

FUERZA TERRESTRE ECUATORIANA

MIA-17-01



MANUAL DE EMPLEO DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

DIRECCIÓN DE DOCTRINA

2.004

Dirección de Doctrina de la Fuerza Terrestre

Primera Edición, 2.004

Número de Ejemplares 300

Imprenta del I.G.M.

Quito - Ecuador

COMANDO GENERAL DE LA FUERZA TERRESTRE

ORDEN DE COMANDO

HE ACORDADO Y ORDENO

1. Apruébase el “MANUAL DE EMPLEO DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO”, al mismo que se lo clasifica como MIA – 17
2. Derogase todas las publicaciones realizadas con anterioridad a la presente fecha.
3. Póngase en ejecución

Anótese y comuníquese

Quito, a 20 de octubre del 2.004

LUIS AGUAS NARVÁEZ

General de División

COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA TERRESTRE

INTRODUCCIÓN

La mente visionaria del Sr. Capitán Colón Grijalva Herdoiza, proyectó un organismo militar que tuviera la capacidad de brindar apoyo a las unidades y destacamentos militares ubicados en la región oriental; día a día, la presencia del entonces Servicio Aéreo del Ejército fue posando sus aeronaves en los más lejanos y recónditos confines patrios, llevando la luz de esperanza que llegaba para satisfacer las múltiples necesidades operativas y logísticas de los soldados ecuatorianos.

A fines de la década de los setenta, la Aviación del Ejército se constituye en una unidad operativa con dependencia directa de la Comandancia General de la Fuerza Terrestre; pero es a partir de 1984 que pasa a ser considerada como una organización equivalente a brigada por sus acciones de combate en la frontera sur, el primer escenario en el que surcaron las aeronaves de la aviación del ejército para brindar el apoyo oportuno a las unidades de tierra y darle una nueva dimensión al campo de batalla.

Las acciones militares cumplidas por la aviación del ejército en los conflictos bélicos de Paquisha en 1981 y el Alto Cenepa en 1995, la han integrado como parte del Equipo de Armas Combinadas; por lo que el 29 de Febrero de 1996, el mando militar cree conveniente crear el Arma de Aviación de Ejército dentro de la Fuerza Terrestre. Por tanto, resulta obligatorio generar doctrina que esté acorde a las concepciones y principios de la Fuerza Terrestre, con sustentado en las experiencias propias obtenidas durante estos combates. Es así como el presente documento se constituye en una guía táctica y doctrinaria para el empleo adecuado y correcto de los medios de aviación del ejército en el campo de batalla moderno, abarcando los temas de doctrina y estableciendo las bases para entender a la aviación como elemento esencial del poder de combate en el que cumple operaciones de combate, apoyo al combate y apoyo de servicio al combate.

En este manual se describen los principios doctrinarios, las capacidades, las limitaciones, los diferentes tipos de operaciones, entre otros conceptos que permiten la comprensión y conducción de la aviación del ejército en el campo de batalla aeroterrestre. Además ha sido concebido para que proporcione lineamientos generales y pueda ser usado por los comandantes de unidad en los diferentes niveles, planas mayores y todos los soldados involucrados en el sistema de A.E.; así como también para unidades terrestres como: divisiones, brigadas y sus estados mayores, de las distintas especialidades, para que conociendo y aplicando la doctrina, sea posible explotar eficiente y eficazmente a la aviación del ejército a fin colaborar en el cumplimiento de la misión del escalón superior el cual es llegar a ganar la guerra.

INDICE

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I PRINCIPIOS DOCTRINARIOS

- A. GENERALIDADES**
- B. ELEMENTOS DEL PODER DE COMBATE APLICADOS AL COMBATE AEROTERRESTRE**
- C. PRINCIPIOS DEL COMBATE AEROTERRESTRE**
- D. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y LOS PRINCIPIOS DE LA GUERRA**
- E. PRINCIPIOS DE EMPLEO DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO**

CAPÍTULO II LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

- A. MISIÓN**
- B. ORGANIZACIÓN**
- C. CAPACIDADES Y LIMITACIONES**
- D. RELACIONES DE EMPLEO DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO**
- E. COMANDO Y CONTROL DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO**
- F. OPERACIONES DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO**
- G. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y LOS SISTEMAS OPERATIVOS DEL CAMPO DE BATALLA**

CAPITULO III EMPLEO DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO DURANTE LAS OPERACIONES

- A. AMBITO DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN DEL EJERCITO**
- B. CONSIDERACIONES PARA LA PLANIFICACIÓN**
- C. CONSIDERACIONES DE EMPLEO**
- D. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJERCITO EN LAS OPERACIONES OFENSIVAS**
- E. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJERCITO EN LAS OPERACIONES DEFENSIVAS**

- F. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJERCITO EN LAS OPERACIONES RETRÓGRADAS**
- G. EFECTOS DEL AMBIENTE EN LAS OPERACIONES**
- H. MEDIDAS DE COORDINACION Y CONTROL**
- I. APOYO A LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO**

BIBLIOGRAFÍA

ANEXO “A” FORMATO PARA REALIZAR ACOTACIONES

CAPITULO I

PRINCIPIOS DOCTRINARIOS

A. GENERALIDADES

La doctrina del combate aeroterrestre contemporáneo requiere que se disponga de gran movilidad y capacidad de combate en todo el campo de batalla. Esta doctrina hace énfasis en la naturaleza multidimensional de la guerra para lo cual, los comandantes deben entender todas las dimensiones de campo de batalla. Lo que es vital para decidir la forma de combate en el contexto de las armas combinadas.

Para tener éxito en el campo de batalla, el control y empleo de los elementos aéreos y terrestres deben estar estrechamente coordinados. En el pasado, los comandantes emplearon los medios disponibles en el campo de batalla visualizando solamente dos dimensiones (frente y profundidad). La evolución de la aviación ha incrementado la tercera dimensión (espacio aéreo), la movilidad aérea, la cual ha llegado a ser esencial para el éxito de las operaciones.

La rapidez y movilidad de la Aviación del Ejército en cualquier tipo de escenario, ayuda a crear oportunidades tácticas y operativas para los comandantes en todos los niveles, por lo que ellos pueden aprovechar esta ventaja para influir en el enemigo obligándolo a reaccionar frente a las iniciativas propias.

B. ELEMENTOS DEL PODER DE COMBATE APLICADOS AL COMBATE AEROTERRESTRE

El combate contemporáneo es una actividad de armas combinadas, y ningún elemento o arma de combate puede tener éxito sin el apoyo integral de otros elementos en el campo de batalla. El poder de combate que genera el empleo de las armas combinadas se refleja en el efecto causado por la maniobra conjunta, el poder de fuego, la protección, la seguridad y el liderazgo en las acciones de combate contra el enemigo.

Inherente a los elementos del poder de combate, está el concepto del riesgo, táctico y técnico. El riesgo es aceptado por los comandantes considerando las capacidades y limitaciones de sus hombres, armamento y equipo.

La capacidad de los comandantes para sacar provecho de los elementos del poder de combate estará determinada por sus habilidades para desarrollar un manejo efectivo del riesgo, es decir, para lograr un balance entre los beneficios de la misión y los riesgos que ella implica (costo-beneficio).

La fuerza que explote mejor su movilidad y concentre su poder de combate superior contra las vulnerabilidades del enemigo, en el lugar y momento decisivo, obtendrá la victoria. La Aviación

del Ejército proporciona los medios necesarios mediante los cuales los comandantes pueden multiplicar poder de combate para campañas, operaciones y acciones tácticas.

Los elementos del poder de combate son: Maniobra, Poder de Fuego, Protección de la unidad de aviación, Liderazgo y, Seguridad.

1. Maniobra

Mediante la maniobra, los comandantes intentan posicionar sus fuerzas para ganar o retener una ventaja sobre el enemigo a fin de cumplir la misión. La maniobra comprende dos elementos: fuego y movimiento. Ambos son esenciales y deben integrarse si los comandantes quieren preservar su libertad de acción y tener éxito. La maniobra que sincronice efectivamente las fuerzas en el combate obtendrá el éxito en el campo de batalla.

En el combate actual se debe explotar la capacidad aérea para maniobrar en la tercera dimensión del campo de batalla. La maniobra aérea permite la rápida concentración de un poder de combate superior contra las vulnerabilidades del enemigo a fin de influir en el curso de las operaciones.

La Aviación del Ejército gracias a las características de sus unidades puede emplearse como parte de una maniobra de envolvimiento o doble envolvimiento. Debido a sus características puede atacar al enemigo desde cualquier dirección.

2. Poder de fuego

El poder de fuego produce la fuerza destructiva esencial para derrotar la voluntad de lucha del enemigo. El poder de fuego se traduce en la capacidad de explotar el efecto combinado de todas las armas y sistemas de ataque.

Los medios aéreos pueden desplegar una gran capacidad de poder de fuego gracias a los sistemas de armas que disponen en sus aeronaves, teniendo también la capacidad de incrementar el poder de combate de fuerzas propias aprovechando la capacidad de transporte de las aeronaves para movilizar los sistemas de fuego directos o indirectos que poseen unidades terrestres a fin de mejorar su capacidad y volumen de fuego. Este incremento del poder de combate obligará al enemigo a reaccionar a problemas multidimensionales dentro del campo de batalla debiendo orientar sus esfuerzos y dividir el empleo de sus recursos para prever contactos con unidades terrestres y aéreas.

3. Protección de la unidad de aviación

Para cumplir su misión, el comandante debe considerar la protección y seguridad de su unidad. La protección es fundamental dentro de las misiones de combate que cumple, ya que permite conservar el potencial de combate de las unidades. De otra manera, la unidad no podría ser empleada en el campo de batalla en el lugar y momento decisivo.

La Aviación del Ejército puede proveer protección a sus unidades aéreas y a otras unidades terrestres proporcionando:

- Seguridad aérea;
- Maniobra aérea;
- Operaciones de cobertura y engaño táctico;
- Dispersión en el campo de batalla;
- Supresión y destrucción de armas enemigas.

La protección también incluye aquellas acciones o medidas tomadas a fin de evitar las bajas por accidentes o simplemente evitar que el personal pueda sufrir heridas o lesiones que disminuyan su eficiencia de combate, permitiendo de esta manera mantener al personal en óptimas condiciones físicas y con la moral en alto. Las medidas de protección también implican el cuidado del equipo y abastecimientos para evitar daños o pérdidas.

El comandante debe ser capaz de hacer un balance entre el costo del riesgo inmerso en una operación y los resultados que se obtengan de ésta, por lo que es fundamental que el

comandante considere el manejo del riesgo dentro del proceso en la toma de decisiones. Si la Aviación del Ejército no está protegida, será incapaz de cumplir con sus funciones esenciales.

4. Liderazgo

El liderazgo proporciona propósito, dirección y motivación en el combate. Los comandantes a todo nivel deben tener la habilidad y determinación para ganar el combate. De igual manera, deben ser capaces de inspirar la suficiente confianza en los soldados y líderes subordinados en momentos de gran peligro. La importancia del liderazgo se incrementa en el campo de batalla moderno por la naturaleza del combate durante las 24 horas del día.

La Aviación del Ejército contribuye significativamente en la toma de decisiones de los comandantes, permitiendo explotar las dimensiones aérea y terrestre del campo de batalla moderno. Una de las capacidades fundamentales que tiene es la de apoyar a los líderes en tareas de comando y control de las unidades, lo cual permitirá mejorar el liderazgo de los comandantes, aspecto que también se logra en forma indirecta a través del cumplimiento las operaciones (ataques, seguridad, reconocimientos, etc.). Todo esto permite a los líderes tomar decisiones rápidas y acertadas que influirán definitivamente en el éxito de las misiones de combate.

Los líderes deben emplear la maniobra, poder de fuego, protección, así como la seguridad, para lograr una ventaja decisiva.

5. Seguridad

La seguridad es una responsabilidad del comandante a todo nivel. Esta debe ser integrada dentro de todos los procesos en la toma de decisiones. Solamente a través de un apropiado manejo de la seguridad, durante el entrenamiento o el combate, los comandantes pueden garantizar que están tomando las medidas necesarias para preservar los recursos críticos: personal; y, equipo. Nada en tiempo de paz justifica un riesgo innecesario.

Los comandantes deben infundir en sus subordinados una cultura por la seguridad técnica y táctica, deben promover dos cosas: entrenamiento realista, para entrenar como deben pelear los soldados, y, cautela con la seguridad, para prevenir riesgos innecesarios. Los comandantes deben integrar los requerimientos de seguridad con la demanda de entrenamiento realista para el combate.

A medida que las operaciones han llegado a ser más exigentes, el promedio del riesgo inherente en cada misión se ha incrementado. Este incremento impone una mayor exigencia en el manejo del riesgo por parte de los comandantes. En primer lugar, los comandantes deben minimizar el riesgo inherente en cada misión para luego regularlo con las necesidades de la misión esencial. Si el comandante aplica este procedimiento, la seguridad y la misión nunca estarán en conflicto, y más bien, ese equilibrio producirá un mayor beneficio para el comandante y la organización. El manejo del riesgo es el término que describe ese proceso sistemático.

C. LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y LOS PRINCIPIOS DEL COMBATE AEROTERRESTRE

La Aviación del Ejército fundamenta su empleo de combate en la doctrina del combate aeroterrestre. El éxito en el campo de batalla moderno depende de su capacidad para combatir usando cinco principios básicos: Iniciativa, Agilidad, Profundidad, y Sincronización.

1. Iniciativa

Este principio se aplica manteniendo el espíritu de la ofensiva, actuando más rápido que el enemigo y ejecutando maniobras audaces mientras se mantiene una constante evaluación del riesgo. Los comandantes imponen el ímpetu del combate tomando o reteniendo la iniciativa.

La iniciativa determina o cambia el curso de la batalla a través de las decisiones o acciones que se tomen en el combate. Durante las operaciones los comandantes de las unidades de aviación establecen el ritmo de combate reteniendo la iniciativa. Para lo cual es necesario que los comandantes de las unidades de aviación combatan en forma agresiva y mantengan un

espíritu ofensivo a lo largo de todas las operaciones; no se debe pensar únicamente en reaccionar ante los movimientos del enemigo, es necesario emplear todos los medios disponibles y aprovechar la gran capacidad que tienen las unidades de aviación para obtener la iniciativa en el combate.

Además, la iniciativa de los comandantes de las unidades aéreas es crucial para realizar la preparación de inteligencia del campo de batalla (PICB.) antes, durante y después de un ataque coordinado; esta preparación asegurará que las unidades sean capaces de continuar las operaciones y mantener el poder de combate.

2. Agilidad

Agilidad es la habilidad de las fuerzas amigas para actuar más rápido que el enemigo. Durante las operaciones de combate los comandantes de las unidades de aviación explotan la agilidad de sus unidades a través de la velocidad, la movilidad y la capacidad de reaccionar en el menor tiempo posible.

El desarrollo tecnológico empleado en los procesos para la obtención de inteligencia durante la toma de decisiones, así como la capacidad de enlace que puede desarrollarse en el combate, permiten anticiparse a las situaciones y a futuras operaciones en las que se emplearán las unidades aéreas. Este grado de anticipación proporciona a los comandantes una ventaja ya que hoy, los medios de la aviación pueden ser dirigidos hacia los lugares y en los momentos decisivos en el campo de batalla.

Una de las características que tienen las unidades de aviación gracias a la agilidad de sus medios, es la de poder mantener la continuidad en las acciones ofensivas sobre la base de procedimientos de reabastecimiento de combustible y munición que se pueden desarrollar muy rápidamente de tal manera que permitan a los medios involucrados en el combate regresar inmediatamente al campo de batalla. Al mismo tiempo le permite usar los medios aéreos para alcanzar sitios inaccesibles por otros medios de transporte. Los medios aéreos pueden mover personal, equipo y abastecimientos en grandes cantidades y en un tiempo más corto.

Los comandantes en cada nivel deben tener flexibilidad de pensamiento y rapidez de decisión, caso contrario corren el riesgo de que el enemigo pueda tomar la iniciativa en el combate y asuma una posición ventajosa para las futuras operaciones. La velocidad de los medios aéreos permite a los comandantes ejecutar acciones más rápidas, antes que las fuerzas terrestres del enemigo puedan reaccionar.

3. Profundidad

En las operaciones al hablar de profundidad, no se refiere únicamente al espacio que existe en el campo de batalla, sino que se deben considerar también aspectos como la disponibilidad de los recursos, el tiempo y la preparación necesaria para las operaciones. Los comandantes de la aviación entienden la profundidad como la habilidad para conducir operaciones cercanas, profundas y de retaguardia simultáneamente. Es necesario por lo tanto, que los comandantes mantengan el ímpetu del combate tomando ventaja de todos los recursos disponibles, atacando al enemigo simultáneamente y empleándose en diferentes tipos de misiones, por ejemplo: se puede emplear helicópteros de ataque para conducir reconocimientos a lo largo de ciertos sectores dentro de un área de operaciones, mientras en forma simultánea helicópteros de asalto aéreo pueden estar transportando abastecimientos en otros sectores del área de operaciones, a la vez que se conduce una operación de evacuación de heridos en otro sector del campo de batalla.

El conocimiento de los comandantes y, el entrenamiento de los soldados influyen directamente en el concepto de profundidad para las unidades de aviación, es necesario mantener una preparación y entrenamiento constante de todos los tipos de operaciones que emplearán las unidades a fin de mantener un nivel de alistamiento óptimo tanto para el personal, como para los medios disponibles.

Las operaciones de la Aviación del Ejército, independientemente de las líneas de comunicaciones, permiten a los comandantes proyectar profundidad a través de sus áreas de

operaciones. El uso apropiado de las unidades, permitirá al comandante sincronizar el empleo de armas combinadas para operaciones cercanas, profundas y, de retaguardia.

4. Sincronización

La sincronización de todo el poder de combate es la clave para el éxito de las operaciones en el combate aeroterrestre. La sincronización es el ordenamiento de las actividades del campo de batalla en función del tiempo espacio, y recursos disponibles con el propósito de producir el máximo poder de combate en los puntos decisivos. La sincronización es responsabilidad de los comandantes que planifican las operaciones para el empleo de armas combinadas.

Para explotar la tercera dimensión del campo de batalla moderno, la maniobra aérea deberá estar coordinada con la secuencia de la maniobra terrestre. De esta manera, el comandante puede influir en el ímpetu de la batalla. La Aviación del Ejército puede facilitar la sincronización de las armas combinadas realizando operaciones de comando y control para los elementos aéreos y terrestres.

El comando y control para futuras operaciones deberá efectuarse desde aeronaves equipadas para esta función, la planificación, comando y control entre las unidades apoyadas y las que apoyan, será crítica en la sincronización de las acciones de combate.

D. LA AVIACIÓN DEL EJERCITO Y LOS PRINCIPIOS DE LA GUERRA

El estudio de la doctrina de Aviación del Ejército debe comenzar con una revisión de los principios de la guerra como base para todas las acciones militares. Los principios de la guerra pueden ser aplicados por todas las unidades de combate, apoyo de combate y, apoyo de servicio de combate.

1. Objetivo

"Dirigir cada operación militar hacia un objetivo clara-mente, definido, decisivo y alcanzable".

La Aviación del Ejército debe tener un objetivo específico que responda a la intención del comandante, los objetivos del comandante en las operaciones de armas combinadas deben ser trasladados en forma clara y concisa dentro de las misiones y prioridades de las misiones de combate, apoyo de combate y, apoyo de servicio de combate. Estos objetivos específicamente definidos y delineados le permitirán al comandante sacar el mayor provecho de las capacidades y disponibilidad de los recursos de aviación. De esta manera, el poder de combate podrá orientarse en su totalidad hacia la destrucción y/o neutralización del enemigo.

2. Ofensiva

"Obtener, retener, y explotar la iniciativa".

Las oportunidades para la victoria en el combate serán aprovechadas explotando las situaciones creadas por comandantes que visualizan y toman ventaja de una situación favorable. Todas las operaciones de la Aviación del Ejército son ofensivas por naturaleza, y se orientan a medida que las unidades se emplean, en apoyo a las operaciones cercanas, profundas o de retaguardia. Este carácter ofensivo se mantiene durante todo el combate, aún cuando la totalidad de las armas que están involucradas, estén comprometidas en cualquier tipo de operación o acciones tácticas

Las unidades aéreas pueden tomar y mantener la iniciativa ofensiva, atacando al enemigo desde cualquier dirección, considerando que las barreras del terreno y obstáculos artificiales no afecten el empleo de las mismas. Empleada ofensivamente, permite al comandante explotar las dimensiones de tiempo y espacio en el campo de batalla, logrando además incrementar el ímpetu del combate, alcanzando y reteniendo el espíritu ofensivo en las operaciones.

Debido a que su orientación es ofensiva por naturaleza, se debe evitar emplearla en operaciones que sean de carácter defensivo, ya que este tipo de misiones restringe severamente la movilidad aérea de las unidades de aviación, limitando además la capacidad

de emplear los medios en el cumplimiento de otras misiones en las que se puede explotar mejor las características de las unidades aéreas. Sin embargo, habrá ocasiones en las que se requiera el empleo de unidades de aviación para operaciones de carácter defensivo, aunque este empleo sea limitado; como por ejemplo, en operaciones de economía de fuerza.

Las unidades aéreas, por la característica de sus medios tienen capacidad limitada para poder mantener y asegurar terreno, por lo que en caso de ser necesario prolongar el control de una zona, se deberá asignar esta misión a otros elementos de maniobra terrestres.

3. Masa

"Concentrar poder de combate en el lugar y tiempo decisivo".

El principio de la masa se aplica para la Aviación del Ejército como a cualquier otro elemento de maniobra; es necesario considerar la explotación de este principio dentro del empleo de las unidades aéreas, mismas que dependen de su agilidad natural y velocidad de movimiento para concentrar rápidamente sus elementos en puntos claves en el campo de batalla y producir poder de combate adicional. El como lograr la concentración de la masa variará de acuerdo a la situación y los recursos disponibles.

La Aviación del Ejército puede desplegarse y redespolearse, incrementando la potencia de combate en el campo de batalla.

4. Economía de fuerzas

"Distribuir el mínimo de poder de combate esencial a los esfuerzos secundarios".

La economía de fuerzas requiere que la Aviación del Ejército sea empleada tomando en consideración los principios de la masa y la maniobra. Los medios aéreos son un recurso crítico y no renovable. En pocas ocasiones existirán elementos aéreos para apoyar a todos los requerimientos de las operaciones cercanas, profundas y de retaguardia simultáneamente. El comandante deberá considerar el empleo de la aviación contra los blancos y objetivos más lucrativos y de mayor prioridad.

La Aviación del Ejército como parte del equipo de armas combinadas también puede ejecutar operaciones de cobertura y engaño táctico, a fin de liberar elementos críticos de combate para otras acciones decisivas.

Las unidades aéreas permiten al comandante de la unidad de maniobra terrestre, bajo ciertas circunstancias, comprometer una gran parte de su fuerza, manteniendo una fuerza pequeña de Aviación del Ejército como reserva.

5. Maniobra

"Ubicar al enemigo en una posición desventajosa a través de una aplicación flexible del poder de combate".

Las maniobras aéreas no están sujetas al terreno ni confinadas por obstáculos o barreras naturales o hechas por el hombre; explotan la dimensión aérea del campo de batalla, para proporcionar fuego y movimiento.

La agilidad de la Aviación del Ejército aumenta la habilidad del comandante de la fuerza para simultáneamente atacar a las fuerzas enemigas desde cualquier dirección, en cualquier tiempo, sin saturar la concentración del poder de combate.

La maniobra aérea es mucho más ágil y flexible que los sistemas terrestres. Así, el comandante de la fuerza puede reforzar o relevar fuerzas rápidamente cuando actúan a distancias profundas.

6. Unidad de mando

"Para cada objetivo asegure unidad de esfuerzo bajo la responsabilidad de un solo comandante"

La unidad de mando permite a la Aviación del Ejército y al resto de elementos de armas combinadas sincronizar su operación en el campo de batalla. El lograr la unidad de mando constituye un factor fundamental para garantizar la explotación total de la fuerza en la consecución del objetivo común. La unidad de mando debe existir a través de la cadena de mando; ésta debe ser ejecutada por los comandantes de las unidades de la Aviación del Ejército basados en la intención del comandante, guía de planificación, y el esquema de maniobra.

Una buena definición de las relaciones de mando y de apoyo garantizará un empleo efectivo de los medios aéreos. Finalmente, para asegurar la unidad de mando, es necesario designar oficiales de enlace a cada comando de las unidades tipo brigada y división o de ser necesario, a unidades menores para operaciones especiales, a fin de proporcionar asesoramiento especializado de la disponibilidad de medios y empleo de la Aviación del Ejército.

7. Seguridad

"Nunca permitir que el enemigo adquiera una ventaja inesperada".

La seguridad táctica y las medidas de protección deben ser tomadas durante cualquier operación militar. Dentro de las operaciones es necesario considerar dos aspectos que tienen relación con la seguridad. El primero, se relaciona con la seguridad que la Aviación del Ejército debe proporcionar a todas las unidades que están involucradas en las operaciones, la seguridad aérea y las misiones de combate que desarrollan las unidades de Aviación del Ejército son fundamentales para la protección de las unidades que operan como parte de un equipo de armas combinadas. El segundo aspecto, de seguridad se relaciona con la capacidad de supervivencia de las unidades de Aviación del Ejército en el campo de batalla.

Muchos elementos aéreos, especialmente helicópteros de reconocimiento y ataque, constituyen blancos lucrativos y de alta prioridad para el enemigo. Los comandantes deben preocuparse de la seguridad de sus elementos de maniobra, realizando una adecuada dispersión, aplicando correctamente medidas activas y pasivas; en consecuencia, los medios aéreos que permanecen en tierra deben estar protegidos contra el adversario terrestre y/o aéreo.

8. Sorpresa

"Atacar al enemigo en el tiempo o lugar o de una manera para la cual él no está preparado".

La sorpresa permite ganar la iniciativa amenazando la moral del enemigo y reduciendo las bajas amigas. Puede también dar ventajas materiales similares a las de una concentración de poder de combate superior.

Los medios aéreos permiten al comandante alcanzar la sorpresa, con ellos puede atacar al enemigo desde cualquier dirección, golpear objetivos en cualquier área inaccesible, y rápidamente flanquear barreras y áreas pobladas.

Los planes de cobertura y engaño táctico y las misiones de seguridad, son lo más óptimo para alcanzar la sorpresa para la fuerza. El uso de los elementos aéreos durante las misiones de alto riesgo debe siempre ser equilibrado con la rentabilidad de los posibles blancos tácticos u operacionales.

9. Simplicidad

"Preparar los planes en forma clara y sencilla, las ordenes deben ser simples y concisas para asegurar su total entendimiento".

Los cambios rápidos de situación y la complejidad de la batalla podrían llevar a una confusión considerable. El emplear a la Aviación del Ejército en operaciones cercanas, profundas y de retaguardia, requiere de un comando y control muy flexible y dinámico, además de una coordinación intensa. De ahí que, sus planes deben ser simples, claros, directos para minimizar la confusión y asegurar el éxito, y que garanticen la comprensión por parte de los comandantes subordinados.

E. PRINCIPIOS DE EMPLEO DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJERCITO

La Aviación del Ejército contribuye en los niveles estratégico, operacional y táctico de la guerra, ya que la gran capacidad de despliegue que tienen las unidades aéreas le permite combatir eventualmente en cualquier sector del campo de batalla. Los comandantes en los niveles división y brigada disponen de unidades de aviación a fin de poder influir en el campo operativo y táctico, para lo cual es fundamental combinar el efecto de la maniobra aérea con la terrestre a fin de sacar el máximo provecho del empleo de las armas combinadas. Es importante considerar que los principios de empleo doctrinarios para la Aviación del Ejército difieren en algunos aspectos de aquellos principios que rigen el empleo de las unidades terrestres.

La Aviación del Ejército se constituye en un elemento esencial de las operaciones del equipo de armas combinadas, sin embargo, se pueden emplear los medios aéreos en misiones independientes como en el caso de las operaciones profundas.

Los principios de empleo pueden aplicarse a todos los elementos y unidades de aviación que cumplen misiones en el campo de batalla. Ellos sirven de guía para la elaboración de planes y para la ejecución de las operaciones, constituyendo además una serie de ideas o guías que sin ser aspectos rígidos en su aplicación, deben ser cuidadosamente valorados al momento de planificar el empleo de los medios aéreos. Más bien, la aplicación de estos principios debe realizarse cuidadosamente, de acuerdo a como se presente la situación en el campo de batalla.

El conocimiento completo de la amenaza, la preparación de inteligencia del campo de batalla (PICB) y los factores METT-T son fundamentales para equilibrar adecuadamente los principios de empleo de la Aviación del Ejército.

PRINCIPIOS DE EMPLEO DE LA AVIACIÓN	
1.	Combatir como parte integral del equipo de armas combinadas.
2.	Explotar las capacidades de otras armas o fuerzas.
3.	Aprovechar las capacidades para obtener inteligencia.
4.	Neutralizar las armas enemigas y sus medios de adquisición de blancos
5.	Explotar el poder de fuego
6.	Explotar la movilidad
7.	Explotar la sorpresa
8.	Concentrar poder de combate
9.	Utilizar adecuadamente el terreno
10.	Desplegar elementos dentro del campo de batalla
11.	Mantener la flexibilidad
12.	Ejercer el poder de permanencia

1. Combatir como parte integral del equipo de armas combinadas

Como parte del equipo de armas combinadas, la Aviación del Ejército proporciona flexibilidad y versatilidad a las operaciones. El equipo de armas combinadas puede explotar la dimensión aérea del campo de batalla, incrementando el efecto integrado de las operaciones.

El balance obtenido a través del empleo combinado de todos los sistemas operativos del campo de batalla (SOC.), contribuirá mayormente al éxito. Las operaciones de armas combinadas permitirán incrementar la capacidad de supervivencia en el combate para todas las unidades; esto se logra orientando el poder de combate que tienen las diferentes armas hacia las vulnerabilidades de los sistemas y elementos individuales. Es así que la eficacia de la fuerza total de las armas combinadas es mayor que la suma de sus elementos.

En el combate del futuro, el tomar y ocupar terreno, será menos importante que la sincronización de varios elementos de armas combinadas para derrotar a las fuerzas enemigas. Además, las unidades de aviación deben estar integradas estrechamente con el sistema de defensa aérea en el campo de batalla. Esto contribuirá a garantizar la libertad de acción sin la intervención de las aeronaves enemigas.

2. Explotar las capacidades de otras armas o fuerzas

El éxito en las operaciones depende de la cooperación y empleo coordinado de las armas combinadas e incluso organizaciones civiles u otro tipo de fuerzas de cooperación. Dentro de este concepto, es fundamental la planificación de operaciones de Aviación del Ejército en coordinación con la Fuerza Aérea a fin de poder explotar las capacidades del Apoyo Aéreo Aproximado en toda su magnitud.

Este tipo de operaciones no implica un conflicto entre las tareas u operaciones que deben cumplir la Fuerza Aérea y la Aviación del Ejército, todo lo contrario, las misiones que cumplen cada una de estas fuerzas son complementarias y debe aprovecharse al máximo este apoyo a fin de aumentar la potencia de combate que dispone el comandante.

Cuando el empleo en las distintas operaciones involucra a otras fuerzas, las capacidades que estas tienen individualmente como el apoyo aéreo aproximado, fuego naval, guerra electrónica y otras, apoyarán y complementarán aquellas capacidades que dispone la Aviación del Ejército y las fuerzas de maniobra terrestres.

3. Aprovechar las capacidades para obtener inteligencia

Los comandantes requieren información e inteligencia acerca del enemigo, terreno y condiciones meteorológicas. La inteligencia oportuna y la movilidad de la Aviación del Ejército constituyen factores críticos para lograr el éxito de las operaciones. Por la capacidad de sus medios, puede recolectar información en tiempo real en lo que concierne al enemigo, condiciones meteorológicas y, terreno. La integración al sistema de inteligencia, proporciona al comandante una información e inteligencia necesaria para destruir y/o neutralizar al enemigo.

4. Neutralizar las armas enemigas y sus medios de adquisición de blancos

La Aviación del Ejército no puede sobrevivir en el campo de batalla a menos que los sistemas de adquisición de blancos de defensa aérea del enemigo sean localizados, neutralizados o destruidos. Los comandantes deben asegurarse que la neutralización de las defensas aéreas del enemigo sea planificada y coordinada ya sea a través de medidas pasivas o, activas. Las medidas activas incluyen el uso de armas de fuego directo o indirecto empleadas en contra de blancos específicos; esta misión puede ser ejecutada por elementos aéreos con el apoyo de otras armas. Durante la planificación y ejecución de este tipo de misiones se puede emplear unidades de helicópteros de combate, artillería, unidades de guerra electrónica, Fuerza Aérea y otros, ya sea en forma independiente o, en forma combinada.

El equipamiento de las aeronaves con sistemas que incrementen la capacidad de supervivencia de las mismas en combate es vital, tales como bengalas, chaffs, radares de alerta, radares perturbadores, y perturbadores infrarrojos, incrementan las probabilidades de la Aviación del Ejército para combatir y sobrevivir en el campo de batalla.

5. Explotar el poder de fuego

Los combates se caracterizan por acciones rápidas, intensas y violentas. En el combate contemporáneo, la adquisición de blancos y su destrucción, es posible desde largas distancias gracias al incremento de la letalidad y efectividad de los sistemas de armas actuales. Los comandantes de las fuerzas de maniobra pueden explotar el poder de fuego empleando a la Aviación del Ejército para:

- Destruir blancos empleando helicópteros de ataque;
- Proporcionar fuegos de neutralización;
- Observar y ajustar fuegos indirectos;
- Golpear al enemigo desde cualquier dirección;
- Mover, reubicar y reabastecer a la defensa aérea, unidades antitanque y armas o equipos de artillería; y,
- Proporcionar reabastecimiento aéreo de los elementos críticos para mantener el apoyo de fuego para toda la fuerza en forma rápida.

6. Explotar la movilidad

La movilidad es la clave en el campo de batalla contemporáneo, debido a que es tridimensional. Las unidades de aviación permiten a los comandantes posicionar rápidamente elementos o unidades de maniobra y de apoyo en cualquier lugar del campo de batalla, logrando así ocupar posiciones ventajosas que podrían facilitar la realización de un contraataque en penetraciones enemigas, facilitar la persecución de una fuerza enemiga que está replegando o influir en las capacidades del enemigo mediante acciones en su retaguardia.

Con la agilidad, el comandante de la fuerza puede simultáneamente atacar a las fuerzas enemigas, en casi cualquier tiempo, bajo casi cualquier condición, desde múltiples direcciones y con una concentración significativa de la masa del poder de combate.

7. Explotar la sorpresa

La gran capacidad de movilidad y poder de fuego que tienen las unidades aéreas permite a los comandantes explotar la sorpresa en el lugar y momento que menos espera el enemigo. La sorpresa constituye un factor decisivo en el combate, que en muchos casos podría suplir ciertas condiciones desfavorables de otros. La sorpresa se puede lograr con la conducción de operaciones en la noche, durante periodos de visibilidad limitada, o bajo condiciones meteorológicas adversas.

Las operaciones de cobertura y engaño táctico en coordinación con los planes operacionales y tácticos de las armas combinadas, también pueden aprovechar de la sorpresa.

8. Concentrar poder de combate

La habilidad para concentrar un alto poder de combate será decisiva en el campo de batalla. El incremento de fuerzas mecanizadas y helicópteros, ha acelerado el ritmo mediante el cual el poder de combate aéreo y terrestre puede ser concentrado e inmediatamente dispersado.

La movilidad y la agilidad le permiten al comandante sacar el máximo beneficio de la masa usando la maniobra y el movimiento aéreo para concentrar poder de combate en contra de las vulnerabilidades del enemigo. Cuando sea posible, el comandante de la fuerza podrá retener y emplear las fuerzas de maniobra terrestre y aérea de reserva, para tomar la iniciativa y montar operaciones ofensivas.

9. Utilizar adecuadamente el terreno

Con el mejoramiento de la precisión, letalidad y el alcance efectivo de los sistemas de armas del enemigo, la supervivencia de las unidades en el combate se ven amenazadas. Las unidades de ala rotatoria (helicópteros) usan el terreno para minimizar su exposición al fuego directo de las armas y a los radares de adquisición de blancos.

El uso del terreno para cobertura y encubrimiento también dificulta al enemigo la obtención de información acerca de nuestras intenciones y la localización de la fuerza. Los elementos de ala fija (aviones) normalmente usan una combinación de altitud y distancia para lograr la supervivencia y efectividad.

10. Desplegar elementos dentro del campo de batalla

Las áreas de reunión que ocupan las unidades de Aviación del Ejército normalmente se ubican en la retaguardia de la zona de operaciones de la unidad apoyada, desde donde los elementos de las unidades pueden desplegarse hacia el frente para el cumplimiento de misiones específicas y durante períodos de tiempo limitado en base a los factores METT-T. Es necesario considerar que las unidades aéreas tienen limitada capacidad de supervivencia si permanecen estáticas por períodos prolongados. Esta debilidad se incrementa con la proximidad a la línea de partida / línea de contacto, por lo tanto, el despliegue de los medios aéreos se hará sobre la base de la situación táctica del momento y la capacidad que tengan para adquirir blancos.

La concentración de tropas en el campo de batalla incrementa la posibilidad de detección de las unidades propias por parte del enemigo, convirtiéndose así en blancos de alto valor para ataques. Las fuerzas enemigas constantemente incrementan y mejoran sus sistemas de adquisición de blancos con el objeto de poder detectar aquellos elementos que puedan amenazar a las fuerzas enemigas; dentro de estas amenazas se encuentran las unidades de Aviación del Ejército.

El puesto de mando, áreas de reunión, puestos de rearmunicionamiento y reabastecimiento (PARR.), y otros elementos críticos de apoyo deben ser reubicados frecuentemente por medios aéreos y terrestres para una continua supervivencia. Cuando los elementos de Aviación del Ejército no son requeridos en el área de combate principal, deben ser dispersados en áreas fuera del alcance de la artillería enemiga.

11. Mantener la flexibilidad

Las operaciones en la batalla aeroterrestre requieren flexibilidad. Todos los planes deben tener esta característica, a fin de que permitan obtener la máxima ventaja a cualquier cambio de situación.

La Aviación del Ejército proporciona a los comandantes la flexibilidad necesaria para adaptarse al desarrollo de la situación y al cambio rápido de las condiciones tácticas, permitiendo el desarrollo de múltiples planes alternos, para retener la iniciativa y el espíritu ofensivo.

La agilidad y la flexibilidad le permiten al comandante retener una reserva que pueda perturbar la capacidad de combate del enemigo con un poder de fuego efectivo y maniobra decisiva mientras simultáneamente conduce operaciones cercanas, profundas y de retaguardia.

12. Ejercer el poder de permanencia

La Aviación del Ejército proporciona al comandante la posibilidad de operar durante las 24 horas, a fin de cumplir con los requerimientos del empleo de armas combinadas en las operaciones. La planificación efectiva y detallada, la coordinación y apoyo de otros elementos de apoyo de servicio de combate de la fuerza apoyada, son necesarios para mantener misiones de combate en forma continua. El entrenamiento en tiempo de paz con otras armas de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate, es importante para establecer el verdadero poder de combate permanente de la Aviación del Ejército en el campo de batalla.

CAPITULO II

LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

A. MISIÓN

"La misión general de la Aviación del Ejército es la de ejecutar operaciones de combate (localizar, fijar y destruir al enemigo a través del fuego y maniobra), apoyo de combate y apoyo de servicio de combate en operaciones coordinadas como miembro integrante del equipo de armas combinadas, a fin de aumentar el poder de combate de las unidades de la Fuerza Terrestre".

B. ORGANIZACIÓN

La Brigada de Aviación del Ejército dentro de la estructura orgánica de la Fuerza Terrestre depende directamente del comando general de la fuerza, y para la campaña pasa a formar parte de la unidad del Teatro de Operaciones Terrestre.

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

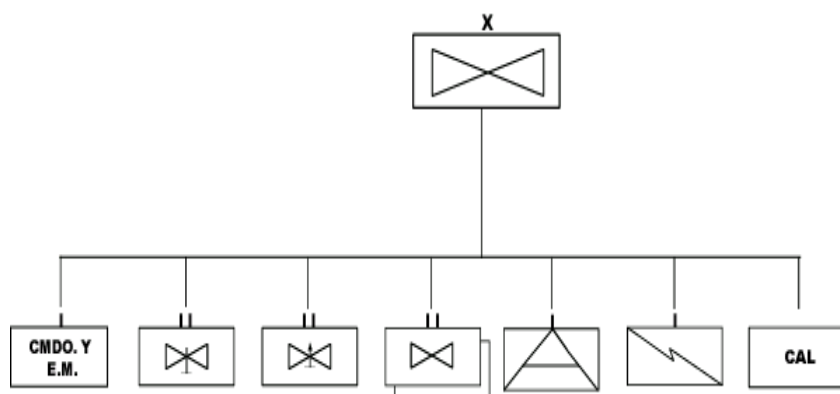


Fig. 1 Organización tipo

Gracias a la flexibilidad y movilidad que proporcionan los medios que dispone la Brigada de Aviación del Ejército y dependiendo de las misiones asignadas, la brigada puede segregar escuadrones o pelotones de un grupo para asignarlos y/o agregarlos en otro.

1. Organización para el combate

Está conformada por una brigada con su estado mayor y sus grupos aéreos, cada uno de estos con una estructura especial de comando y control, unidades administrativas y de mantenimiento.

La máxima unidad que se puede emplear como un todo en misiones son los grupos aéreos.

La mínima unidad de empleo independiente encuadrada dentro del equipo de armas combinadas es el escuadrón.

Las Brigada de Aviación del Ejército esta conformada por unidades de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate.

a. Unidades de combate

Dentro de las unidades de combate se encuentran los grupos, estos pueden ser organizados considerando la misión y los medios aéreos con los que se cuente en un momento determinado. Estas unidades podrán ser organizados como: asalto, ataque y mixto (aviones y helicópteros) ó (helicópteros de ataque y helicópteros de asalto)

b. Unidades de apoyo de combate

Las unidades de apoyo combate están conformados por:

- Un Escuadrón de Comunicaciones
- Una Batería de Artillería Antiaérea
- Un Escuadrón de Policía Militar
- Una Escuadrón de Ingenieros

c. Unidades de apoyo de servicio de combate

Las unidades de apoyo de servicio de combate están conformados por:

- Un Comando de Apoyo Logístico
- Un Centro de Mantenimiento de Aviación del Ejército

Los grupos aéreos en su organización igualmente contarán con los elementos de apoyo de servicio de combate necesarios para el cumplimiento de su misión, pudiendo ser reforzados por elementos de las unidades de apoyo de servicio de combate de la brigada.

Las unidades pueden organizarse como parte de un equipo de armas combinadas o como una fuerza de aviación pura

2. Como parte del equipo de armas combinadas

Este tipo de empleo puede darse por períodos específicos de tiempo y para misiones específicas. Sin embargo, en este caso, la Brigada de Aviación del Ejército requiere de apoyo de combate y apoyo de servicio de combate adicional para mantener la organización y empleo de esta organización.

Cuando las unidades de aviación se organizan como parte del equipo de armas combinadas para cumplir operaciones específicas, se puede tomar ventaja del poder de combate que puede desarrollarse mediante el empleo de armas combinadas en las operaciones. Además, el comandante de la fuerza puede usar los medios de aviación para incrementar el ritmo de las operaciones terrestres.

El empleo conjunto de los medios de maniobra aérea y terrestre le permitirá al comandante ganar la iniciativa y mantener una ventaja sobre el enemigo

3. Como unidad de Aviación del Ejército pura

Una unidad de Aviación del Ejército pura ofrece al comandante de la fuerza, la agilidad y la flexibilidad para explotar rápidamente el campo de batalla. Puede crear o tomar ventaja de las ventanas de oportunidad y puede atacar decisivamente a los centros de gravedad tácticos y operacionales del enemigo.

C. CAPACIDADES Y LIMITACIONES

1. Capacidades

La Aviación del Ejército explota la dimensión aérea del campo de batalla, sin embargo su empleo requiere de una comprensión total de sus capacidades en relación al campo de batalla. Las capacidades son:

- Proveer reconocimiento e inteligencia oportuna a lo largo del campo de batalla.
- Maniobrar en la tercera dimensión del campo de batalla a fin de influir en el ímpetu de la misma;
- Realizar ataques masificando los fuegos;
- Maniobrar rápidamente para ubicar unidades en el lugar y momento decisivo;
- Conducir operaciones de combate aéreo, (con armamento adecuado);
- Realizar supresión de sistemas de armas antiaéreas enemigas;
- Conducir operaciones de asalto aéreo y movimiento aéreo;
- Movilizar rápidamente tropas, equipo, armas y abastecimientos cubriendo grandes distancias; y,
- Conducir operaciones durante el día y la noche (con sistemas de visión nocturna)

2. Limitaciones

- Limitada capacidad de empleo en condiciones meteorológicas adversas;
- Alto consumo de abastecimientos en lo que se refiere a repuestos, combustibles y, lubricantes para las aeronaves;
- Durante operaciones prolongadas, requiere de un importante apoyo de combate y apoyo de servicio de combate;
- La operación a grandes distancias, restringe la capacidad de comando y control de los comandantes;

- Se requiere planificar el uso adecuado del control del espacio aéreo, así como coordinaciones muy precisas para evitar acciones fratricidas;
- Las unidades de aviación tienen capacidad limitada para asegurar sus áreas de reunión;
- Las unidades de aviación requieren inteligencia en forma rápida, precisa y de tiempo real, para permitir su empleo efectivo.

D. RELACIONES DE EMPLEO DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJERCITO

La Aviación del Ejército proporciona gran capacidad para actuar a los comandantes de las unidades terrestres, quienes deben establecer un análisis entre la maniobra terrestre y aérea a fin de obtener la máxima ventaja de los medios que disponen en contra del enemigo. Las unidades deben concentrarse en la capacidad de acelerar las misiones y el ímpetu del combate, al mismo tiempo sincronizar su empleo como un elemento integrante del sistema de armas combinadas. Para sincronizar las misiones aéreas, y terrestres, los comandantes y estados mayores deben conocer como opera la Aviación del Ejército.

En el campo de batalla, al igual que otros miembros del equipo de armas combinadas, está organizada y dotada de medios de tal manera que puede realizar una variedad de operaciones de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate, para lo cual es necesario determinar las relaciones de mando y apoyo, bajo las cuales podrán emplearse las unidades aéreas con las unidades terrestres.

1. Relaciones de mando

Las relaciones de mando son dependientes de la situación propia y la del enemigo, del soporte logístico y, de los requerimientos de la misión. Es fundamental considerar que la capacidad de las unidades terrestres para satisfacer los requerimientos logísticos de las unidades aéreas no existe, especialmente en lo que se refiere a abastecimiento clase III y V, por lo que será necesario analizar al momento de organizar una fuerza para el combate la relación de mando y el tiempo durante el cual una unidad de aviación se empleará como parte de una unidad terrestre. Las relaciones son las siguientes:

a. Asignada

Es la relación de dependencia a todo efecto de un individuo o unidad militar, respecto de la autoridad de un escalón de mando, no está establecido en el reglamento orgánico. Es de carácter relativamente permanente. Por lo que las unidades de la A.E. dadas sus características difícilmente podrán ser consideradas bajo esta relación de mando

b. Agregada

Es la relación de dependencia limitada de un individuo o unidad militar, respecto de la autoridad de un escalón de mando, su duración es normalmente temporal y generalmente excluye la administración de personal.

Esta relación se cumple únicamente entre unidades de Aviación del Ejército.

c. Bajo control operacional

Grado de autoridad atribuido a un comandante para dirigir y capacitar a determinadas unidades o repartos en el cumplimiento de misiones o tareas específicas normalmente limitadas. El control operacional es la relación típica de mando de los elementos de maniobra de la Aviación del Ejército, cuando ellos son empleados con/o por miembros del equipo de armas combinadas.

Es necesario considerar que el mínimo nivel al cual una unidad de empleo de la Aviación del Ejército puede subordinarse es a nivel brigada de maniobra terrestre o, escalón más elevado.

Esta designación se realiza para misiones o tareas que usualmente son limitadas en duración y de una naturaleza específica. La brigada es generalmente el nivel más bajo de comando con una organización de comando y estado mayor especializados y con los recursos para planificar, controlar y apoyar a la maniobra de las armas combinadas y

operaciones de la Aviación del Ejército. Las unidades aéreas son puestas bajo control operacional en niveles menores de brigada solamente en circunstancias especiales.

2. Relaciones de apoyo

La determinación y asignación de las relaciones de apoyo, al igual que el establecimiento de las relaciones de mando, dependen de la situación propia y la del enemigo, la disponibilidad logística y los requerimientos específicos de apoyo a la misión. Cuando las unidades participan en operaciones de combate no existe relación de apoyo, únicamente se establece relación de apoyo cuando las unidades aéreas se emplean en misiones de apoyo de combate o de apoyo de servicio de combate. Las relaciones de apoyo incluyen apoyo directo y apoyo general.

a. Apoyo directo

El apoyo directo requiere que la Aviación del Ejército, proporcione prioridad de apoyo de aviación a una unidad o elemento de maniobra específico. El apoyo directo es empleado para un control descentralizado y flexible de los elementos de aviación. Como ejemplo, en este tipo de casos se puede considerar cuando se emplean helicópteros de transporte para realizar misiones de movimiento aéreo o para mejorar las condiciones de comando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I).

La Aviación del Ejército con relación de apoyo directo debe:

- Responder directamente a los requerimientos de la unidad apoyada;
- Tener la misma zona de acción que la unidad apoyada, aunque el puesto de mando no puede estar situado dentro de esta;
- Proporcionar enlace de aviación a la unidad apoyada;
- Establecer el enlace con el comando de la unidad apoyada;
- Establecer sus propias rutas de maniobra aéreas, cuando sea apropiado; y,
- Operar desde áreas alejadas y localidades con un razonable tiempo de respuesta a la unidad apoyada.

b. Apoyo general

El apoyo general proporciona apoyo de Aviación del Ejército a toda la fuerza apoyada como un todo. El apoyo general es normalmente usado cuando se requiere un control centralizado de los medios; este también es usado cuando la Aviación del Ejército tiene que coordinar y proporcionar apoyo a más de uno de los elementos subordinados mayores de la fuerza, por ejemplo, apoyar a una brigada y una fuerza táctica de asalto aéreo al mismo tiempo.

La Aviación del Ejército con una relación de apoyo general debe:

- Responder a los requerimientos de apoyo de acuerdo a las prioridades establecidas;
- Tener una zona de acción que abarque toda la fuerza apoyada;
- Proporcionar enlace de aviación al comando de la fuerza apoyada;
- Establecer las comunicaciones con el comando de la unidad mayor, pero no establecer comunicaciones directamente con las unidades subordinadas, a menos que sea requerida;
- Establecer y coordinar sus propias rutas de maniobra aéreas y planes de empleo; y,
- Operar desde una posición con un tiempo razonable de respuesta para el total de la fuerza apoyada.

**RELACIONES DE APOYO DE COMBATE Y
APOYO DE SERVICIO DE COMBATE**

<p>RELACIONES DE APOYO DE COMBATE Y APOYO DE SERVICIO DE COMBATE</p>

	APOYO DIRECTO	APOYO GENERAL
PROPÓSITO	Apoyar a una unidad específica	Apoyar a la fuerza como un todo
RESPONDE A LOS PEDIDOS	Directamente de la unidad apoyada.	Dentro de las prioridades establecidas.
PROPORCIONA ENLACE DE AVIACIÓN	Al comando de la unidad apoyada.	Al comando de la fuerza
ESTABLECE LAS COMUNICACIONES	Directamente con el comando de la unidad apoyada.	Con el comando de la fuerza solamente
DESARROLLA PLANES Y MOVIMIENTOS	Planifica las operaciones propias y las rutas de maniobra aérea en coordinación con el comando de la unidad apoyada	Desarrolla y coordina sus propios planes y los movimientos aéreos con el comando de la fuerza.
UBICACIÓN	Dentro de un tiempo razonable de la unidad apoyada	Dentro de un tiempo de respuesta razonable para apoyar a la fuerza completa

E. COMANDO Y CONTROL DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

Las características del combate contemporáneo exigen que el comando y control de las unidades sea muy efectivo y eficiente a fin de aprovechar las situaciones cambiantes del campo de batalla y tomar ventaja de las vulnerabilidades que se presentan en el enemigo. La conducción de las operaciones militares implica la necesidad de todo comandante de tomar decisiones, transmitir órdenes, supervisar la ejecución de sus órdenes, mantenerse informado acerca de la situación y, decidir durante la conducción de las mismas. Este proceso de comando y control es un proceso continuo en el cual debe transmitirse la información en el menor tiempo posible.

La Aviación del Ejército requiere de un sistema de comando y control permanente con las unidades subordinadas. Normalmente algunas unidades subordinadas de la brigada podrían estar bajo control operacional de las divisiones o brigadas sin embargo, en ningún momento la brigada debe perder el comando y control de todas sus unidades con la finalidad de que, sobre la base de los requerimientos operacionales, se puedan reorganizar los medios.

1. El proceso de comando y control

El comando y control es el proceso a través del cual las actividades de las fuerzas militares son dirigidas, coordinadas y controladas para cumplir la misión. Este proceso involucra el personal, equipo, comunicaciones, instalaciones y procedimientos requeridos para conseguir y analizar información, planificar misiones, emitir órdenes y, supervisar las misiones. El comandante y su estado mayor, utilizan el proceso de comando y control (C2), para desarrollar las operaciones y ejecutar la misión.

El proceso de comando y control es un ciclo que empieza y termina en el comandante, el que es asesorado por su estado mayor y comandantes subordinados a la vez que se apoya también en las relaciones existentes con las unidades superiores para facilitar el ejercicio adecuado de comando y control. El proceso de comando y control incluye funciones importantes como la toma de decisiones, la elaboración de apreciaciones y la aplicación de un liderazgo apropiado para dirigir las operaciones de acuerdo a los principios doctrinarios.

2. Organización del comando y control

La organización del sistema de comando y control la emplea el comandante para estructurar su estado mayor sobre la base de los requerimientos de la misión. Él determina la relación y grado de autoridad de cada área que conforma el estado mayor y establece las relaciones funcionales de cada una de ellas.

Es necesario considerar a nivel brigada y a nivel de los grupos el personal necesario que deberá existir en la organización del estado y plana mayor especial a fin de poder cubrir todos los requerimientos que exigen el cumplimiento de la misión.

3. Instalaciones de comando y control

Los puestos de mando sirven para satisfacer las necesidades del comando y control del comandante y su estado mayor durante las operaciones cercanas, profundas y de retaguardia. Los puestos de mando y los sistemas de comunicación deben poseer los medios más adecuados para este fin.

Los puestos de mando así como los sistemas de comunicación constituyen blancos de alto valor para el enemigo; estas instalaciones normalmente presentan emisiones de radio, térmicas, acústicas y, visuales que son de fácil detección y pueden ser interferidas o afectadas por medio de sistemas electrónicos. Será necesario por lo tanto tomar todas las medidas necesarias para reducir la vulnerabilidad de los puestos de mando; algunas de estas medidas pueden ser las siguientes:

- Mantener la seguridad local;
- Ubicar los puestos de mando en lugares contra pendiente a fin de negar al enemigo la observación y fuego directo;
- En caso de estar operando cerca de áreas urbanas, aprovechar la seguridad que brindan las construcciones existentes para evitar la observación sea directa o a través de sistemas infrarrojos;
- Instalar las antenas lo más distante posible del puesto de mando manteniendo un criterio de dispersión en caso de existir varias antenas;
- Mantener un criterio de dispersión entre los elementos del puesto de mando; y,
- Si las operaciones se van a desarrollar durante períodos prolongados de tiempo y de acuerdo a las posibilidades cambiar la ubicación del puesto de mando cada cierto tiempo.

En la mayoría de casos, la supervivencia del puesto de mando requiere una combinación de las medidas antes enunciadas. Es necesario considerar que si bien el cambio de ubicación del puesto de mando podría reducir la vulnerabilidad del mismo, este movimiento puede entorpecer las actividades propias del comando y control, por lo que será necesario hacer un balance entre los factores a considerar durante la seguridad e instalación de los puestos de mando.

Normalmente a nivel brigada y grupos se establece:

- Puesto de mando principal;
- Puesto de mando de combate;
- Puesto de mando de retaguardia; y,
- Puesto de mando alternativo

a. Puesto de mando principal

El puesto de mando principal (P.M.P.) de la brigada es el centro de control, coordinación y comunicaciones para las operaciones de combate, donde el comandante y su estado mayor ejecutan la mayoría de sus actividades. Se caracteriza por la movilidad y la operación ininterrumpida. El puesto de mando principal está conformado por los siguientes elementos:

- El comandante de la brigada
- El jefe del estado mayor
- Los miembros del estado mayor general y sus respectivas secciones, excepto las secciones de personal y logística
- Los miembros del estado mayor especiales necesarios para la operación
- El coordinador de apoyo de fuegos o su representante.

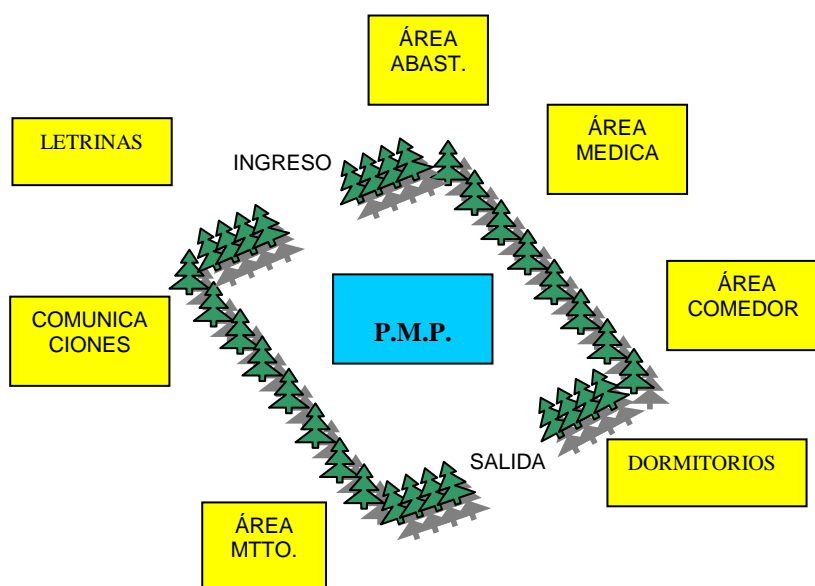


Fig. 2 Puesto de Mando Principal

El puesto de mando principal (PMP) debe estar preparado para asumir el control total de las operaciones que se están desarrollando, mientras no se haya puesto en vigencia un puesto de mando táctico. Algunas de las funciones que se cumplen en el puesto de mando principal son las siguientes:

- Evaluar todos los productos de inteligencia que sean de interés para el comando de unidad;

- Controlar las misiones de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate de la unidad;
- Coordinar con el apoyo de fuegos y el apoyo aéreo aproximado;
- Coordinar las misiones de comando y control del espacio aéreo y las misiones de defensa aérea;
- Recibir, evaluar y procesar la información táctica de las unidades subordinadas y unidades superiores;
- Dar disposiciones a las unidades subordinadas;
- Coordinar los requerimientos para la maniobra y las actividades de apoyo de combate y apoyo de servicio de combate.
- Mantener un control permanente sobre las capacidades de apoyo de combate y apoyo de servicio de combate de la unidad;
- Remitir informes a los escalones superiores;
- Estar en condiciones de describir la situación táctica del enemigo y de las fuerzas propias;
- Realizar apreciaciones de la situación en forma continua;
- Realizar recomendaciones al comandante;
- Preparar y distribuir órdenes de misiones, órdenes fragmentarias, planes, etc; y,
- Mantener un enlace permanente con las subunidades y escalón superior.

Hay algunos factores que pueden tener un impacto inmediato tanto en las fuerzas enemigas como en nuestras propias tropas por lo que debe mantenerse un monitoreo permanente de las mismas.

Para el caso de las fuerzas propias algunos de los factores son los siguientes:

- Cambios en la misión o estatus (condición) del grupo;
- Cambios en la condición de apoyo de fuego o prioridad de apoyo aéreo aproximado;
- Pérdida de efectividad de combate por la incapacidad de empleo de unidades tipo pelotón o superiores;
- Condición de ítems mayores de abastecimiento que puedan afectar el poder de combate; y,
- Condición de abastecimiento clase III y V.

En el caso del enemigo, algunos factores a considerar son los siguientes:

- Contacto con unidades amigas;
- Cambios en la ubicación de unidades;
- Empleo de humo en las operaciones; y,
- Cambios significativos en las capacidades logísticas

b. Puesto de mando de combate

El puesto de mando de combate (PMC) puede ser establecido principalmente en los movimientos rápidos, esto es, en la ofensiva o en las operaciones retrógradas para mantener el enlace y facilitar el movimiento del PMP y cuando el comandante quiere conocer y controlar directamente la situación.

Algunas de las tareas que se cumplen en el puesto de mando táctico son las siguientes:

- Controlar la maniobra y las actividades de apoyo de combate y apoyo de servicio de combate;

- Desarrollar y diseminar inteligencia de combate;
- Determinar las prioridades y realizar la guía de planificación para actividades de apoyo de combate y apoyo de servicio de combate; y,
- Mantener la comunicación con el escalón superior y unidades de maniobra.

El puesto de mando de combate debe estar organizado de tal manera que pueda mantener una actividad permanente. Este puesto debe tener como característica básica su gran capacidad de movilidad ya sea con vehículos o con aeronaves.

c. Puesto de mando de retaguardia

El puesto de mando de retaguardia son las instalaciones de la unidad desde las cuales se coordina los requerimientos de apoyo de servicio de combate para las misiones (especialmente lo que se refiere a mantenimiento). Este puesto debe estar ubicado en algún lugar del área de retaguardia de la unidad que se está operando.

d. Puesto de mando alterno

El puesto de mando alterno (PMA) es aquel que se organiza para asumir las funciones vitales del PMP, cuando este no puede seguir funcionando.

Normalmente la brigada no organiza un puesto de mando alterno, sin embargo, las instalaciones de mando de las unidades de maniobra y apoyo, a menudo pueden ser empleadas como puestos de mando alternos de la brigada.

4. Comunicaciones

Los comandantes de Aviación del Ejército y sus estados mayores necesitan un sistema confiable de comunicaciones de largo alcance, a fin de ejercer un efectivo comando y control a través del área de operaciones de la fuerza apoyada.

Las unidades deben mantener y sostener la misma capacidad de comunicaciones como cualquier otra unidad de maniobra.

La radio es normalmente el medio primario de comunicaciones externas e internas. Las unidades aéreas emplean FM, HF en voz, UHF, VHF como sistemas de uso común, y la red interna alámbrica para ejercer el mando y control. Adicionalmente, también debe estar integrada al sistema de comunicaciones de la fuerza y del comando de la defensa aérea, lo que le permitirá apoyar a la localización de los reportes de posición de las aeronaves y a los requerimientos de información táctica.

Cuando se opera en distancias sobre extendidas en el campo de batalla, los comandantes deben tener acceso a varios sistemas de comunicaciones para aprovechar las capacidades de retransmisión, siendo el medio más recomendable las aeronaves livianas de ala fija. Estos sistemas garantizarán una comunicación permanente, especialmente en los vuelos a muy baja altura.

Debemos considerar como aspecto prioritario para la operación de las unidades aéreas dentro del equipo de armas combinadas la necesidad de mantener un enlace permanente entre las unidades aéreas y los diferentes sistemas operativos del campo de batalla, especialmente las unidades de maniobra y apoyo de fuegos.

5. Enlace de la Aviación del Ejército

Así como la Aviación del Ejército requiere de oficiales de enlace de las otras armas para desarrollar su esquema de maniobra y actuar dentro del equipo de armas combinadas, es necesario que las unidades mayores (brigadas y divisiones) dispongan de oficiales de enlace de esta arma.

Más allá de haber establecido el enlace con los diferentes escalones a través de los medios de comunicación disponibles, se requiere la coordinación personal de un miembro de la Aviación del Ejército para que proporcione el asesoramiento directo y efectivo al comandante sobre el empleo de los medios aéreos que dispone. Este asesoramiento permitirá sincronizar

el empleo de las unidades aéreas dentro del esquema de maniobra. La planificación y coordinación son elementos críticos en este proceso, por lo que el oficial de enlace tiene un rol fundamental en el empleo de las unidades aéreas.

Otras coordinaciones que debe considerar el oficial de enlace es el intercambio de información referente a frecuencias de radio, códigos, medidas de control, consideraciones para el comando y control del espacio aéreo, etc.

Algunos aspectos que debe considerar para el asesoramiento son los siguientes:

- Organización de la unidad, capacidades, limitaciones y condición;
- Principios de empleo y operaciones que puede cumplir;
- Capacidades y limitaciones de cada una de las aeronaves disponibles;
- Apreciaciones del estado mayor;
- PON. para las diferentes operaciones;
- Aspectos relacionados con seguridad y análisis de riesgo;
- Capacidades y limitaciones relacionados a abastecimientos, especialmente clase III y V;
- Consideraciones de mantenimiento; y,
- Lista de equipo básico para el oficial de enlace.

6. Inteligencia

El éxito de la Aviación del Ejército en el combate depende de la habilidad del comandante para “visualizar el campo de batalla”. Una inteligencia precisa y oportuna acerca del enemigo, el terreno y, las condiciones meteorológicas, es imperativa para todas las operaciones.

Debido a la sofisticación de los sistemas de adquisición de blancos del enemigo y los sistemas de armas de defensa aérea, se debe tener información en tiempo real, que permita determinar su incidencia sobre las operaciones de la unidad y los medios aéreos

La mejor forma de aprovechar las capacidades de las unidades de aviación es a través de una planificación precisa basada en una inteligencia efectiva a fin de accionar dentro del campo de batalla, evitando únicamente el reaccionar ante la maniobra del enemigo.

La Aviación del Ejército puede reforzar las operaciones de inteligencia y guerra electrónica con el empleo eficiente de los medios aéreos que disponen del equipo necesario para el efecto.

Los medios aéreos proporcionan al comandante de la unidad apoyada inteligencia aérea para aumentar la inteligencia táctica, además de proporcionar observación aérea a lo largo de toda el área de interés del comandante. Estos a su vez, deben ser capaces de crear y aprovechar al máximo las oportunidades que se presenten explotando las debilidades y vulnerabilidades del enemigo, para lo cual es necesario un conocimiento profundo de:

- El área de influencia y el área de interés de la unidad;
- Las condiciones meteorológicas actuales y pronosticadas;
- El terreno y las avenidas de aproximación aéreas; y,
- La naturaleza, capacidades y actividades del enemigo.

7. Comando y control del espacio aéreo

La coordinación del espacio aéreo es una función crítica para las operaciones. El comando y control del espacio aéreo es una tarea que debe realizarse con el comando de la defensa aérea (COMDA), para coordinar el empleo de todos los medios aéreos dentro del espacio disponible. Los usuarios potenciales de la dimensión aérea del campo de batalla incluyen a la Aviación del Ejército, defensa aérea, apoyo de fuegos y, la Fuerza Aérea.

El comando y control del espacio aéreo maximiza su efectividad conjunta garantizando el uso simultáneo del espacio aéreo, con una sincronización en tiempo, espacio y propósito, para producir el máximo poder de combate en el momento decisivo. Los planes de la maniobra deben recalcar el mejor uso del espacio aéreo a través del área de operaciones. El uso efectivo del espacio aéreo aumenta totalmente las capacidades operacionales y previene bajas entre las propias fuerzas que intervienen en el combate.

8. Condiciones meteorológicas

Los comandantes requieren de una permanente información sobre las condiciones meteorológicas actuales y futuras (pronóstico) del campo de batalla. Las condiciones ambientales pueden optimizar o limitar severamente las operaciones aéreas. Los helicópteros de ataque pueden ser rápidamente desplazados para contrarrestar los ataques de los blindados enemigos o se pueden desarrollar misiones de asalto aéreo para limitar las incursiones en el área de retaguardia, esta rápida reacción requiere que los comandantes dispongan de una buena información del tiempo y pronóstico meteorológico.

Un apoyo constante de información de las condiciones meteorológicas para las unidades aéreas es importante para el cumplimiento de las operaciones previstas.

F. OPERACIONES DE LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

La Aviación del Ejército gracias a las capacidades de los medios que dispone, proporciona al comandante no solo la posibilidad de ser parte de la maniobra a través del empleo de sus medios de combate, si no que además tiene la capacidad de apoyar a la maniobra a través del empleo de sus medios.

1. Operaciones de combate

Durante las operaciones de combate, la Aviación del Ejército con sus medios forma parte de la maniobra y puede conducir el siguiente tipo de operaciones: ataque, reconocimiento, seguridad, asalto aéreo, combate aéreo y, operaciones especiales.

OPERACIONES DE COMBATE
1. ATAQUE
2. RECONOCIMIENTO
3. SEGURIDAD
4. ASALTO AÉREO
5. COMBATE AÉREO
6. OPERACIONES ESPECIALES

a. Ataque

Las operaciones con helicópteros de ataque son siempre por naturaleza ofensivas, sin embargo, este tipo de operaciones puede conducirse en el marco de misiones ofensivas o defensivas. Las operaciones de ataque pueden incluir misiones de tipo: antitanque, antipersonal, fuegos de neutralización y la destrucción de instalaciones y material enemigo.

Durante las operaciones profundas, el ataque permite al comandante retardar o desviar a las fuerzas enemigas a fin de forzarlas a combatir en el lugar deseado; dentro de este tipo de operaciones también es posible demorar la progresión de las operaciones del enemigo creando interrupciones en sus operaciones de apoyo de servicio de combate; durante las

operaciones profundas es necesario que la fuerza que ataca desde el aire cuente con el apoyo de la artillería con fuegos de neutralización contra posiciones de defensa aérea, inteligencia oportuna, un buen sistema de comando, control y, comunicaciones, además de un apoyo de servicio de combate adecuado.

Otro tipo de misiones que cumplen los helicópteros de combate es el ataque de desarticulación a fuerzas del segundo escalón del enemigo, unidades que no se han desplegado para el combate o que se encuentran en áreas de reunión, unidades de reserva, instalaciones de apoyo e instalaciones de comando y control. Las unidades aéreas también pueden cumplir estas misiones como parte de una fuerza de cobertura o de seguridad de flanco de una fuerza que se encuentra atacando.

Las unidades de ataque son ideales en aquellas situaciones en donde el terreno presenta ciertas restricciones para las unidades terrestres. No es conveniente emplear las unidades de ataque sobre aquellas unidades que se encuentran estacionadas o en posiciones preparadas o fortificadas, se puede explotar mejor la capacidad de las unidades aéreas contra objetivos que se encuentran en movimiento o en formación de ataque.

Las unidades de ataque pueden emplearse independientemente, atacando contra unidades blindadas u otro tipo de objetivos, sin embargo se puede aprovechar mejor el poder de fuego de los helicópteros de ataque cuando se emplean dentro del equipo de armas combinadas, es decir aprovechando las capacidades que pueden proporcionar otras armas (artillería, ingeniería, comunicaciones, etc.) u otras fuerzas (Fuerza Aérea, Fuerza Naval); todos estos elementos deberán ser considerados dentro del plan para determinar el empleo efectivo de cada uno de ellos junto a las unidades de maniobra.

b. Reconocimiento

Las operaciones de reconocimiento permiten obtener información en tiempo real, a través de la observación visual y por medio de los sistemas de localización de blancos, del enemigo, del terreno, de las condiciones meteorológicas, etc.

Dentro de la organización de los escuadrones es necesario determinar las unidades que estarán a cargo de la misión de reconocimiento que en lo posible deberán poseer sistemas de observación y localización que faciliten su tarea. En ciertas circunstancias las unidades de ataque podrán cumplir con esta función durante las misiones. Las unidades que se emplean en este tipo de misiones pueden desarrollar reconocimiento de ruta de zona o de área.

c. Seguridad

Las operaciones de seguridad permiten obtener información acerca del enemigo para de esta manera proveer a nuestras unidades tiempo de reacción, de maniobra y protección sobre el cuerpo principal de la fuerza. Las unidades que se están empleando en este tipo de operaciones pueden actuar apoyando a las fuerzas de cobertura, fuerzas de protección o fuerzas de vigilancia.

Dentro de las operaciones de vigilancia las unidades pueden cumplir con las siguientes tareas:

- Mantener vigilancia de un espacio de terreno;
- Proveer alerta temprana al cuerpo principal;
- Desorganizar al enemigo haciendo uso de los fuegos; y,
- Impedir que el enemigo pueda obtener información destruyendo sus unidades de reconocimiento.

Durante las operaciones de seguridad es fundamental el apoyo de fuegos que deben tener las unidades aéreas por parte de la artillería.

Durante las operaciones de protección las unidades pueden cumplir las siguientes tareas:

- Cumplir todas las tareas que desempeña una fuerza de vigilancia;
- Evitar que el enemigo pueda tener observación y fuego directo sobre el cuerpo principal de nuestra fuerza; y,

- Efectuar reconocimientos, atacar, defender y retardar unidades enemigas.

Durante las operaciones de fuerza de cobertura, las unidades pueden cumplir las siguientes tareas:

- Vigilancia y de protección;
- Las unidades aéreas como parte de una fuerza de cobertura pueden actuar fuera del alcance de los fuegos del cuerpo principal, empleándose en forma independiente; y,
- Una fuerza de cobertura puede tomar contacto con el enemigo para desgastar o destruir sus unidades.

d. Asalto Aéreo

Las operaciones de asalto aéreo son aquellas en las que las fuerzas de asalto (elementos de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate) a través del poder de fuego, movilidad y una integración total con los medios aéreos, maniobra en el campo de batalla bajo el control del comandante de la fuerza táctica de asalto aéreo para localizar y destruir fuerzas enemigas o, capturar y mantener terreno clave. Algunas de las tareas que puede cumplir el elemento terrestre de una fuerza de asalto aéreo son:

- Capturar y mantener terreno clave;
- Tomar contacto y destruir fuerzas enemigas que operen en el área de retaguardia;
- Contraatacar durante misiones cercanas y profundas;
- Conducir incursiones y operaciones de cobertura y engaño táctico; y,
- Bloquear o contener fuerzas enemigas.

Debido a que las aeronaves de transporte son vulnerables durante el movimiento, especialmente en las fases de infiltración y extracción, es necesario que se cuente con el apoyo de aeronaves de ataque (escoltas) y de otros sistemas de armas como la artillería. Para el desarrollo de este tipo de misiones se conforma una fuerza táctica de asalto aéreo en donde se organizará un elemento aéreo y uno terrestre por lo que la coordinación y sincronización entre los dos elementos es un factor fundamental para el éxito de estas operaciones. Es importante establecer los P.O.N. durante esta misión con el elemento terrestre así como un entrenamiento permanente para el desarrollo de las operaciones.

e. Combate Aéreo

Las unidades de aviación durante el desarrollo de las operaciones podrían tomar contacto con aeronaves enemigas en cualquier momento y en cualquier lugar del campo de batalla; es por esto que deben planificar la seguridad durante todo momento y las acciones que deberán realizarse en caso de establecer contacto con aeronaves enemigas que constituyan una amenaza durante el desarrollo de las misiones.

En este tipo de operaciones es fundamental la coordinación entre elementos como la Defensa Aérea y la Fuerza Aérea, por lo que el comando y control del espacio aéreo se convierte en un factor prioritario para la planificación de las misiones.

Durante estas operaciones la Aviación del Ejército:

- Proporciona seguridad aérea durante las misiones de helicópteros de ataque y de asalto aéreo;
- Coordina el combate aéreo, planificando con la defensa aérea y otras armas en el área;
- Debe desarrollar procedimientos para sobrevivir a un ataque aéreo enemigo y luego reorganizar las unidades de aviación; y,
- Puede requerir la asignación de medios de aviación exclusivamente para misiones de combate aéreo.

El combate aéreo puede ser crítico en las futuras operaciones. El combate aéreo es la destrucción o evasión de las aeronaves enemigas. Esta es siempre una tarea específica o implícita cuando existe la posibilidad de encontrar enemigo aéreo.

Al emplear la Aviación del Ejército en el rol de combate aéreo se debe entender que ésta desarrolla su actividad en un ambiente de alto riesgo. Por lo tanto, la respuesta a la amenaza aérea debe ser principalmente defensiva. Siempre que sea posible, la destrucción planificada de una amenaza aérea debe cumplirse empleando artillería antiaérea, artillería de campo y/o elementos de Fuerza Aérea. Además, al involucrarse en un combate aéreo, la aviación va a distraer su atención de la misión principal como elemento de maniobra.

Los comandantes de aviación deben estar preparados para apoyar al comandante de la fuerza conduciendo misiones de combate aéreo tanto ofensivas como defensivas. Los combates aéreos serán cortos y la victoria generalmente corresponderá a quien concentre fuego efectivo primero.

Una consideración importante para el comandante de la fuerza de maniobra será cómo asignar los medios aéreos adecuados para el esquema de maniobra terrestre mientras retiene fuerzas suficientes para conducir misiones de combate aéreo con orden. Los comandantes de aviación que tienen que cumplir múltiples misiones las cuales involucren una significativa amenaza aérea deben estar preparados para asignar parte de su fuerza a las misiones de combate aéreo. Los factores METT-T. y la preparación de inteligencia del campo de batalla (PICB) determinarán la cantidad de poder de combate usado para las misiones de combate aéreo.

Cualquier helicóptero armado está en capacidad de ejecutar combate aire-aire empleando cualquiera de sus sistemas de armas orgánicas. El tipo de arma usada será prioritariamente un misil aire-aire; sin embargo, si no se dispone de este tipo de material los cañones de 30 mm, 20 mm, rockets y misiles HOT, pueden ser usados en el rol aire-aire de forma limitada, analizando siempre el costo-beneficio.

f. Operaciones Especiales

Las unidades de Aviación del Ejército podrían desempeñar un papel fundamental durante el desarrollo de las misiones especiales. Algunas de las misiones que puede cumplir la aviación en operaciones especiales son:

- Guerra no convencional;
- Reconocimientos especiales;
- Operaciones psicológicas;
- Contraterrorismo; e,
- Incursiones

1) Guerra no convencional

Este tipo de guerra incluye pero no se limita a los campos interrelacionados de la guerra de guerrillas, fuga y evasión, subversión, sabotaje y otras operaciones de poca visibilidad, o de naturaleza oculta o clandestina. En la guerra no convencional las operaciones con medios aéreos juegan un papel muy importante.

2) Reconocimientos especiales

Complementan a los reconocimientos generales. Tratan en detalle una tarea bien definida, en la cual se debe reunir datos concretos sobre objetivos claramente determinados apoyados principalmente en las Operaciones de la Aviación del Ejército

3) Operaciones psicológicas

Son operaciones de carácter eminentemente psicológico, planificadas y ejecutadas en todos los campos del Poder Nacional, para influir en las emisiones, actitudes, hábitos y opiniones de grupos sociales hostiles o amigos; tendientes a obtener determinados comportamientos, favorables al cumplimiento de la política general del Estado y de los Objetivos Nacionales

4) Contraterrorismo

La Aviación del Ejército colabora activamente en la adopción de medidas ofensivas para evitar, disuadir y responder inmediatamente al terrorismo

5) Incursiones

La Aviación del Ejército, especialmente con la utilización de helicópteros, permite penetrar en territorio hostil o bajo control del enemigo, para obtener información, hostigar al enemigo o destruir sus instalaciones, terminado con una retirada planificada al completar la misión asignada

2. Operaciones de apoyo de combate

Las operaciones de apoyo de combate para la Aviación del Ejército constituyen aquel apoyo que prestan las unidades aéreas para los elementos de combate. Como operaciones de apoyo de combate la Aviación del Ejército puede cumplir las siguientes; C³I, movimiento aéreo, búsqueda y rescate de combate, servicio de tránsito aéreo.

OPERACIONES DE APOYO DE COMBATE
1. COMANDO, CONTROL , COMUNICACIONES E INTELIGENCIA
2. MOVIMIENTO AÉREO
3. BÚSQUEDA Y RESCATE DE COMBATE
4. CONTROL DE TRAFICO AÉREO
5. APOYO DE FUEGO

a. Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia (C³I)

Una de las capacidades que brindan los medios aéreos al comandante es la de mejorar el sistema de comando, control, comunicaciones e inteligencia. Este es un sistema vital durante las operaciones por lo que el flujo permanente de información y comunicación será fundamental para el comandante.

Los medios aéreos podrían cumplir las siguientes operaciones:

- Proveer reconocimiento y seguridad a las líneas de comunicación ya sean caminos, rutas de abastecimiento, lugares de transmisión, instalaciones de comunicación, etc;
- Transporte de planes, informes y otros documentos para la conducción para las misiones de combate;
- Actuar como elementos de “retransmisión” para materializar el enlace entre las unidades y puestos de mando; y,
- Emplear medios aéreos para cubrir requerimientos de inteligencia para la fuerza.

b. Movimiento aéreo

Son todas aquellas operaciones que se realizan con medios aéreos, con un propósito distinto de las operaciones de asalto aéreo, estas operaciones se realizan para movilizar tropas y equipos (piezas de artillería, defensa aérea, munición etc.) una vez cumplida la misión, las aeronaves se incorporan a sus repartos aéreos, pueden ser helicópteros o aviones. Para la ejecución apropiada de este tipo de operaciones se requiere que exista la coordinación y entrenamiento apropiado entre las unidades aéreas y las unidades que serán apoyadas para establecer los procedimientos y métodos a emplear.

c. Búsqueda y rescate

Las unidades de aviación conducen operaciones de búsqueda y rescate para recuperar las tripulaciones que han sido derribadas en combate, normalmente no habrá tiempo para reclutar y entrenar nuevas tripulaciones aéreas, por lo que, el personal entrenado de aviación deberá ser utilizado de la mejor manera, por lo que las misiones de búsqueda y rescate se llevarán a efecto durante tiempo de paz y en combate para salvar vidas, retornar al combate a las tripulaciones derribadas y, levantar la moral de los soldados.

d. Control del tráfico aéreo

El control de tráfico aéreo principalmente, facilitará el uso del espacio aéreo en todos los niveles operacionales del conflicto. Estas operaciones abarcan un amplio rango de apoyo de combate para los elementos de la Aviación del Ejército y apoyan a las operaciones de vuelo en terminales y en ruta, constituyéndose en el elemento clave del comando y control del espacio aéreo del ejército.

El control del tráfico aéreo apoya el plan del comandante de acuerdo a los factores METT-T, facilitando el siguiente apoyo táctico:

- Asistencia de navegación;
- Control de vuelos;
- Alarma de presencia aérea enemiga;
- Información de áreas prohibidas y restringidas de fuego de artillería;
- Control de área terminal y aterrizaje; e,
- Información de condiciones meteorológicas.

e. Apoyo de fuego

Las unidades de Aviación del Ejército proporcionan observadores avanzados con la finalidad de que la conducción del fuego de la artillería sea efectiva.

Los sistemas de adquisición de blancos permiten establecer distancias, coordenadas y de esta manera proporcionar dicha información al CCAF

3. Operaciones de apoyo de servicio de combate

Son aquellas mediante las cuales la aviación del ejército incrementa la capacidad logística de las unidades apoyadas, asegurando así la permanencia de las unidades de maniobra en el campo de batalla. Las operaciones de apoyo de servicio de combate son: transporte aéreo, evacuación aeromédica y mantenimiento de aviación.

OPERACIONES DE APOYO DE SERVICIO DE COMBATE

- 1. TRANSPORTE AÉREO**
- 2. EVACUACIÓN AEROMÉDICA**
- 3. MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN**

a. Transporte aéreo

Las operaciones de apoyo logístico en cierto modo constituyen movimiento aéreo. Se diferencian de las operaciones de apoyo de combate porque las unidades no son organizadas para el combate con fuerzas de armas combinadas ni tampoco mueven fuerzas o elementos de apoyo de combate cuya misión principal es enfrentarse y destruir fuerzas enemigas. Durante las operaciones ofensivas o defensivas, elementos de carga pueden conducir una variedad de operaciones de movimiento aéreo de apoyo de servicio de combate.

Las operaciones de apoyo de servicio de combate de transporte aéreo incluyen:

- Transporte de personal y abastecimientos;
- Transporte aéreo de material clasificado, partes electrónicas y partes para reparación;
- Equipo recuperado (propio y del enemigo);
- Posicionamiento previo y movimiento de combustible y munición;
- Transporte aéreo de equipos de mantenimiento; y,
- Reubicación de algunos sistemas del campo de batalla, incluyendo a infantería, defensa antiaérea, artillería de campo y equipo y material de ingeniería.

b. Evacuación aeromédica

El campo de batalla llegará a ser paulatinamente más letal a causa de la capacidad de las armas modernas convencionales. Las unidades médicas del ejército pueden encontrarse con situaciones de heridos en forma masiva. Las aeronaves equipadas como ambulancia aérea o simplemente las aeronaves disponibles en el campo de batalla serán las que realicen la evacuación aeromédica desde la zona de operaciones hasta la zona de comunicaciones.

c. Mantenimiento de aviación

Las operaciones de mantenimiento de los medios aéreos y sus equipos son responsabilidad de la Brigada de Aviación del Ejército. Las operaciones de combate y el direccionamiento del mantenimiento para las unidades están orientadas y funcionalmente organizadas para proporcionar mantenimiento de aviación por unidad hasta segundo escalón y luego, para los siguientes escalones, se requerirá los medios disponibles en el Centro de Mantenimiento de Aviación del Ejército. El mantenimiento de las unidades y su organización es ejecutado generalmente por personal de la Aviación del Ejército, que proporciona el mantenimiento orgánico de base y también en equipos móviles.

G. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y LOS SISTEMAS OPERACIONAL DEL CAMPO DE BATALLA

La Aviación del Ejército tiene la capacidad de cumplir operaciones de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate. Mientras ejecuta estas operaciones, también contribuye al sistema operativo del campo de batalla.

El sistema operacional del campo de batalla (SOC) está compuesto por los siguientes sistemas:

- Apoyo de fuego;
- Defensa aérea;
- Inteligencia;
- Maniobra;
- Movilidad, contra movilidad y supervivencia;
- Comando y control; y,

- Logística.

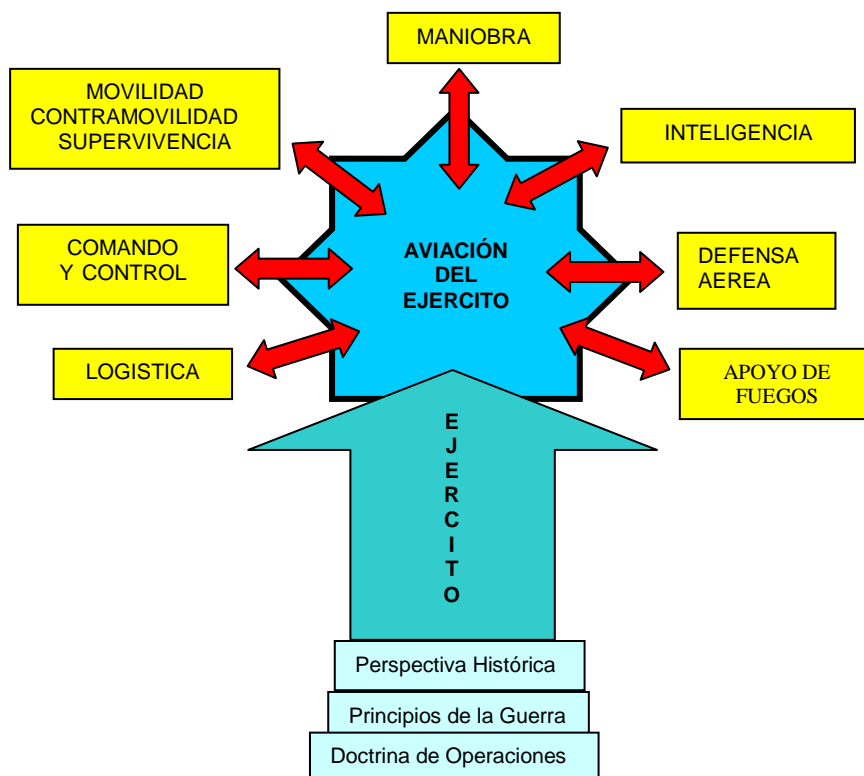


Fig. 3 Sistema Operativo del Campo de Batalla

1. Apoyo de fuego

Las operaciones de apoyo de fuego que realiza la Aviación del Ejército deben contemplar cualquier ambiente de combate, empleando sus medios aéreos para este fin. El apoyo de fuego se basará en el trabajo colectivo y coordinado para la adquisición de blancos, fuegos indirectos, medios de guerra electrónica, apoyo de armas combinadas, medios aéreos y, misiones de fuego conjuntas.

El éxito de la batalla contemporánea depende en gran parte de la correcta integración del apoyo de fuegos y la maniobra, estos deben ser complementados y coordinados cuidadosamente para que proporcionen el poder de combate requerido a fin de causar el máximo efecto destructivo en el lugar y tiempo preciso.

La Aviación del Ejército aumenta la capacidad de apoyo de fuego con sus medios que pueden realizar la adquisición de blancos, la designación de objetivos y la combinación y observación de los fuegos indirectos. Estas tareas de apoyo de fuego de la aviación son designadas principalmente para apoyar a las fuerzas en contacto. Con esta flexibilidad y recursos de respuestas, la aviación, realiza además fuegos a lo largo del campo de batalla, en esta tarea contribuye con:

- Designación de los oficiales de enlace;
- Movimiento aéreo del personal de apoyo, equipo, abastecimientos y munición; y,
- Evacuación aeroméica para el personal de las unidades de apoyo de fuego.

2. Defensa aérea

La contribución para la defensa aérea lo realiza mediante la estrecha coordinación con el comando de defensa aérea para utilizar con seguridad el espacio aéreo y de esa manera operar con seguridad y efectividad. Con este tipo de coordinaciones se permite a las fuerzas apoyadas alcanzar mayor protección contra los posibles ataques enemigos.

3. Inteligencia

La inteligencia es el producto de la obtención, análisis y difusión de toda la información disponible que es inmediata o potencialmente significativa para la planificación de las operaciones militares. El comandante guía la obtención de inteligencia, estableciendo sus requerimientos, blancos lucrativos, así como ordenando al SOC. que le proporcionen la inteligencia que él necesita, en la forma en que él pueda usarla y a tiempo para apoyar su proceso en la toma de decisiones (PMTD). Los elementos esenciales de información del comandante (EEI) guiarán el proceso. Las tareas requeridas para integrar adecuadamente la inteligencia en las operaciones de aviación, presentan un desafío para el comandante de aviación en todos los niveles. La aviación apoya a la obtención de información proporcionando reconocimiento, alerta temprana, adquisición de blancos, etc.

También apoya el esfuerzo de inteligencia realizando operaciones para atacar a los sistemas de comando control e inteligencia del enemigo (C³I) y conduciendo misiones para proteger el (C³I) de las fuerzas propias. La Aviación del Ejército proporciona al comandante inteligencia en tiempo real en todo el espacio de batalla con sus aeronaves de ataque y de reconocimiento los cuales pueden encontrar, fijar y observar o, destruir los medios enemigos a través de la profundidad del campo de batalla.

La inteligencia es fundamental para la conducción exitosa de las operaciones de aviación, especialmente en las operaciones profundas. Las unidades de aviación requieren apoyo de inteligencia, esto es particularmente vital para la planificación de las áreas de aniquilamiento. Otra área crítica que requiere el mismo nivel de planificación detallada y apoyo de inteligencia es la supresión de la defensa aérea enemiga, ya que, más que la simple planificación de los fuegos de artillería, es un plan sincronizado que integra todos los medios en una operación que tiene por objeto dismantelar por completo las redes de defensa aérea enemigas y no simplemente aislar y suprimir o, destruir armas específicas.

La Aviación del Ejército apoya a las misiones de inteligencia y guerra electrónica proporcionando los medios para fortalecer las misiones de adquisición de blancos, reconocimiento y contrainteligencia. Estas misiones son posibles con todos los medios

disponibles de la aviación pero particularmente con los helicópteros y los aviones de reconocimiento y fotografía aérea. La aviación proporciona al comandante de la fuerza el apoyo de inteligencia aérea necesaria para mejorar tanto la inteligencia táctica como operacional, además provee observación aérea en toda el área de interés del comandante.

4. Maniobra

La maniobra se define como el empleo de las fuerzas en el campo de batalla mediante el movimiento en combinación con fuego para alcanzar una posición de ventaja con respecto al enemigo a fin de cumplir la misión. Durante las operaciones la movilidad y el poder de fuego de la Aviación del Ejército, le convierten en una fuerza dominante, una fuerza que puede ganar y mantener el contacto, destruir al enemigo en profundidad, atacar puntos decisivos, negándole al enemigo un sitio seguro donde pueda reorganizarse.

Las unidades de helicópteros de ataque le proporcionan al comandante una fuerza que puede concentrar un poder devastador en cualquier punto del campo de batalla. Estos helicópteros de ataque pueden maniobrar en el combate cercano asegurando los flancos de las fuerzas mecanizadas o blindadas empleando la potencia de fuego y realizando adquisición de blancos y reconocimiento. También pueden atacar puntos decisivos y blancos críticos en la profundidad de la retaguardia enemiga simultáneamente. La aviación puede influir decisivamente en el combate cercano, destruyendo elementos de refuerzo, centros de comando y control y medios de apoyo logístico antes de que puedan ser empleados por el enemigo.

Las operaciones profundas requieren una sincronización precisa de todos los medios. La Aviación del Ejército, maniobra en beneficio de la fuerza como un todo; puede masificar rápidamente sus efectos y luego con la misma velocidad cambiar su enfoque a un nuevo esfuerzo principal. Esta flexibilidad es fundamental en las operaciones decisivas.

Las unidades de helicópteros que cumplen misiones de asalto aéreo le permiten al comandante de la Fuerza Terrestre ampliar su espacio de batalla, controlarlo y atacar al enemigo en el momento y lugar que él decida. Estas unidades pueden mover rápidamente tropas desmontadas, artillería y armas antitanque a cualquier lugar del campo de batalla, conquistar terreno crítico, o cortar la retirada de un enemigo de manera que pueda ser destruido en posición.

5. Movilidad, contra movilidad y supervivencia

La Aviación del Ejército contribuye a la movilidad, permitiendo superar los obstáculos tanto naturales como artificiales. Los elementos de reconocimiento aéreo identifican los obstáculos en la ruta de las unidades que avanzan y buscan rutas para evadir o localizar sitios seguros para atravesarlos. Esta operación ahorra a la fuerza un tiempo valioso y le permite continuar el movimiento sin interrupción.

Por otro lado, las unidades de aviación proporcionan seguridad durante las operaciones de cruce o emplazamiento de obstáculos, moviendo tropas rápidamente para asegurar los obstáculos o los sitios de cruce. Las operaciones de contra movilidad impiden la maniobra del enemigo. En su rol de contra movilidad puede conducir reconocimientos para identificar los sitios específicos donde se pueden colocar obstáculos artificiales para aprovechar los obstáculos naturales que presenta el terreno a fin de apoyar el plan táctico terrestre.

Las aeronaves también pueden ser empleadas para el lanzamiento de campos minados desde el aire en el campo de batalla, los cuales pueden ser usados para la protección de los flancos de las unidades que avanzan y para operar en conjunto con las unidades blindadas o mecanizadas durante las misiones de protección de flanco.

Las operaciones de supervivencia protegen a las fuerzas amigas de los efectos de los sistemas de armas enemigas y de las causas naturales. La fortificación de las instalaciones y de las posiciones de combate son medidas de supervivencia activas. La decepción, la seguridad y, la dispersión, pueden incrementar la supervivencia.

6. Comando y control

En el campo de batalla contemporáneo la magnitud de la información que se encuentra disponible representa un reto para cualquier comandante, quien en definitiva, se ve obligado a asimilar enormes cantidades de datos para formarse una idea más clara del escenario, evaluar la situación y, dar las órdenes militares que traerán la victoria.

El comandante se ubica en el mejor lugar para incidir en el desenlace de la batalla, donde más fácilmente hace sentir su presencia física y moral, donde su voluntad de lucha se pueda expresar, y materializarse en acciones. El comandante ejerce el mando en tanto que la plana mayor o estado mayor se encarga de coordinar y hacer los ajustes necesarios para cumplir con la intención. Ejercer el mando significa dirigir y dar órdenes; el ejercicio del mando, a todo nivel es el arte de motivar y emitir las órdenes que redunden en las acciones que los comandantes y sus tropas deben tomar para cumplir su misión; significa visualizar el actual y futuro estado de las tropas amigas y enemigas y formular luego los conceptos de operaciones que permiten cumplir la misión.

Las características propias de la Aviación del Ejército permiten al comandante ejercer un liderazgo y control específico del campo de batalla, a través del cumplimiento de las siguientes actividades:

- Visitas a puestos de mando;
- Inspecciones periódicas;
- Establecimiento de puestos de combate móviles; y,
- Conducción de la maniobra como un todo.

7. Logística

El apoyo de servicio de combate comprende gran variedad de especialidades técnicas y actividades funcionales inclusive del aprovechamiento máximo de las infraestructuras disponibles y provee los medios físicos con los cuales las fuerzas operan, partiendo de los centros de producción y extendiéndose hasta los soldados en el frente que están en contacto con el enemigo.

Los medios aéreos de transporte y carga pueden llevar a cabo el apoyo de la fuerza y el apoyo a las unidades de aviación para requerimientos específicos.

CAPITULO III

EMPLEO DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO DURANTE LAS OPERACIONES

La Aviación del Ejército apoya a la batalla aeroterrestre, permitiendo a los comandantes controlar e influir en el ritmo de las operaciones. Como resultado de ello, los comandantes pueden asegurar posiciones ventajosas, masificar una fuerza superior contra las debilidades del enemigo y repetir el proceso antes que el enemigo pueda reaccionar. Por otro lado mejora las capacidades de combate de las unidades ya que les permite proyectar el poder de combate

rápidamente en todo el campo de batalla. Las unidades de aviación pueden combatir en todo el campo de batalla en apoyo de las operaciones de armas combinadas y/o conjuntas.

A. ÁMBITO DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN DEL EJERCITO

El campo de batalla y las operaciones del futuro serán muy probablemente de naturaleza dinámica y no lineal. Al explotar la dimensión aérea de la batalla la aviación proporciona al comandante capacidades de combate únicas, le permite conducir misiones de combate en las áreas de operaciones cercanas, profundas y de retaguardia. Durante estas operaciones los comandantes de la fuerza pueden usar los medios aéreos para masificar rápida y repetidamente un poder de combate superior contra las vulnerabilidades detectadas y las debilidades proyectadas del enemigo.

La Aviación del Ejército y los medios para las operaciones profundas cercanas y de retaguardia deben ser asignadas de acuerdo a la intención del comandante, a los objetivos y a los requerimientos de apoyo prioritario para la misión.

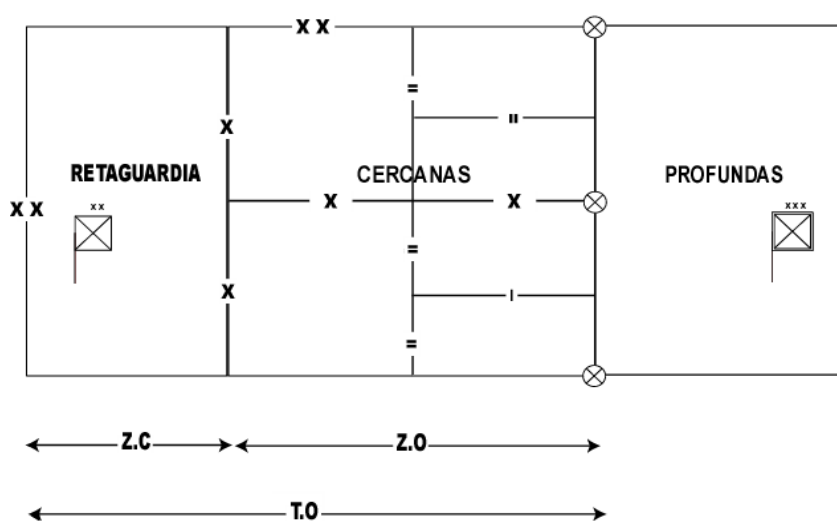


Fig. 4 Ámbito de las operaciones de Aviación del Ejército

1. La Brigada de Aviación del Ejército en las operaciones cercanas

Las operaciones cercanas a cualquier nivel comprenden las actividades de los elementos de combate comprometidos en el campo de batalla con sus respectivos apoyos, determinan el éxito o el fracaso final en la batalla. El comandante debe integrar y sincronizar a la Aviación del Ejército en el esquema de maniobra.

a. Operaciones ofensivas

En las operaciones ofensivas cercanas el comandante debe emplear las unidades de aviación para aislar las reservas o envolver a las fuerzas enemigas mediante asalto aéreo o por las misiones de ataque.

b. Operaciones defensivas

En las operaciones defensivas cercanas, la aviación puede conducir ataques de desarticulación contra las reservas enemigas que entran en el combate, ejecutar contra ataques, aislar los escalones enemigos o, impedir el envolvimiento de fuerzas de maniobra propias.

2. La Brigada de Aviación del Ejército en las operaciones profundas

Las operaciones profundas comprenden las actividades que están dirigidas contra las fuerzas enemigas que no están en contacto inmediato, estas actividades van a influir en las operaciones cercanas que tendrán lugar en el futuro. Ejemplos de posibles blancos para la aviación pueden ser: las redes de C3I, medios de apoyo de servicio de combate o fuerzas de combate que se aproximan al campo de batalla. El objetivo de estas operaciones es cortar la libertad de acción del comandante de las fuerzas enemigas y el ritmo de batalla.

Estas operaciones pueden ser de corto o de largo alcance (30-150 Km. delante de LP/LC o LPR) dependiendo del nivel a que se las ejecuta de las limitaciones para obtener inteligencia, del grado de superioridad aérea y sobre todo de la autonomía de los medios aéreos. Las operaciones profundas son planificadas y conducidas en cuatro fases: planificación, movimiento y penetración del límite avanzado del área de combate en ruta al objetivo, acciones en el objetivo y, movimiento de retorno hacia las líneas amigas. Cada fase tiene tareas esenciales que realizar.

a. Fase de planificación

La fase de planificación involucra a la Fuerza Terrestre y a la unidad de Aviación del Ejército. Las responsabilidades son detalladas a continuación:

1) Comando superior

- Realizar el análisis del riesgo, para determinar si la misión se encuentra entre los parámetros aceptables de riesgo,
- Orientar a la inteligencia para satisfacer los requerimientos de la misión;
- Realizar el análisis de los medios disponibles para conducir la operación profunda;
- Preparar las órdenes de operaciones incluida la organización para el combate; y,
- Proporcionar los procedimientos para el comando y control del espacio aéreo.

2) Unidades de Aviación del Ejército

- Difundir la inteligencia obtenida para el cumplimiento de la misión;
- Realizar el análisis de la misión;
- Conducir el análisis del riesgo;
- Determinar la organización para el combate apropiada para dicha misión y realizar los requerimientos especiales de otras fuerzas de maniobra o de apoyo de combate;
- Preparar las órdenes de operaciones;
- Preparar las aeronaves y a la fuerza para la operación; y,
- Verificar las posiciones de ataque de ser necesario.

b. Fase de movimiento y penetración del límite avanzado de combate, en ruta hacia el objetivo

En esta fase no tiene participación de planificación el escalón superior porque la misión a cumplirse en el área profunda es de responsabilidad exclusiva de la unidad de Aviación del Ejército, por lo tanto tiene las siguientes tareas a cumplir:

- Dirigir el apoyo de inteligencia y guerra electrónica y desarrollar el plan de neutralización o destrucción de la defensa aérea enemiga;
- Coordinar con el comando de la defensa aérea;
- Establecer las medidas de comando y control;
- Utilizar las rutas de mínimo riesgo, basado en el levantamiento de la carta de peligros y de navegación táctica;
- Utilizar las técnicas adecuadas de movimiento para penetrar las líneas enemigas; y,

- Apoyarse con otras armas de la fuerza para propia seguridad.

c. Fase de acciones en el objetivo

- Atacar en forma rápida y violenta;
- Ejecutar los planes alternos cuando sean requeridos;
- Utilizar el apoyo aerotático disponible o ejecutar un ataque aéreo conjunto;
- Emplear la artillería para la supresión de las defensas aéreas enemigas;
- Emplear las fuerzas de asalto aéreo como sea apropiado;
- Emplear los helicópteros de ataque contra los blancos en movimiento si es posible;
- Emplear el plan alternativo de ataque si el plan principal no ha sido posible ejecutar;
- Utilizar todos los medios de inteligencia disponibles para el mantenimiento del objetivo; y,
- Abortar la misión de acuerdo a las condiciones previamente establecidas.

d. Fase de movimiento para el retorno a las líneas amigas

- Emplear los puntos de chequeo planificados;
- Emplear la ruta de menor riesgo planificada, en lo posible otra distinta a la que se empleó para la penetración;
- Ejecutar el plan de supresión de las defensas aéreas enemigas de ser necesario;
- Utilizar el apoyo de combate de las fuerzas terrestres;
- Ingresar por los puntos de pasaje previamente seleccionados y coordinados con las fuerzas del sector;
- Pedir la cooperación de la defensa aérea para neutralizar los medios aéreos enemigos que puedan perseguir;
- Proseguir hacia el área de reunión seleccionada para el retorno;
- Realizar la verificación del cumplimiento de la misión y el informe; y,
- Remitir los informes de inteligencia al comando superior.

La Aviación del Ejército puede utilizar varios métodos para conducir operaciones profundas; sin embargo, esta puede ser empleada utilizando algunas opciones, en las que se incluyen: operaciones de limitada duración; operaciones para asegurar el objetivo en profundidad; y, operaciones para continuar el ataque. Además, el empleo de los medios aéreos para las operaciones profundas depende del nivel en que se emplee, sea, : a nivel ejército de operaciones, división o brigada.

3. La Brigada de Aviación del Ejército en las operaciones retaguardia

Las operaciones de retaguardia se ejecutan para asegurar la libertad de maniobra y la continuidad de las operaciones incluyendo el sostenimiento de las mismas y C3I. Las unidades de aviación ofrecen toda una gama de capacidades durante las operaciones en el área de retaguardia. Pueden conformar una fuerza táctica de combate o actuar como una fuerza de reacción contra las amenazas enemigas

Se requiere una planificación detallada para alcanzar el éxito en todas las operaciones en el área de retaguardia. Para crear las condiciones idóneas de empleo de la aviación en el área de retaguardia es fundamental disponer de planes de contingencia y establecer las relaciones de mando. El comandante selecciona los medios aéreos para conducir las operaciones en el área de retaguardia sobre la base de las condiciones de los factores METT-T. y en los planes alternos del escalón superior.

B. CONSIDERACIONES PARA LA PLANIFICACIÓN

Para la planificación de las operaciones de Aviación del Ejército, el comandante y su estado mayor deben considerar varios factores, los principales son: la intención del comando superior y, los factores METT-T. Luego de realizar un análisis completo se desarrolla el concepto de la operación, se emiten las órdenes para su ejecución por parte de las tropas subordinadas. Además, se debe realizar un análisis de riesgo y de apoyo de servicio de combate.

El empleo táctico en principio difiere muy poco del empleo de las fuerzas de maniobra terrestre. Esta última es más efectiva cuando se emplea como parte del equipo de armas combinadas ya

que puede concentrar fuerzas en tiempos y lugares críticos dentro del campo de batalla. La aviación incrementa la capacidad para atacar al enemigo desde todas las direcciones.

Puede emplearse como una unidad de maniobra pura o como una unidad complementada con fuerzas de tierra u otras fuerzas. Además, puede proporcionar medios para operar bajo el control de la división o de otras brigadas de maniobra. Está especialmente configurada como una fuerza de respuesta inmediata para operaciones de retaguardia o para el empleo en operaciones profundas dentro del área de interés de las brigadas o divisiones. Cuando es empleada adecuadamente, su velocidad y capacidad de maniobra le permiten ganar la iniciativa y adelantarse a las acciones del enemigo.

C. CONSIDERACIONES DE EMPLEO

El empleo efectivo como un elemento o fuerza de maniobra, requiere una comprensión cabal de las capacidades y limitaciones de la maniobra aérea con relación al campo de batalla. Debido a que la aviación no está sujeta al terreno, las distancias y los obstáculos son menos limitantes a la maniobra aérea. Sin embargo, la maniobra aérea alcanza esta libertad de movimiento a cambio de perder la ventaja protectora del terreno. Por tanto, la maniobra aérea debe ser ajustada al terreno con tanto detalle como la maniobra terrestre. Los elementos de maniobra aérea deben usar el terreno sin verse limitados por el mismo.

Aunque el terreno no es un limitante para los medios aéreos, las condiciones meteorológicas, la iluminación y la defensa aérea si lo son, mientras opera en la tercera dimensión del campo de batalla, la aviación enfrenta una amenaza única que debe ser considerada durante la planificación al asignar las fuerzas (defensa aérea, guerra electrónica). La tecnología moderna ha liberado a la aviación de muchas restricciones impuestas por la oscuridad y condiciones meteorológicas marginales.

En la actualidad, las modernas aeronaves de ataque pueden volar y combatir en la noche usando avanzados sistemas de visión nocturna. Esta capacidad sin precedentes proporciona una ventaja cualitativa sobre las vulnerabilidades y debilidades enemigas conocidas. La capacidad de combatir en la noche proporciona una ventaja táctica y operacional que debe explotarse en el campo de batalla. Cuando se emplea modernas aeronaves de ataque con otros miembros del equipo de armas combinadas, los resultados serán decisivos.

D. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJERCITO EN LAS OPERACIONES OFENSIVAS

Las unidades de aviación contribuirán durante la preparación para operaciones ofensivas asistiendo en la búsqueda, fijación y destrucción de las fuerzas enemigas. Cuando se requiere de la destrucción inmediata de fuerzas enemigas como en un combate de encuentro, las fuerzas de aviación pueden emplearse para desarrollar la situación.

1. Movimiento para establecer el contacto

Se realiza para establecer contacto con el enemigo o restablecer el contacto perdido. Las unidades de ataque y unidades de reconocimiento realizan el movimiento para establecer el contacto como un reconocimiento de zona. Pero a diferencia del reconocimiento de zona, los esfuerzos se centran en encontrar a la fuerza enemiga, desarrollar la situación inmediatamente y prevenir el despliegue prematuro del cuerpo principal de las fuerzas propias. El reconocimiento del terreno se conduce cuando es necesario para apoyar el intento de localizar al enemigo.

Como resultado el movimiento para establecer el contacto avanza mucho más rápido que un reconocimiento de zona. Las unidades de reconocimiento aéreo pueden realizar esta misión cuando forman parte de una fuerza de cobertura durante el movimiento de una división que busca establecer contacto.

El movimiento para establecer contacto se caracteriza por ser una acción rápida y agresiva. Durante un movimiento para establecer el contacto los medios de aviación pueden realizar las siguientes tareas:

- Reconocer y determinar la transitabilidad de todas las rutas dentro de la zona;

- Inspeccionar y clasificar todos los puentes y pasos a lo largo de las rutas;
- Identificar todos los desvíos que no permiten un movimiento rápido de elementos pesados; y,
- Localizar y reportar todas las fuerzas enemigas dentro de la zona y determinar su magnitud, composición y actividad.

2. Ataque

Durante el ataque, las unidades de aviación pueden ser empleadas en profundidad contra los segundos escalones de las fuerzas: artillería enemiga, unidades de helicópteros, y reservas enemigas las cuáles podrían afectar el ímpetu del ataque. La destrucción de las redes de comando y control puede también ser crítica para el éxito del ataque.

Las misiones más allá de la profundidad del combate cercano, especialmente cuando se conducen en sincronización con otras armas, pueden romper la cohesión de las defensas enemigas y permitir la explotación y la persecución. Estas misiones son menos efectivas contra blancos que se encuentran fortificados.

3. Explotación

Durante la explotación los medios de aviación pueden ser usados para mantener la presión sobre las fuerzas enemigas que rompen el contacto. También pueden usarse para atacar a las fuerzas enemigas que se reorganizan o proporcionar reconocimiento frente a fuerzas de maniobra amigas que se hallan adelantadas. El reconocimiento aéreo proporciona al comandante la posibilidad de obtener información en la tercera dimensión, luego, operando en conjunto con las fuerzas de tierra, puede optimizar la velocidad de avance.

4. Persecución

La inherente velocidad y movilidad de la Aviación del Ejército son ideales para mantener el contacto con el enemigo, desarrollar la situación y hacer fuego sobre las posiciones de resistencia enemigas. La aviación puede ser movida rápidamente para localizar, fijar y atacar a las unidades enemigas que repliegan, localizar las fuerzas de ataque enemigas y guiar a las fuerzas de tierra hacia posiciones de ataque o alrededor de los flancos expuestos del enemigo. La maniobrabilidad y el poder de fuego le convierten en la fuerza óptima para conducir tanto la explotación como la persecución.

E. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO EN LAS OPERACIONES DEFENSIVAS

En las operaciones defensivas, la velocidad y movilidad de los medios aéreos se usan para maximizar la concentración y la flexibilidad. Durante la preparación para operaciones defensivas, la aviación puede apoyar a la fuerza de cobertura con reconocimiento aéreo y fuegos. Durante la defensa, la aviación se puede usar para realizar ataques de desarticulación contra blancos de alto valor, concentraciones enemigas y columnas en movimiento y para desorganizar los centros de gravedad enemigos.

Los escuadrones de helicópteros de ataque pueden emplearse en profundidad para atacar los escalones subsiguientes antes de que puedan moverse para apoyar a los primeros escalones, Las fuerzas de aviación pueden emplearse para conducir misiones de vigilancia y seguridad en un flanco descubierto.

F. LA BRIGADA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO EN LAS OPERACIONES RETROGRADAS

En la conducción de una acción retardatriz, la aviación puede apoyar al comandante terrestre mediante una rápida concentración y empleo de los fuegos para permitir el rompimiento del contacto y la reubicación de las fuerzas amigas. Las unidades de aviación se pueden emplear para conducir ataques violentos y sorpresivos con el propósito de confundir a las formaciones enemigas que avanzan.

Durante el repliegue así como en la acción retardatriz se pueden usar los helicópteros de ataque y de reconocimiento en una actitud ofensiva para golpear a las unidades enemigas de maniobra y de apoyo de fuego y para proporcionar seguridad a las fuerzas propias que repliegan. La retirada se conduce principalmente en la noche, sin embargo, la capacidad de la aviación para maniobrar, localizar y destruir al enemigo durante las horas de oscuridad es una ventaja para el comandante terrestre. Las unidades de reconocimiento pueden apoyar en la seguridad de las rutas de retirada.

G. EFECTOS DEL AMBIENTE EN LAS OPERACIONES

La información sobre las condiciones meteorológicas es vital para la planificación de las operaciones de Aviación del Ejército. Los comandantes y el estado mayor proporcionan pronósticos precisos sobre las condiciones meteorológicas en toda el área de operaciones. Deben evaluar las condiciones pronosticadas y sus efectos potenciales en los planes, operaciones y medios de aviación. Explotando las condiciones de clima adversos, pueden tomar ventaja de las vulnerabilidades del enemigo, e influir favorablemente en sus propios cursos de acción.

1. Efectos de las condiciones meteorológicas

Condiciones de clima severos impiden completamente o reducen drásticamente la maniobra aérea. Sin embargo, algunas condiciones meteorológicas benefician a las misiones de aviación, por ejemplo: nieve, frío extremo o terrenos fangosos pueden limitar o impedir el movimiento de elementos terrestres, mientras que tienen efectos minúsculos en las misiones de aviación. Las capas de nubes y los techos bajos pueden mejorar el empleo de la aviación proporcionando cobertura y encubrimiento a bajo nivel. Al mismo tiempo, estas condiciones restringen las operaciones de aeronaves de alto rendimiento (aviones de combate). La neblina baja ofrece un encubrimiento limitado de la observación directa y del fuego de las armas.

Las fases de la luna y sus efectos deben ser considerados para la planificación de las diferentes operaciones en las que se involucran a los medios aéreos

2. Ambientes geográficos

La Aviación del Ejército conduce operaciones en todos los ambientes geográficos. Para emplear efectivamente los medios aéreos, los comandantes deben entender las características únicas de cada ambiente y sus efectos en el empleo de medios aéreos.

a. Montañas

La Aviación del Ejército puede llevar a cabo misiones en terreno montañoso, de hecho los helicópteros hicieron su primer aporte en combate real en la Cordillera del Cóndor. Los helicópteros pueden superar las dificultades asociadas con el movimiento y apoyo de las fuerzas terrestres en sectores montañosos, además las montañas proporcionan una excelente cobertura y encubrimiento y permiten evadir los radares y medios enemigos de adquisición de blancos, El movimiento aéreo es el medio principal para desplazar fuerzas, equipo y, abastecimientos, rápidamente en áreas montañosas donde el transporte terrestre está restringido por los obstáculos naturales y artificiales.

Los siguientes factores afectan a las misiones en terreno montañoso:

- El terreno puede limitar la maniobrabilidad y las áreas de aniquilamiento;
- En terreno montañoso con fuertes pendientes, el ángulo de vista hacia un blanco puede ser tan grande que el blanco se convierta en casi imposible de ser enganchado;
- Las grandes altitudes restringen las capacidades de carga y de armamento de las aeronaves;
- Las condiciones meteorológicas cambian rápidamente, siendo frecuentes los vientos fuertes y las lluvias;
- La formación de hielo en las aeronaves es común a grandes altitudes y puede ocurrir repentinamente. El hielo anula la capacidad de sustentación de las aeronaves impidiendo por tanto el vuelo. Los helicópteros modernos tienen un sistema contra la formación de

hielo colocado en las palas de los rotores. Sin embargo estas mismas condiciones de congelamiento pueden impedir que los helicópteros de ataque realicen fuego con sus armas en forma normal; y,

- El terreno limita el establecimiento de zonas de aterrizaje para los medios aéreos

b. Selva

Las misiones en selva se caracterizan por la vegetación densa, altas temperaturas, alta humedad y fuertes lluvias. La Aviación del Ejército incrementa su empleo en áreas selváticas; el terreno accidentado, vegetación densa y falta de caminos hacen que las misiones de combate, apoyo de combate y apoyo de servicio de combate se conviertan en vitales para el éxito de las operaciones en selva.

Los siguientes factores afectan a las misiones de aviación en terreno selvático.

- El alcance y los efectos de los sistemas de armas son a menudo limitados por la densa vegetación de la selva;
- Limitadas zonas de aterrizaje para medios aéreos;
- Los fuegos de artillería pueden ser difíciles de observar y ajustar;
- La vegetación espesa y el terreno accidentado reducen el alcance de las comunicaciones de radio en el vuelo táctico;
- Las condiciones meteorológicas sufren cambios repentinos y violentos;
- Se intensifican los problemas con la corrosión, incrementando por tanto la demanda de repuestos y de mantenimiento de aviación; y,
- Difícilmente se pueden establecer posiciones de tiro para las aeronaves.

c. Zonas áridas y/o secas

La Aviación del Ejército puede operar efectivamente en zonas áridas y/o secas. El ambiente desértico a menudo permite a las aeronaves atacar blancos al máximo alcance de sus sistemas de armas. Sin embargo, las aeronaves son vulnerables a la observación y detección de largo alcance del enemigo debido a la falta de cobertura y encubrimiento.

Los siguientes factores afectan el empleo de los medios aéreos:

- El reflejo del sol en las cabinas de las aeronaves incrementa la posibilidad de ser detectadas por el enemigo;
- Las altas temperaturas durante el día reducen la capacidad de carga de las aeronaves;
- El terreno seco y arenoso degrada el radio de efectividad de los sistemas de armas;
- La arena y el polvo incrementan las necesidades de mantenimiento y repuestos;
- La falta de referencias en el terreno dificulta la navegación;
- Los rotores producen una estela de polvo fácilmente visible así como una gran nube de polvo cuando se encuentra en estacionario y durante el aterrizaje y despegue;
- El rearmunicionamiento y reabastecimiento de combustible se ven limitadas por el polvo y la arena que se levanta; y,
- La falta de referencias en el terreno hace que la navegación nocturna con visores sea extremadamente difícil.

d. Terreno urbanizado

Las misiones en terreno urbanizado presentan un desafío único para los medios aéreos. Este tipo de misiones pueden ocurrir en cualquiera de los ambientes geográficos.

Los siguientes factores afectan el empleo de los medios aéreos:

- Zonas de embarque y desembarque restringidas o limitadas;
- Se incrementa el peligro de antenas, torres y cables;

- Existe un mayor peligro de daños causados por objetos extraños que son levantados por los rotores;
- Se opera generalmente en áreas con gran concentración de población civil;
- Mayor riesgo de daños colaterales a la propiedad;
- Las luces de la ciudad afectan las operaciones con visores nocturnos;
- Interferencia de las comunicaciones (accidental y/o provocada);
- Alto riesgo para las aeronaves provocado por la proximidad de fuegos de armas de pequeño calibre, y corto alcance;
- La proximidad de personal no combatiente; y,
- Limita el empleo de armamento específico para objetivos definidos.

3. Ambiente de guerra electrónica

La proliferación de sistemas de guerra electrónica que pueden localizar automáticamente emisores a través de localizadores de dirección, interceptar e interrumpir nuestras señales electrónicas, hacen que los comandantes deban preocuparse por este ambiente y tomen en cuenta este factor durante la planificación.

La guerra electrónica puede estar presente en cualquier ambiente operacional. Las medidas de guerra electrónica activa son especialmente significativas por el creciente número de aeronaves que confían en las señales electrónicas para el control de vuelo.

H.MEDIDAS DE COORDINACIÓN Y CONTROL

Para sincronizar el empleo de los medios de Aviación del Ejército, el comandante establece las medidas de coordinación y control, que a su vez permiten integrar su empleo en el equipo de armas combinadas.

Estas medidas de coordinación y control son las siguientes:

1. Áreas de reunión

Constituyen aquellas áreas en las cuales los medios aéreos se preparan para cumplir sus misiones, ya que aquí se realizan la planificación de las misiones y se realizan los últimos ajustes para estar en las mejores condiciones de operabilidad.

2. Eje de vuelo

Es la dirección por la cual se dirigen los medios aéreos hacia su destino. Este eje normalmente es bautizado con un nombre, el cual tiene un ancho determinado.

3. Área de reunión avanzada

Es la última posición que pueden ocupar las aeronaves, sus tripulaciones y el elemento de mantenimiento y abastecimiento necesario, antes de cumplir la misión de ataque, normalmente están localizadas en territorio propio, sirve para ultimar detalles o reajustar el tiempo para el cumplimiento de la misión. Estas áreas generalmente se materializan en el área de trenes de las unidades terrestres

4. Línea de partida

La línea de partida es la medida de control inicial fácilmente identificable en el terreno y en la carta para la ejecución de un movimiento a través de una ruta específica permitiendo al comandante ejercer un comando y control adecuado.

5. Puntos de chequeo

Son puntos característicos en el terreno que sirven para reportarse las aeronaves cuando se encuentran sobre éstos, están predeterminados en las cartas de vuelo. Los puntos de chequeo pueden ser de dos tipos: de chequeo obligatorio o de control interno. Los de chequeo

obligatorio sirven para reportarse al centro de control de vuelo y los de control interno sirven a los comandantes de unidades aéreas para controlar la progresión sincronizada del movimiento de las aeronaves.

6. Punto de relevo

Es un punto de fácil identificación en el terreno, en el cual la los elementos de maniobra se dirigen hacia sus objetivos por diferentes rutas al mando de sus respectivos comandantes; sin embargo el comando y control de la maniobra sigue siendo responsabilidad del comandante de la unidad.

7. Ruta de vuelo

Es el sendero por el cual vuelan las aeronaves, tienen por lo general a seguir puntos característicos en el terreno, especialmente para los helicópteros, o su vez, siguen un rumbo determinado.

8. Línea de fase

Es una línea perpendicular a la ruta de vuelo, corredor aéreo y eje de vuelo, caracterizada por un accidente fácilmente identificable y es designada con un nombre. Las líneas de fase son utilizadas para controlar el desplazamiento de las aeronaves y hacer cualquier cambio en el tipo de vuelo, velocidad o para representar la proximidad a las líneas enemigas.

9. Área de espera

Es aquella que permite sincronizar el ataque sobre el objetivo, está localizada cerca del área objetivo. En ellas los helicópteros permanecen en estacionario o pueden aterrizar pero permanecen con los rotores girando. Su ocupación no puede ser por un tiempo mayor a 5 minutos; caso contrario deben retornar al área de reunión avanzada. Esta es la última posición en la cual el comandante puede decidir abortar la operación o cambiar los objetivos de acuerdo a la situación o prioridad de la amenaza.

10. Posiciones de ataque

Son los lugares que ocupan los elementos de ataque para ejecutar el disparo contra el o los blancos que han sido designados por los helicópteros de reconocimiento. Desde una misma posición no pueden ser disparados más de dos misiles, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de ser localizados e impactados por el enemigo. (Nota: la posición de tiro se diferencia de la posición de ataque ya que la primera es el sitio específico de cada helicóptero, mientras que la segunda es el lugar que ocupa el elemento ya sea el pelotón o el escuadrón.)

11. Posiciones de tiro

Son los lugares que ocupan los helicópteros de ataque para ejecutar el disparo contra el o los blancos que han sido designados por los helicópteros de reconocimiento. Desde una misma posición no pueden ser disparados más de dos misiles, con la finalidad de reducir al mínimo el riesgo de ser localizados e impactados por el enemigo.

12. Área de aniquilamiento

Área en la cual el comandante intenta destruir al enemigo a través de la concentración de fuegos de todas las armas disponibles. Se las puede identificar a través de puntos de referencia de blanco en el interior del área y los límites de la misma.

Se las puede subdividir de acuerdo al control de fuego por sectores que establezca el comandante.

13. Corredor aéreo

Ruta aérea restringida para uso específico de aeronaves de la Aviación de Ejército, cuyo uso previene de que aeronaves amigas sean derribadas por fuego antiaéreo de fuerzas propias.

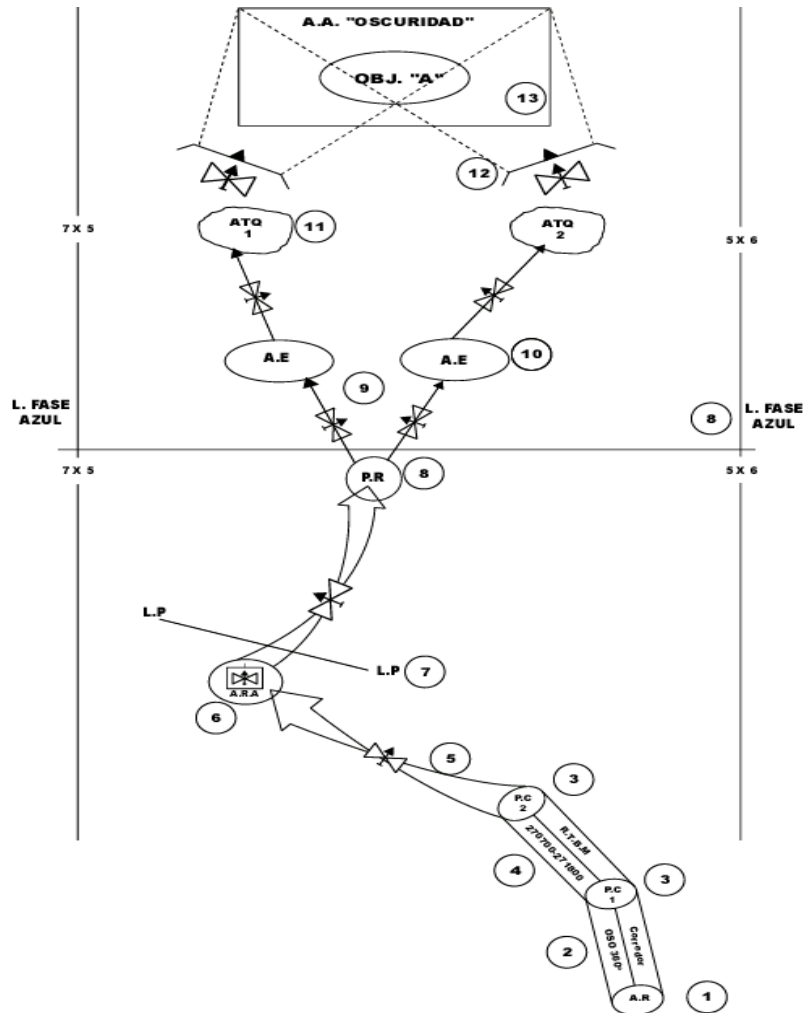
14. Ruta de tránsito de bajo nivel

Es un corredor temporal de dimensiones definidas, el cual permite a las aeronaves un pasaje de bajo nivel a través de defensas antiaéreas y espacio aéreo controlado y restringido

15. Ruta de mínimo riesgo

Son rutas temporales recomendadas para la fuerza aérea, las cuales representan el mínimo riesgo para aeronaves que transitan a baja altura en la zona de combate, y se extiende más allá del límite de las tropas y termina cerca de la línea de coordinación de apoyo de fuegos.

Dentro de la práctica común las rutas de mínimo riesgo son sinónimos de rutas de tránsito de bajo nivel.



LEYENDA

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 1. Área de Reunión | 6. Área de Reunión Avanzada | 10. Dirección de Ataque |
| 2. Corredor Aéreo | 7. Línea de Partida | 11. Área de Espera |
| 3. Punto de Chequeo | 8. Punto de Relevó | 12. Posición de Tiro |
| 4. Ruta de Tránsito a Bajo Nivel | 9. Línea de Fase | 13. Área de Aniquilamiento |
| 5. Eje de Avance Aéreo | | |

I. APOYO A LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

Los comandantes de Aviación del Ejército preservan a su fuerza mediante cuatro elementos fundamentales:

- Protección de la fuerza;
- Manejo del riesgo;

- Planificación logística; y,
- Apoyo de personal

1. Protección de la fuerza

El elemento más crítico en el apoyo a las misiones de aviación es la protección de la fuerza. Debe ser claramente entendido por todos los comandantes, que los medios aéreos deben ser organizados con elementos de seguridad que colaboren en la protección de las áreas de reunión y de los puestos avanzados de reabastecimiento y rearmamentamiento (PARR). Aunque la consideración inmediata en la protección de la fuerza será la seguridad de dichos medios debe ser también entendido que la protección de la fuerza comprende seguridad y mantenimiento.

Los medios aéreos deben ser ubicados en sitios donde se les pueda proporcionar un adecuado apoyo de seguridad por parte de los comandantes terrestres. Las mismas consideraciones de análisis de riesgo y prevención de accidentes que se aplicarían en las bases en tiempo de paz son también críticas durante las misiones, los procedimientos de mantenimiento de descanso de las tripulaciones, la seguridad en todos los niveles incrementan la operabilidad de una unidad. La constante demanda de repuestos, las intensas cargas de trabajo sobre el personal de mantenimiento y las consideraciones ambientales deben ser evaluadas de manera permanente.

Durante las misiones de combate las fuerzas de aviación derivan su protección de un adecuado uso de las tácticas, técnicas y procedimientos. El uso apropiado de estos elementos permitirá que las aeronaves lleguen con seguridad en condiciones de atacar al enemigo.

2. Manejo del riesgo

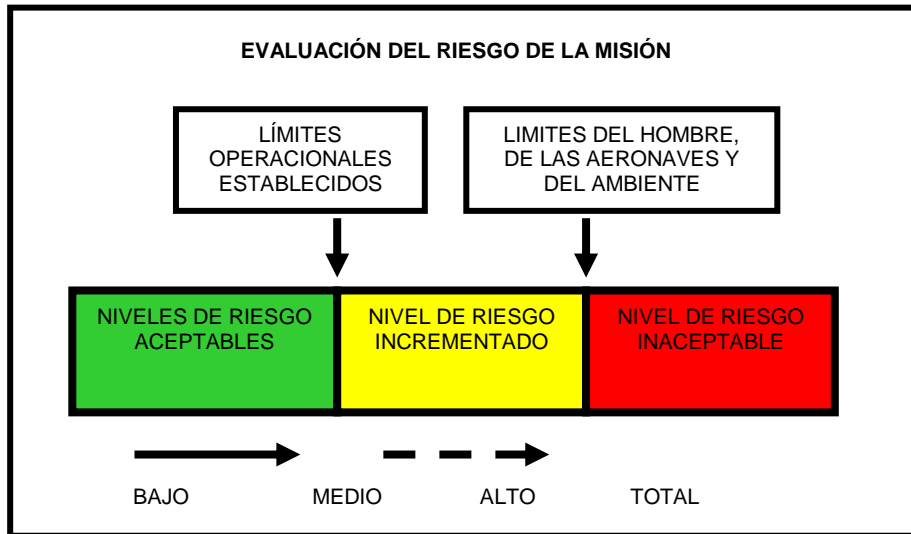
El manejo de riesgo identifica las acciones que podrían ayudar a los comandantes a eliminar, reducir o minimizar el riesgo al tiempo que maximiza la protección de la fuerza. El proceso de manejo de riesgo identifica los peligros que presentan los más altos riesgos para la misión. El proceso empieza con el análisis de la misión. Cuando se realiza el juego de guerra de un curso de acción los planificadores identifican los peligros, evalúan el nivel de riesgo y establecen las medidas para reducir el riesgo residual. Como resultado de este análisis el estado mayor establece las condiciones más probables que pueden provocar accidentes o causar el fracaso de la misión.

El manejo del riesgo empieza definiendo claramente los requerimientos de la misión y luego estableciendo los factores de riesgo aceptables. El primer paso consiste en identificar los riesgos asociados con las misiones a realizar, estableciendo un balance entre el riesgo presente y el beneficio que se obtendrá. La clave es, no aceptar riesgos innecesarios, entendiéndose como riesgo innecesario aquel que puede ser reducido o eliminado por medio de límites operacionales dentro del empleo de los recursos y tecnología existente sin que esto afecte significativamente el cumplimiento de la misión. Los límites operacionales pueden ser establecidos evaluando las variables que afectan el cumplimiento de la misión, por ejemplo, niveles de iluminación, tiempos o plazos promedios, criterios de condiciones meteorológicas y principalmente las capacidades de la amenaza. Más allá de estos límites, el nivel de riesgo es inaceptable.

El proceso de manejo de riesgo se puede resumir en los siguientes pasos:

- Identificación del riesgo.- se debe determinar las diferentes acciones o pasos que determinarán el cumplimiento de una misión, en cada una de estas acciones será necesario identificar los riesgos presentes;
- Evaluación del riesgo.- luego de haber identificado todos los riesgos posibles, es necesario evaluarlos para determinar su nivel de impacto en el cumplimiento de la misión;
- Reducción del riesgo.- es necesario implementar medidas o procesos que permitan reducir el nivel en cada uno de los riesgos que hayan sido identificados; y,
- Toma de decisiones sobre la base del riesgo.- una vez que se hayan definido todas las medidas para reducir los riesgos existentes debemos tomar decisiones a fin de poder

establecer el riesgo residual para el cumplimiento de la misión o la imposibilidad de cumplir la misma por el nivel de riesgo existente.



Las misiones planificadas cuidadosamente en una zona de alto riesgo basadas en las decisiones tomadas mediante un correcto manejo del riesgo, proporcionarán a los comandantes una mayor capacidad operacional dentro de niveles aceptables.

El manejo del riesgo permite al comandante alcanzar los objetivos e identificar la máxima capacidad de la unidad con el mínimo riesgo residual; sin embargo, el nivel de máxima capacidad debe ser evaluado en forma real de acuerdo a los requerimientos de la misión asignada.

3. Planificación logística

Las líneas de comunicación extendidas, el constante requerimiento de apoyo, y la necesidad de mantenimiento intensivo para sistemas que por lo general son complicados demanda una estructura logística redundante y móvil, operada por soldados expertos, entrenados en especialidades específicas.

El comandante de Aviación del Ejército debe planificar y supervisar el apoyo logístico para su fuerza tanto antes del despliegue, como durante el cumplimiento de la misión y el retorno a su base de origen. Debe anticipar y predecir todos los requerimientos logísticos basados en el análisis de la misión que va a cumplir. La regla básica es que una mayor demanda operacional implica un mayor número de horas de vuelo por aeronave así como una mayor cantidad de mantenimiento y de apoyo logístico requerido. Debe considerarse los siguientes factores:

- Recursos y disponibilidad de apoyo, así como la distancia entre su fuerza y la unidad que la apoya;
- Disponibilidad de transporte designado a las unidades de apoyo de aviación, tiempo, distancia y si será o no continuo el abastecimiento;
- Medios de comunicación con los elementos de abastecimiento;
- Idoneidad de caminos para mover los abastecimientos por tierra;
- Puntos de obtención de combustible de aviación, cómo será transportado, cuál es la distancia entre este punto y el área de operaciones, cuál es la capacidad para realizar las pruebas de contaminación del combustible, que combustibles alternos existen disponibles;
- Instalaciones de apoyo disponibles en las áreas de operaciones; y,

- Consideraciones especiales del ambiente, efectos del clima sobre los aceites, combustibles y lubricantes, kits de protección para arena y polvo, etc.

a. Apoyo de mantenimiento

El comandante debe asegurarse que las unidades de mantenimiento de aviación reparen y regresen a las aeronaves a una condición operable tan pronto como sea posible. Estas tareas requieren que las unidades de mantenimiento trabajen continuamente durante las 24 horas.

Los comandantes y el personal de mantenimiento deben trabajar conjuntamente para planificar y coordinar la reparación de los equipos y sistemas. Como sucede con las otras funciones de la logística, los comandantes deben recordar que cuando se incrementan las operaciones se incrementará también la demanda de mantenimiento de sus medios. Bajo estas circunstancias solamente una reducción en la frecuencia de las operaciones o un aumento del personal y equipo de mantenimiento podrán solucionar el problema.

b. Reabastecimiento y rearmamentamiento

El comandante debe apreciar que el reabastecimiento de combustible y munición sea anticipado, planeado, coordinado y sincronizado. Establecerá los PARR., los elementos de reabastecimiento clase III y V los reabastecerá.

Así mismo debe asegurarse que las ubicaciones de los PARR. sean accesibles por medios terrestres y aéreos, además debe protegerlos contra las acciones del enemigo, moviéndolos periódicamente para aumentar su supervivencia.

4. Apoyo de personal

Los comandantes deben asegurarse que las funciones críticas de personal se lleven a cabo. Estas funciones incluyen efectivos reemplazos, disciplina ley y orden, moral y servicios de personal, procedimientos de personal, etc.

BIBLIOGRAFÍA

1. TRABAJO DE INVESTIGACIÓN FINAL DE LA ACADEMIA DE GUERRA DEL SR. MAYO. DE A.E. LUIS EDUARDO ZALDUMBIDE LOPEZ.
2. MI-102- MANUAL DE LA A.E. EN OPERACIONES DE COMBATE F.T., ECUADOR,1997
3. ARMY AVIATION OPERATIONS, FM 1- 100, FEB-1997
4. AVIATION BRIGADE, FM 1-111, 1998
5. AIR RECONNAISSANCE SQUADRON, FM 1-117
6. AIR ASSAULT OPERATIONS, FM 90-4
7. ATTACK HELICOPTER OPERATIONS FM 1-112
8. DICCIONARIO MILITAR,2000
9. NOTA DE AULA DEL EMPLEO DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO. EPFT
10. MANUAL DE EMPLEO DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO DE BRASIL

ANEXO "A"
FORMATO PARA REALIZAR ACOTACIONES

FUERZA TERRESTRE
DIRECCIÓN DE DOCTRINA DE LA F.T.

NOMBRE DEL REGLAMENTO O MANUAL.....

.....

ORD.	CAPÍTULO -----
01	TEMA -----TITULO -----PÁG ----- CONSTA: DEBE CONSTAR: JUSTIFICACIONES:
02	TEMA -----TITULO -----PÁG ----- CONSTA: DEBE CONSTAR: JUSTIFICACIONES:
03	TEMA ----- ---TITULO -----PÁG ----- CONSTA: DEBE CONSTAR: JUSTIFICACIONES: