecuadamente el rescate.<sup>18</sup> Por ejemplo, el comandante del Comando Africano de los Estados Unidos solicitó activos de rescate adicionales al Estado Mayor Conjunto, pero el proveedor de la fuerza, el Comando de Combate Aéreo (CCA), lo rechazó, basado en la tasa de despliegue y disponibilidad de equipos. Por lo tanto, una presencia de ultramar inadecuada y las consideraciones de fiabilidad de flota conducen directamente a deficiencias operativas.

#### ***Entornos Inciertos u Hostiles***

Las aeronaves de rescate de la Fuerza Aérea no tienen el equipo que necesitan para operar en condiciones climatológicas adversas. Las configuraciones actuales de los HH-60 y HC-130 carecen del radar adaptable al terreno que es vital para operaciones en todo clima, de bajo nivel y de aterrizaje. En consecuencia, los reglamentos limitan las operaciones a las que se pueden llevar a cabo mediante acercamientos visuales de bajo nivel y visuales autónomos a campos de aterrizaje y zonas de aterrizaje de helicópteros que sean adecuados.<sup>19</sup>

Para rescatar personal en tiempo inclemente, las fuerzas de rescate tendrían que aceptar niveles de riesgo sumamente altos o esperar que mejoren las condiciones—opciones que no reflejan la intención del jefe de “rescatar a cualquiera, en cualquier lugar y en cualquier momento”.<sup>20</sup>

Actualmente, rescate no puede satisfacer esa intención sin imponer una carga indeseable en las otras fuerzas. Las aeronaves de rescate equipadas inadecuadamente requieren apoyarse en fuerzas externas para reducir el riesgo de la misión. Las fuerzas de operaciones especiales realizan operaciones de alto riesgo porque sus equipos están diseñados para operar en ese entorno. Un escenario de rescate que involucre una misión de penetración dentro de un espacio aéreo defendido probablemente sería asignado a esas fuerzas porque disponen del equipo de contramedidas electrónicas y defensivo del que carecen las fuerzas de rescate, aunque estas últimas tienen las destrezas necesarias para llevar a cabo estas misiones. Tal situación resta disponibilidad a las fuerzas de operaciones especiales para su propia misión primaria.

#### ***Mantener el Ritmo con los Cambios en el Entorno Operativo Global***

Los documentos estratégicos nacionales reconocen la necesidad de experticia en la guerra irregular (IW). La nueva estrategia de seguridad nacional confirma el esmero de los Estados Unidos para “avanzar con más efectividad nuestros intereses en el siglo 21” a través de seguridad, prosperidad, valores y orden internacional.<sup>21</sup> La estrategia de defensa nacional extrapola estos objetivos en la defensa del territorio patrio, ganar la larga guerra, promover la seguridad, disuadir el conflicto, y ganar las guerras de nuestra nación.<sup>22</sup> Estos dos documentos comparten el tema de la necesidad de desarrollar y mantener alianzas como la piedra angular de la paz y la seguridad. El cultivo de alianzas y el desarrollo de capacidad de socios (DCS) mediante esfuerzos diseñados

para apoyar, capacitar, asesorar y equipar a las fuerzas de seguridad de una nación anfitriona fomentan un equipo de coalición fuerte que mantiene la capacidad, voluntad y aptitud para actuar. Aunque es la fuerza principal para llevar a cabo esta tarea, rescate de la Fuerza Aérea permanece inexplorado.

La capacidad desaprovechada de IW del rescate para DCS subraya un problema importante de la Fuerza Aérea para mantener el ritmo con el entorno de operación. El entorno global ha impulsado al liderazgo estratégico a dirigir la inversión en fuerzas capaces de desarrollar alianzas e incrementar su capacidad, pero la Fuerza Aérea aún no ha asignado la tarea ni dotado de personal a su activo DCS más apto, rescate.<sup>23</sup> Adicionalmente, el líder de las operaciones de IW —el Comando de Operaciones Especiales— exige que las fuerzas de propósito general realicen misiones que normalmente se ven como actividades de operaciones especiales: “Rebalancear [fuerzas de propósito general] para llevar a cabo IW ampliará el alcance operativo de la fuerza conjunta. . . . Los resultados serán una mejor capacidad para operar contra adversarios . . . y una aptitud ampliada para . . . lograr los objetivos estratégicos estadounidenses”.<sup>24</sup> IW/DCS aplicado al rescate mejora la capacidad de un socio para apoyar a su población militar y civil. Refuerza la soberanía nacional y mejora la seguridad, prosperidad y orden internacional, tal como se ejemplifica en el Documento de Doctrina de la Fuerza Aérea 3-22, *Defensa Interna Extranjera*:

La disponibilidad de CSAR y [evacuación de bajas] confiables, especialmente de noche, ha mejorado dramáticamente la voluntad y capacidad de las fuerzas de combate de tierra de la nación anfitriona para emprender operaciones que de otro modo tendrían menos motivación de ejecutar. Esto se pudo observar particularmente en las Filipinas durante los años que siguieron a la tragedia del 11 de septiembre de 2001. Las fuerzas de tierra de las Filipinas no enfrentarían a los terroristas de noche sabiendo que no había capacidad disponible de [evacuación de bajas] nocturna. Los equipos de combate en tierra comenzaron las operaciones nocturnas inmediatamente después que la Fuerza Aérea Filipina adquirió esta capacidad provista por los asesores e instructores de aviación de combate del [Comando de Operaciones Especiales] de la Fuerza Aérea.<sup>25</sup>

Con toda la evidencia apuntando al gran impacto estratégico de una comunidad de rescate de la Fuerza Aérea encargada de DCS, esta capacidad sigue siendo inexplorada, haciendo que nos preguntemos sobre la visión de la Fuerza Aérea en relación a esta importante deficiencia.

Un informe del equipo especial de IW de la Fuerza Aérea, encargado por el jefe de estado mayor para determinar los requisitos y deficiencias de IW, tipifica el rescate de la Fuerza Aérea como un problema que se puede corregir en el contexto de operaciones exitosas en el entorno global actual.<sup>26</sup> El informe sostiene que si se pone más fuerzas estadounidenses a realizar DCS y actividades de cooperación de seguridad en el teatro se amplía la brecha entre requisitos y capacidad de RP. El aumento de personal que opera en lugares remotos de ultramar aumenta la demanda que se pone sobre RP, evacuación médica y fuerza de ala fija y rotatoria multimisión ya sobrecargados. La investigación revela además que la comunidad de rescate de la Fuerza Aérea proporciona una estructura organizacional con destrezas que se podrían aplicar para llenar una brecha adicional en la capacidad de asesoría aérea.<sup>27</sup> Finalmente, el informe sostiene que expandir y dotar de recursos a esa comunidad para ejecutar misiones de IW/DCS facilita la eliminación de una deficiencia estratégica de presencia sostenida.<sup>28</sup> Para implementar plenamente las recomendaciones del equipo especial, la Fuerza Aérea debe reconocer las deficiencias en su actual inventario de equipos.

En el informe, tales déficit se revelan cuando el sub comandante del PACAF y el comandante de las Fuerzas Aéreas África discuten su deseo de contar con aeronaves livianas de ala fija. El sub comandante del PACAF considera que RP es esencial en todos los países (desarrollados y en desarrollo) pero reconoce la ineffectividad del rescate de la Fuerza Aérea tal como está equipada actualmente: “La tiranía de la distancia, el terreno y el entorno insular influyen la demanda de aeronaves de ala fija de despegue y aterrizaje corto livianos, y aeronaves de ala rotatoria al operar las fuerzas en áreas remotas de Sri Lanka, Camboya, Vietnam, Indonesia, Malasia, Bangla-

desh y las naciones insulares de Oceanía”.<sup>29</sup> Similarmente, el comandante de las Fuerzas Aéreas África solicita plataformas de ala fija y rotatoria que permitan que la Fuerza Aérea Estadounidense y las fuerzas aéreas de las naciones socias dobleguen la “tiranía de la distancia” y la carencia de infraestructura. La solución, sostiene el comandante, no incluye adquirir más transporte estratégico sino establecer alcance regional con aeronaves de ala fija y rotatoria livianas y medianas, de bajo costo y resistentes. La aplicación de esta capacidad aérea a la evacuación médica y también a la búsqueda y rescate produce alta rentabilidad en términos de proteger a nuestro personal, crear alianzas, y legitimar el gobierno.<sup>30</sup> La falta de equipo de “tecnología apropiada” deja al personal estadounidense operando en lugares remotos sin apoyo de RP. Además, deja a nuestras naciones aliadas sin equipo asequible y fiable para desarrollar su capacidad utilizando asesores aéreos de rescate. Las deficiencias antes descritas reflejan un problema más grande identificado por el análisis de la estructura de RP de la Fuerza Aérea.

## La raíz del problema

Podemos rastrear las deficiencias del rescate de la Fuerza Aérea a una estructura organizacional inefectiva. Los esfuerzos actuales para “corregir” estos problemas no funcionan porque atacan los síntomas en lugar del problema. Salvo que se cambie este enfoque, la comunidad continuará experimentando las mismas dificultades —de allí la necesidad de analizar la causa raíz que remediará problemas básicos.

Los achaques del rescate de la Fuerza Aérea y las deficiencias resultantes se derivan de una incapacidad para cumplir las responsabilidades especificadas en AFPD 10-30. En este documento de política, el secretario de la Fuerza Aérea encarga al CCA a:

- Impulsar políticas de RP y guía estratégica, y asistir en la determinación de los requisitos de fuerzas de RP.
- Impulsar programación, normas y políticas adecuadas que fomenten la interoperabilidad y capacidades de RP mejoradas.
- Impulsar capacitación, normas y requisitos para mantener una arquitectura de comando y control (C2) de RP efectiva.<sup>31</sup>

Aunque bien intencionado y apoyando al RP, el CCA tiene responsabilidades globales que le han impedido realizar algunas de esas tareas. Por ejemplo, los requisitos de recapitalización de 78 HC-130J y 141 CSAR-X validados por el Consejo de Supervisión de Requisitos Conjuntos siguen sin cumplirse.<sup>32</sup> La falla en enfatizar RP e impulsar/priorizar en el nivel de MAJCOM dieron como resultado la cancelación del programa CSAR-X y una reducción del programa HC-130J a 39 aeronaves, al que se le entrega tan poco como una aeronave por año según el memorándum de objetivos del programa actual. Las declaraciones del ex secretario de defensa Robert Gates en su recomendación de presupuesto revela los efectos debilitantes de segundo orden: “Pondremos fin al programa de helicópteros de Búsqueda y Rescate en Combate X (CSAR-X) de la Fuerza Aérea Este programa tiene una historia de adquisiciones problemática y plantea la cuestión fundamental de si la misión solo puede lograrse creando otra solución adicional de servicio único con aeronaves de propósito único”.<sup>33</sup> La clasificación del rescate de la Fuerza Aérea como una comunidad de “propósito único” contrasta drásticamente con la descripción multidimensional del jefe de estado mayor en el *Concepto Operativo de Rescate de Personal*, antes mencionado. Desafortunadamente, en un sistema donde la percepción es (o se vuelve) realidad, tal punto de vista asegura que las decisiones de programación continúen causando deficiencias para satisfacer las demandas de los comandantes combatientes. Si persiste el problema raíz, el CCA continuará careciendo del equipo necesario para satisfacer las demandas de AFPD 10-30.

Aunque el CCA reconoció ineficiencias en la estructura organizacional en el memorándum que anuncia el establecimiento de una división de RP en el cuartel general del comando, esto

representa solo uno de los dos pasos organizacionales importantes para corregir el problema.<sup>34</sup> El hecho que el CCA sea responsable de cinco de las 12 funciones básicas del servicio (incluyendo RP) indica que una pequeña comunidad como la de rescate tiene dificultades para recibir atención. Complicando el problema, la misión de rescate cae fuera del menú “principal” de capacidades y requisitos del CCA. La falta de familiaridad del liderazgo de la fuerza aérea de combate con el rescate produce una ausencia de guía estratégica tal como se refleja en el recientemente publicado plan estratégico, que describe a RP como “parte de nuestros pilares pero . . . no necesariamente a la par con las funciones básicas mencionadas anteriormente” (por ejemplo, superioridad aérea, ataque de precisión global, C2, ISR integrado global, etc.).<sup>35</sup> Al identificar “nuestras prioridades, desafíos y los imperativos que la [fuerza aérea de combate] debe producir en apoyo de los requisitos de seguridad de nuestra Nación”, el plan resalta también una deficiencia organizacional importante.<sup>36</sup> Claramente, si la Fuerza Aérea quiere participar en este diálogo estratégico, necesita una organización de rescate dirigida por un líder superior. De lo contrario, rescate continuará siendo el “pilar menor” dirigido por un estado mayor no equipado para satisfacer los requisitos de AFPD 10-30.

## Una fuerza aérea de rescate numerada para liderazgo y apoyo activo fuerte

La única manera de implementar correcciones permanentes a deficiencias operativas es cumpliendo los mandatos de RP del secretario y del jefe mediante la reorganización de la comunidad de rescate de la Fuerza Aérea bajo una Fuerza Aérea Numerada (NAF) de rescate. A primera vista, crear una FAN nueva parece ser contrario a la declaración del ex secretario de defensa del 6 de enero de 2011 sobre eficiencias del presupuesto.<sup>37</sup> Sin embargo, las acciones de la Fuerza Aérea, enumeradas en esa declaración, incluyen consolidar tres grupos de personal de la FAN. Aunque crear una FAN podría ser demasiado costoso, cambiarle de misión a una existente para satisfacer las necesidades del combatiente de guerra está perfectamente alineada con la intención del secretario. Una FAN que tenga control operativo de todas las fuerzas de rescate corregirá dos problemas críticos causados por la estructura actual, proporcionando un cuadro de personal robusto y multifuncional (rescate) y un jefe de escuadrón con experiencia que responda directamente al comandante del CCA. Estas mejoras equiparán al CCA para que cumpla las demandas de apoyo activo de AFPD 10-30 y los requisitos de la arquitectura C2 de RP.

Un cuadro de personal multifuncional robusto puede crear las políticas de RP, guía estratégica, control de necesidades de fuerza/programación, normas de capacitación, y arquitectura de C2 que eliminarán las deficiencias operativas. La nueva división de personal de RP del CCA (CCA/A3J se estableció en diciembre de 2010) opera dentro de la Dirección de Operaciones; aunque no está encargada ni facultada para cumplir los requisitos multifuncionales de AFPD 10-30. Sin embargo, estructura de una FAN de rescate reflejaría los cuadros de personal del CCA y del Cuartel General de la Fuerza Aérea para garantizar que el personal que ejecuta los procesos de Planificación, Programación, Presupuesto y Ejecución (PPPE) tenga información de RP justificable y defendible. Además, la estructura acelera el establecimiento de un centro de operaciones de rescate aéreo y espacial (ASOC). Este concepto, similar al de la Fuerza Aérea N° 23/ASOC N° 623 del Comando de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea ejecutaría simultáneamente procedimientos PPPE mientras que forma la base de la arquitectura de C2 de RP. Cubriendo los cargos de personal, inteligencia, operaciones, logística, planes/requisitos, comunicaciones y análisis/evaluación, la FAN concentrará la experiencia funcional en cumplir las responsabilidades de RP de la Fuerza Aérea. La sinergia obtenida producirá un plan que elimina las deficiencias existentes, responde a las preocupaciones de arquitectura de C2 de RP planteadas originalmente por el Informe Holloway, y proporciona al comandante de la FAN la información para impulsar correctamente el apoyo activo.

La comunicación (formal e informal) sin filtrar y directa (comandante a comandante) entre las estructuras de comando de la FAN y MAJCOM asegura el apoyo activo para la priorización de RP en los mapas de ruta de MAJCOM y de la Fuerza Aérea, ambos muy importantes para el proceso PPPE. Adicionalmente, la interacción constante de oficiales generales con los comandantes del componente aéreo produce un mejor entendimiento de las capacidades de RP del servicio. La inclusión resultante en los planes de cooperación de seguridad en el teatro, planes operativos, y listados de prioridad integrados de los comandantes combatientes (que resaltan las brechas de capacidad) también alimentarán el proceso PPPE. El apoyo activo del comandante de la FAN en cuanto a políticas, guía estratégica, requisitos de fuerza/programación, y normas de capacitación de RP asegurará el cumplimiento con AFPD 10-30 y posicionará a la comunidad de rescate de la Fuerza Aérea para eliminar los déficit operativos.

#### ***Implementación de una fuerza aérea de rescate numerada***

Una solución que reconozca las restricciones fiscales actuales es vital para la implementación exitosa de este plan. Después que el ex secretario de defensa encargó a los servicios la tarea de encontrar más de 100 mil millones de dólares en ahorros en gastos indirectos durante los próximos cinco años, cada uno de ellos propuso eliminar los cuarteles generales que ya no se necesitaban.<sup>38</sup> Proponer otro cuartel general después del Comando de Ataque Global, lo contrario de la guía del secretario, parece desalentador. Sin embargo, de acuerdo con esa guía, si la Fuerza Aérea identifica un cuartel general superfluo, puede “quedarse con los ahorros . . . generados para reinvertirlos en necesidades de lucha de guerra de mayor prioridad”.<sup>39</sup> En este caso, si la Fuerza Aérea eliminara una FAN innecesaria, podría aplicar los fondos ahorrados a una FAN de rescate funcional. Por lo tanto la clave es encontrar una FAN prescindible.

La publicación del nuevo Plan de Comando Unificado ofrece la oportunidad perfecta para cambiarle la misión a una FAN existente. El plan reorganiza las fuerzas de Alaska y asociadas (Undécima Fuerza Aérea) bajo el control operativo del Comando Norte de los Estados Unidos (NORTHCOM)/Comando de Defensa Aeroespacial Norteamericano (NORAD) y el control administrativo del CCA. El CCA debería mover las “fuerzas de defensa de Alaska” y reorganizarlas bajo la Primera Fuerza Aérea, el componente aéreo existente de NORTHCOM/NORAD. Esta acción permitiría la separación de la estructura de personal de la Undécima Fuerza Aérea de las fuerzas de maniobra y su cambio de designación a FAN de rescate. La fuerza aprobada actual de 477 oficiales, personal alistado, civiles y contratistas de la Undécima Fuerza Aérea proporciona suficientes puestos de trabajo para satisfacer los requisitos reglamentarios de RP del servicio, dando al CCA una solución sin costo para remediar los problemas del rescate de la Fuerza Aérea. Una vez establecida, la FAN tendrá que adoptar medidas para eliminar las deficiencias existentes.

#### ***Eliminación de las deficiencias***

La creación de grupos de rescate de la Fuerza Aérea en ultramar encargados y dotados de personal para satisfacer las necesidades de RP y DCS eliminaría las deficiencias y normalizaría la presentación de la fuerza. Rescate opera como una “terna” de sistemas de armas de ala fija, ala rotatoria y Guardian Angel, donde cada uno contribuye a una acción cooperativa capaz de mitigar los déficit de “capacidad global de RP”. La mayor velocidad y campo de acción de los elementos de rescate de ala fija, junto con la capacidad de reabastecimiento de combustible a helicópteros en vuelo, ofrecen al comandante del componente aéreo una fuerza de respuesta más rápida y flexible. El incremento asociado en capacidad y recursos produce directamente mayor cobertura del teatro en distancia y terreno. Adicionalmente, la capacidad de C2 inherente en la estructura de un grupo de rescate sería invaluable durante el despliegue. Para repetir la observación del Informe Holloway, citado anteriormente, “[proporcionaría] una estructura organizacional de experiencia profesional en torno a la cual una organización de fuerzas a la medida más grande podría combinarse rápidamente . . . [dando al rescate] un impulso inicial y . . . [la aptitud para

dedicar] más horas a planes, operaciones y tácticas en lugar de dedicarlas a administración y logística”. Finalmente, el personal adicional asociado con un grupo de rescate trae un incremento de capacidad inherente que puede simplificar el cumplimiento del *Concepto Operativo de Rescate de Personal* del jefe de estado mayor. Después del establecimiento de la estructura del grupo de rescate y la obtención del potencial/capacidad de RP global, el equipamiento correcto de las fuerzas rectificará las deficiencias asociadas con la operación en entornos hostiles o inciertos mientras que se habilita al rescate para que mantenga el ritmo con el entorno global cambiante.

Las brechas de capacidad reconocidas anteriormente identifican al equipo inadecuado como el principal obstáculo para la operación en entornos hostiles y lugares remotos, un problema que se corrige agregando radar y contramedidas de interferencia de radar al HC-130 y HH-60; adicionalmente, la incorporación de un paquete de ataque de precisión insertable/desprendible para el HC-130 proporcionaría defensa propia orgánica limitada. Finalmente, llevar a cabo tareas de RP y DCS en lugares remotos requiere escuadrones de rescate de ala fija livianos. La programación actual de la Fuerza Aérea incluye la obtención de aeronaves de movilidad livianas para entrega al Comando de Movilidad Aérea. Si el servicio reenforcara estos esfuerzos y cambiara la entrega al CCA, tanto el PACAF como las Fuerzas Aéreas África tendrían el acceso remoto de RP/DCS que necesitan para operar en sus teatros. La clave para eliminar las deficiencias existentes está en poner a trabajar un mecanismo dentro del sistema que guíe el desarrollo del rescate de la Fuerza Aérea.

## Conclusión

La comunidad de rescate de la Fuerza Aérea es esencial para la doctrina y operaciones conjuntas. Los comandantes y sus tropas se benefician tácticamente de la disponibilidad del rescate, y el gobierno de Estados Unidos se beneficia operativa y estratégicamente de su capacidad para negar al enemigo una oportunidad de explotar la captura de personal estadounidense. Desafortunadamente, el deficiente apoyo activo en el nivel de MAJCOM para procurar personal y equipo deja más del 40 por ciento de la demanda de rescate sin satisfacer. La falla de programas como la recapitalización de CSAR-X y HC-130 para satisfacer requisitos de fuerza validados, combinada con la escasez crónica de personal y las tasas decrecientes de disponibilidad de aeronaves, predice una declinación mundial en la capacidad de rescate de la Fuerza Aérea y la capacidad para operaciones de contingencia. Incuestionablemente, esas fuerzas no pueden satisfacer el requisito del secretario de la Fuerza Aérea de disponer de un RP global sin una mejora dramática en organización, capacitación y equipo —que una FAN de rescate proporcionaría. Si se da mayor prioridad a las necesidades de rescate de la Fuerza Aérea y su contribución a las comunidades conjunta y de la coalición en el Estado Mayor Aéreo, el servicio puede satisfacer la creciente demanda de su capacidad de rescate global. La renovación de nuestro compromiso al rescate rápido de personal aislado dará a nuestros aliados internacionales la confianza de que los profesionales de rescate de la Fuerza Aérea responderán el llamado en todo el mundo para que otros puedan vivir. □

### Notas

1. “Estadística de Poderío Aéreo del Comandante del Componente Aéreo de las Fuerzas Combinadas”, diapositiva (Shaw AFB, SC: Centro de Operaciones Combinadas Aéreas y Espaciales, Central de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, 12 de enero de 2011); y Cámara de Representantes, *Presentación al Comité de Servicios Armados, Cámara de Representantes de los Estados Unidos, Declaración de Posición de la Fuerza Aérea del Año Fiscal 2012 del Honorable Michael B. Donley, Secretario de la Fuerza Aérea, y el General Norton A. Schwartz, Jefe de Estado Mayor, Fuerza Aérea de los Estados Unidos*, Congreso N° 112, primera sesión, 17 de febrero de 2011, 7, <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/af/posture2011.pdf>.
2. Directiva del Departamento de Defensa (DODD) 3002.01E, *Rescate de Personal en el Departamento de Defensa*, 16 de abril de 2009, 16, <http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/pdf/300201p.pdf>.
3. Directiva de Política de la Fuerza Aérea (AFPD) 10-30, *Rescate de Personal*, 22 de diciembre de 2006, <http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFPD10-30.pdf>; y General Norton A. Schwartz, *Operational Concept for Person-*

nel *Recovery (Concepto Operativo de Rescate de Personal)* (Washington, DC: Cuartel General de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, 3 de septiembre de 2009).

4. Publicación Conjunta 3-50, *Rescate de Personal*, 5 de enero de 2007, II-2, [http://www.dtic.mil/dpmo/laws\\_directives/documents/joint\\_pu\\_3\\_50.pdf](http://www.dtic.mil/dpmo/laws_directives/documents/joint_pu_3_50.pdf).

5. *Ibíd.*, B-12.

6. Orden de la Infantería de Marina 3460.2, *Política de Rescate y Repatriación de Personal*, 2 de diciembre de 2002, 14, <http://www.marines.mil/news/publications/Documents/MCO%203460.2.pdf>.

7. *Ibíd.*, C-5.

8. Departamento de Defensa, *Informe de la Misión de Rescate* [Informe Holloway] (Washington, DC: Departamento de Defensa, 23 de agosto de 1980), 60.

9. DODD 3002.01E, *Rescate de Personal*, 2.

10. *Ibíd.*, 11.

11. AFPD 10-30, *Rescate de Personal*, 1.

12. *Ibíd.*, 2.

13. Schwartz, *Operational Concept for Personnel Recovery (Concepto Operativo de Rescate de Personal)*, ii.

14. Coronel Michael A. Corbett, jefe, División de Rescate de Personal, ACC/A8R, memorándum, asunto: Declaración de Capacidades del Actualmente Desplegado HH-60G Pavhawk, 23 de septiembre de 2009.

15. Informe breve, Grupo de Mantenimiento N° 23, Ala N° 23, asunto: Mediciones del 23 MGX, 13 de enero de 2011.

16. Junta de Viabilidad de Flota de la Fuerza Aérea, “Fase 2: Informe de Evaluación del HC-130P/N” (Washington, DC: Junta de Viabilidad de Flota de la Fuerza Aérea, Departamento de la Fuerza Aérea, 12 de diciembre de 2007), i.

17. “Hoja de Inventario de CFM”, hoja de cálculo (Washington, DC: Cuartel General de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, División de Operaciones Especiales y Rescate de Personal [AF/A3O-AS], diciembre de 2010).

18. Informe breve, Teniente Coronel John C. Frazer, Escuadrón de Mantenimiento de Aeronaves N° 723, Ala N° 23, asunto: Visita al 23 MXG en CCAD, ca. 2010.

19. Instrucción de la Fuerza Aérea (AFI) 11-2HC-130, vol. 3, HC-130—*Procedimientos de Operaciones*, 30 de junio de 2007, <http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFI11-2HC-130V3.pdf>; y AFI 11-2HH-60, vol. 3, HH-60—*Procedimientos de Operaciones*, 5 de enero de 2011, <http://www.af.mil/shared/media/epubs/AFI11-2HH-60V3.pdf>.

20. Schwartz, *Operational Concept for Personnel Recovery (Concepto Operativo de Rescate de Personal)*, 1.

21. Barack H. Obama, *Estrategia de Seguridad Nacional* (Washington, DC: Casa Blanca, mayo de 2010), 1, 17–47, [http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/rss\\_viewer/national\\_security\\_strategy.pdf](http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/rss_viewer/national_security_strategy.pdf).

22. Departamento de Defensa, *Estrategia de Seguridad Nacional* (Washington, DC: Departamento de Defensa, junio de 2008), 6, <http://www.defense.gov/pubs/2008nationaldefensestrategy.pdf>.

23. General Norton A. Schwartz y Michael B. Donley, *The 21st Century Air Force: Irregular Warfare Strategy (La Fuerza Aérea del Siglo 21: Estrategia de Guerra Irregular)* (Washington, DC: Cuartel General de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, enero de 2009), 9–10.

24. Departamento de Defensa, *Irregular Warfare (IW) Joint Operating Concept (JOC), Version 1.0 (Concepto de Operaciones Conjuntas (JOC) de Guerra Irregular (IW), Versión 1.0)* (Washington, DC: Departamento de Defensa, 11 de septiembre de 2007), 23, <http://www.michaelyon-online.com/images/pdf/iw-joc.pdf>.

25. Documento de Doctrina de la Fuerza Aérea 3-22, *Defensa Interna Extranjera*, 17 de septiembre de 2010, 27, <http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFDD3-22.pdf>.

26. David J. Scott, *US Air Force Irregular Warfare Tiger Team: Observations and Recommendations (Equipo Especial de Guerra Irregular de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos)* (Washington, DC: Cuartel General de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, 22 de mayo de 2009), ii–iv.

27. *Ibíd.*, 8.

28. *Ibíd.*

29. *Ibíd.*, 31.

30. *Ibíd.*, 12.

31. AFPD 10-30, *Rescate de Personal*, 2–3.

32. General T. Michael Moseley, *Capability Development Document for HC/MC-130 Recapitalization Capability (Documento de Desarrollo de Capacidad para la Recapitalización de Capacidad del HC/MC-130)* (Washington, DC: Departamento de la Fuerza Aérea, 20 de noviembre de 2007), iii; y Departamento de la Fuerza Aérea, *Capability Development Document for Combat Search and Rescue Replacement Vehicle (CSAR-X)/ Personnel Recovery Vehicle (PRV) (Documento de Desarrollo de Capacidad para el Vehículo de Reemplazo de Búsqueda y Rescate en Combate (CSAR-X)/ Vehículo de Rescate de Personal (PRV))* (Washington, DC: Departamento de la Fuerza Aérea, 16 de junio de 2005), ii.

33. Secretario de Defensa Robert M. Gates, “Declaración de Recomendaciones para el Presupuesto de Defensa” (discurso, Arlington, VA, 6 de abril de 2009), <http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1341>.

34. Mayor General David L. Goldfein, memorándum, asunto: ACC/A3 Anuncio: Nuevo ACC/A3J—División de Rescate de Personal, 3 de diciembre de 2010.

35. General William M. Fraser III y otros, *Securing the High Ground: Agile Combat Airpower; 2010 Combat Air Force Strategic Plan (Asegurar el Terreno Elevado: Poderío Aéreo de Combate Ágil; Plan Estratégico de la Fuerza Aérea de Combate 2010)* (Langley

AFB, VA: Cuartel General del CCA, 6 de agosto de 2010), 13, <http://www.acc.af.mil/shared/media/document/AFD-100915-011.pdf>.

36. *Ibíd.*, preámbulo.

37. Secretario de Defensa Robert M. Gates, "Declaración sobre el Presupuesto y Eficiencias del Departamento" (discurso, Pentágono, Washington, DC, 6 de enero de 2011), <http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1527>.

38. Secretario de Defensa Robert M. Gates, "Declaración de Eficiencias Tal Como Están Preparadas" (discurso, Pentágono, Washington, DC, 9 de agosto de 2010), 2, <https://dap.dau.mil/policy/Documents/Policy/Eficiencias%20Statement%20As%20Prepared.pdf>.

39. *Ibíd.*



**El Coronel Jason L. Hanover, USAF** (USAFA; MBA, Loyola Marymount University) es comandante del Grupo de Rescate N° 563, Davis-Monthan AFB, Arizona. El grupo consta de un escuadrón de rescate de HC-130P, dos escuadrones de helicópteros de rescate HH-60G, un escuadrón de apoyo de operaciones, y dos escuadrones Guardian Angel. Es responsable de la capacitación y estado de preparación para combate en general de más de 700 personas. El escuadrón N° 563 planea y ejecuta despliegues a nivel mundial en apoyo de los objetivos militares globales y de seguridad nacional de los Estados Unidos. Anteriormente, comandó el Escuadrón de Rescate N° 71, volando el HC-130P Combat King, completó una asignación de Estado Mayor Conjunto en el Comando de Operaciones Especiales Conjunto, y sirvió ocho años como piloto instructor de MC-130H Combat Talon II en operaciones especiales. El Coronel Hanover es graduado de la Escuela de Oficiales de Escuadrón, del Air Command and Staff College, del Command and General Staff College, del Joint and Combined Warfighting School, y del Air War College; también fue un Investigador de la Fuerza Aérea en el Instituto Washington para Política del Oriente Próximo.