

BAJO LA PROTECCIÓN DE LAS AVES: LA SUPERIORIDAD AÉREA EN LAS GUERRAS Y LA CAMPAÑA AÉREA MODERNA*

Coronel FAC (RA) David Barrero-Barrero
Mayor FAC Jairo Enrique Olarte López

Para bien o para mal, el Dominio del Aire es hoy la máxima expresión del poderío militar. Las flotas y los Ejércitos, aunque necesarios, deben aceptar un lugar subordinado
Winston Churchill

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “La importancia de la Superioridad Aérea para el Estado colombiano en el siglo XXI”, que hace parte de la línea de investigación: “Estrategia, Geopolítica y Seguridad Hemisférica”, del Grupo de Investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por COLCIENCIAS, registrado con el código COL0123247, adscrito y financiado en colaboración y cooperación por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia.

Al realizar un recorrido y análisis histórico de la evolución, pensamiento estratégico del concepto, empleo, desarrollo y doctrina del Poder Aéreo para la obtención de la Superioridad Aérea, en diferentes escenarios, el presente capítulo permite revisar la doctrina de la Fuerza Aérea Colombiana, desde su pensamiento, hasta la consideración política de su importancia en el mundo moderno por su estrecha relación con la supervivencia de la Nación. Además, será observada en paralelo, algunas doctrinas aéreas mundiales, que enfocan esa supervivencia y disuasión a partir de la obtención de la Superioridad Aérea.

Durante la evolución de las guerras y conflictos, el Dominio del Aire por parte del hombre como objetivo en los diferentes espacios de batalla complejos³⁵, implica que, para alcanzarlo, el actuar de una Fuerza Aérea ha debido ser, desde entonces, efectivo y eficiente; en un empleo desde el concepto estratégico de sus cualidades y características como la flexibilidad y versatilidad que solo esta posee, así como la velocidad y el alcance para lograrlo en menor tiempo y mejores condiciones. Todo esto, no solo para obtener ventajas en la guerra, sino proveer influencia al desarrollo y evolución de los Estados.

Alcanzar los fines y objetivos nacionales, así como buscar la ventaja dentro de un Teatro de Guerra y la supervivencia, es lo que ha hecho que a nivel mundial, la Superioridad Aérea y el Dominio del Aire continuamente estén originando una completa revolución en conceptos estratégicos, políticos y tácticos, los cuales han contribuido a grandes decisiones

35 Teatros de la guerra de gran intensidad de operaciones militares.

sobre operaciones militares y de la evolución tecnológica a las últimas décadas (Lombo, 2002).

La aviación, a través de la historia, ha demostrado que es un instrumento ofensivo de potencial incomparable, en el que el Dominio del Aire es fundamental y primario para lograr la victoria en la guerra. Además, el Poder Aéreo, por ser libre y capaz de operar en cualquier momento en su capacidad tridimensional por encima de mar y tierra, en el momento que sea requerido, necesario o hasta indispensable, permite llevar al enemigo a una situación de permanente impotencia (Douhet, 1998), lo que le da sentido al concepto de Superioridad Aérea y su completo dominio.

En ese sentido, indiscutiblemente, los Gobiernos han utilizado la Superioridad Aérea como el medio “al cual acudir para emplear el instrumento militar de poder nacional” (Krause, 2015), de hecho, la mayoría de las acciones militares desde la década de los noventa, utilizaban campañas aéreas cuyo resultado podía quedar o no en debate, según el pensamiento estratégico empleado.

Por lo anterior y para un análisis histórico de la Superioridad Aérea, es necesario comprender su evolución y maduración teórica, al igual que su entorno estratégico de las causas de su operación tanto en personas, Gobiernos como en equipos (Krause, 2015). En este capítulo se analizan las principales guerras y conflictos armados de orden mundial más importantes, en los que el uso de la aviación, por parte de países en operaciones tanto conjuntas y combinadas, ha logrado alcanzar sus objetivos, por los cuales en ocasiones se hizo el uso de la fuerza, no solo en su capacidad represiva para someter la voluntad de lucha del adversario, sino también en lograr efectos directos e indirectos, en los que se asumen consecuencias y no solo se limitan a un escenario de operaciones, sino a su vez al alcance de objetivos que perjudicaban y extendían el conjunto de la guerra (Jordán, 2016).

Se inicia entonces, con un recorrido histórico por guerras y campañas que demuestran la importancia de alcanzar la Superioridad Aérea, sus efectos y su evolución; resultado entre otros por la invención de equipos y sistemas cada vez mucho más desarrollados tecnológicamente, con capacidades bélicas que cumplen con ese primer objetivo desde el

inicio de la Campaña Aérea, así como la estrategia de su efectivo y correcto empleo para lograr inclinar la balanza.

Con la ayuda de diferentes teóricos, que coadyuvan a un mejor entendimiento del progreso teórico de la Superioridad Aérea, se tratan aquellas guerras y conflictos armados en los cuales el uso de la aviación tuvo trascendencia en su desarrollo.

Paralelamente, al entender toda esta evolución se busca identificar los beneficios estratégicos de la Superioridad Aérea a nivel mundial para contrastarlos con la doctrina de la Fuerza Aérea Colombiana, para así proyectar una visión futura de planificación y aplicación de posibles estrategias para el uso del Poder Aéreo del país.

Se hace necesario visualizar el actual entorno mundial en el que la búsqueda de los intereses nacionales de los Estados hace que estos, sin excepción, se comporten de manera egoísta, puesto velan exclusivamente por sus propios e individuales objetivos y actúan de forma autónoma sin dejarse influenciar por organizaciones ajenas al propio Estado, encargado este, tanto del uso del poder como de la protección, seguridad y supervivencia de la población (Herrero, 2010).

Con la llegada de las aeronaves y sistemas militares a la historia de las guerras, el Poder Aéreo se abrió paso por sí solo a partir de la primera década del siglo XX, en el que se inicia por parte de los países europeos un marcado interés por el uso, control y dominio del mismo como nueva dimensión, incorporando el aeroplano dentro de las maniobras tácticas y estratégicas de sus Ejércitos y Armadas, escenarios en los cuales en un principio no estaba muy claro cuál sería su utilización, pero con el transcurso del tiempo se fue visionando la ventaja militar que este traería en el área de combate durante un enfrentamiento bélico (Nievas, 2016).

A pesar de lo anterior, la aviación civil avanza, desde antes de estos hechos, rompiendo récords de velocidad, distancias y alturas y en general invento e innovación día a día. Ejemplos que dan testimonio de esto, fueron acontecimientos como el del 13 de enero de 1908, cuando Henri Forman logra la hazaña de volar por primera vez un kilómetro entero, en Issy-les Molineaux, cerca de París (Barros, 2013, p. 29). Luego, el 25 de

julio de 1909, Louis Blériot atraviesa el Canal de la Mancha entre Calais y Dover después de 37 interminables minutos (Barros, 2013, p. 39).

Posteriormente, el 23 de septiembre de 1910, Jorge Chávez atraviesa los Alpes, a 2857 metros, pero, desafortunadamente, moriría al culminar su hazaña a tan solo 10 metros de altura (Barros, 2013, p. 43) y el 12 de abril de 1911 Pierre Prior realiza el primer vuelo en la historia sin escalas entre Londres y París (Barros, 2013, p. 15).

Guerra Ítalo-Turca (1911-1912)

La guerra Ítalo-Turca es uno de los más importantes conflictos armados previos a la Primera Guerra Mundial. Se desarrolló entre el Imperio Otomano e Italia en el lapso comprendido del 28 de septiembre de 1911 al 18 de octubre de 1912, conflicto en el cual Italia, con el fin de cumplir sus aspiraciones imperialistas y expansionistas, obtiene el control por la fuerza de los territorios libios de Tripolitania, Cirenaica y el Archipiélago del Dodecaneso, los cuales en aquella época se encontraban bajo el dominio del Imperio turco.

En este conflicto se incorpora efectivamente el aeroplano en las operaciones militares, cuyo uso lo convierte en un actor de mucha trascendencia en el desarrollo de esta guerra, caracterizada por la sistematización de los adelantos armamentistas para la época y su aplicación en masa. El Ejército italiano apuesta militarmente con la utilización de su recién nacido Poder Aéreo³⁶ desde el mes de octubre del año 1911, en misiones de reconocimiento y operaciones de bombardeo (los primeros de la historia mundial).

El avance y desarrollo de la aviación en menos de 10 años de evolución desde el 17 de diciembre de 1903 (día del primer vuelo de los hermanos Wright), comienza a marcar sus imparable pasos hacia la innovación tecnológica, la primicia y la puesta a prueba de su versatilidad

36 Se cita Poder Aéreo, aunque para la época naciente de este, poco de relacionaba el aeroplano como un poder. El análisis de Poder Aéreo es parte entonces de la cronología del presente trabajo que permite dimensionar evidentemente que desde entonces sí estaba naciendo como tal el llamado Poder Aéreo.

con el uso combinado en apoyo a las Fuerzas de Superficie y del Poder Naval en la ejecución de operaciones militares.

Entrada la guerra, se da un acontecimiento de gran trascendencia en la historia de la aviación militar. El Ejército italiano en su ofensiva para el control del antiguo territorio de Libia ocupado por Turquía, realiza una maniobra aérea tanto innovadora como contundente: la ejecución del primer bombardeo aéreo de la historia con su naciente aviación militar. El 1° de noviembre de 1911 el Teniente Giulio Gavotti realiza el lanzamiento de 4 bombas de 2 kilos de peso cada una, sobre el Oasis de Taguira; un lugar cercano a Trípoli y el Oasis de Ain Zara, ambos sobre posiciones de tropas turcas, logrando no solo un gran impacto psicológico, sino también la confusión y la incertidumbre a las tropas enemigas.

De dichos ataques se destaca la participación del Teniente Giulio Douhet, quien una década después publicara a través del Ministerio de Guerra italiano su trascendental e influyente libro *El Dominio del Aire* (Nievas, 2016, p. 2).

Es importante mencionar y dar reconocimiento a los otros tipos de misiones aéreas que se llevaron a cabo durante la guerra. La aviación se usó en reconocimiento, en el cual tener la capacidad de observar las líneas enemigas, permitió el suministro de información de inteligencia necesaria para el planeamiento de la batalla y lograr que las tropas italianas obtuvieran la ventaja, permitiendo realizar la observación detallada de la organización enemiga. Lo anterior da inicio a la aerofotografía y uso de los Zeppelin o dirigibles para el reconocimiento aéreo, pero su gran tamaño, vulnerabilidad al fuego antiaéreo y su poca maniobrabilidad los hacía vulnerables (Moreno, 2014).

Finalmente, tras la arrolladora victoria de Italia, después de más de un año de guerra con mayor armamento, con un Ejército mucho más grande, organizado y con un mejor espíritu combativo, el 18 de octubre de 1912 Turquía se rinde tras su derrota solicitando la paz, la cual es firmada por el acuerdo de Lausana. Por su parte Italia, a los terrenos conquistados les pone su antiguo nombre de Libia, donde las Fuerzas Armadas y el Gobierno turco son obligados a retirarse de esos territorios expandiendo su imperio en África.

Como puede demostrarse, sin saber en ese entonces que el bombardeo y en general, el uso del avión durante la guerra permitió evidenciar que desde el aire las campañas serían más contundentes y ayudarían a alcanzar la victoria; un significado muy parecido a lo que es la Superioridad Aérea, que, sin conocerse en ese entonces, en la cultura de hoy, demuestra que, a través de esta, se logran objetivos estratégicos en la guerra.

El uso de aviones por primera vez en Libia como arma, demostró su contundencia, amplió las capacidades de los Ejércitos pudiendo realizar una variedad de nuevas misiones desconocidas como la observación, defensa aérea, control del espacio aéreo, transporte, ataques a blancos en tierra como los bombardeos (Meilinger, 1996).

Los acontecimientos sucedidos durante el desarrollo de la guerra Ítalo-Turca marcan un hito en la historia con el nacimiento de los actuales conceptos de la doctrina aérea como son la necesidad de control del espacio aéreo, la importancia de la Superioridad Aérea, la cual se obtenía a través de la ofensiva de los bombardeos, evidenciando el empleo de las aeronaves en los ataques, para obtener efectos estratégicos en el desarrollo de operaciones militares (Fuerza Aérea Colombiana, 2013).

Primera Guerra Mundial (1914-1918)

También llamada ‘guerra de trincheras’ por su uso como medio de protección del movimiento de grandes Ejércitos, la prolongación, el desgaste de sus batallas y la aplicación de las estrategias militares de aproximación directa, que, al término de esta, contabiliza más de diez millones de bajas. El uso de la aviación durante el conflicto llevaría a aprender y deducir que la Superioridad Aérea sería un elemento esencial en el futuro de las guerras, como se demuestra más adelante durante la Segunda Guerra Mundial debido a su carácter decisivo (Calvo, 2014). Cabe resaltar, sin embargo, que sus orígenes doctrinarios para su uso durante la I GM fueron primordiales en función del desarrollo en lo conceptual y material (Jordán, 2016).

En esta época de la historia aérea, comenzó a profundizarse en los aspectos de influencia para la superioridad de la misma. La I GM, comprendida entre 1914 y 1918, tuvo su origen en el momento en que Austria le declara la guerra a Serbia, sin importar la advertencia de la intervención Rusa (Fonseka, 2014), a lo cual se sumó Berlín, en defensa de Viena, luego París y finalmente Londres conformando dos bandos: la triple entente (Francia, Gran Bretaña y Rusia) y la triple alianza (Alemania, Imperio Austro-Húngaro e Italia).

Podría considerarse que la Superioridad Aérea como objetivo importante de las fuerzas aéreas durante una confrontación, tuvo inicio en la I GM, a partir del desarrollo de la capacidad para controlar el aire, bajo el comando de los Generales de los Ejércitos combatientes, multiplicando las capacidades de la infantería, que también mejoraría su efectividad con las nuevas innovaciones en armamento como el lanzallamas, las granadas de mano y los vehículos blindados (Gutiérrez, 2014).

De hecho, lograr tener la delantera con capacidades como el reconocimiento aéreo y la observación de la artillería era algo primordial en el conflicto, debido a que en batalla los Generales querían prevenir la interferencia del enemigo mediante sus propios reconocimientos, obstruyendo de esta forma las funciones al adversario (Mets D., 2000). Esta estrategia de los Generales en batalla permitió un prematuro inicio de las unidades aéreas especializadas para comandar el aire, las cuales se irían fortaleciendo en las próximas guerras para el logro de objetivos en futuras campañas (Kennet, 1991).

Así mismo, durante el inicio de la guerra, existían diferentes opciones para el uso de las unidades aéreas que se fueron conformando. Lo anterior, ocasionó que la intervención aérea no lograra tanto éxito en las primeras acciones a comienzos de 1914 (Mets D., 2000), pero fue lo que llevó a tomar decisiones para realizar adelantos tecnológicos en motores, armamento y sincronizadores de las ametralladoras para los Escuadrones que surcaban el aire (Mets D., 2000).

Esto permitió dar un giro definitivo en las primeras conquistas por la Superioridad Aérea gracias a los avances durante el combate, llevando

a su vez al origen de las denominadas ‘ofensivas de contraataque aéreo (OCA)’ (Mets D., 2000, p. 2), permitiendo tomar decisiones acertadas cuando se trataba de tener la ventaja en las batallas desde el aire, como lo es el ejemplo claro de la retirada de aviones caza británicos del frente, en respuesta a los ataques aéreos alemanes en Londres, para estos últimos obtener la superioridad en ese combate (Mets D., 2000).

De lo anterior, es claro que, el concepto de Superioridad Aérea se desconocía totalmente y no se había desarrollado, como lo está hoy, es claro también que los análisis de los hechos y los efectos, junto con las teorías contemporáneas, confirman que los destinos hacia la independencia de la aviación de las otras Fuerzas y su despegue autónomo hacia la conquista y Dominio del Aire en las guerras y batallas venideras durante los años posteriores, permitiría afianzar los conceptos aprendidos a través de la historia, gracias a la evolución de la aviación, las proposiciones de los teóricos del Poder Aéreo y la voluntad política de los Estados que decidieron evolucionarlo y potenciarlo.

Ahora, durante la primera década del siglo XX, utilizar militarmente el espacio aéreo originó muchos interrogantes para su uso y dominio, principalmente en función del combate. De hecho, algunos dirigibles como el LZ-3 fueron empleados en el Ejército para el reconocimiento aéreo y bombardeo nocturno a inicios de la I GM (Nievas, 2016), sin embargo, no fueron eficientes en cuanto a variables como: velocidad, maniobrabilidad y volumen, lo que los hacía vulnerables para el ataque del enemigo, reconociendo que la solución eran los aviones (Nievas, 2016).

No obstante, durante la guerra, la aviación no tiene un papel demasiado destacado al principio, puesto que se utilizaba principalmente en tres tareas misionales para aquella época: reconocimiento aéreo, ataque a tropas o blancos terrestres, sea en tareas de bombardeo o de ametrallamientos y disputa de batallas aéreas (Nievas, 2016, p. 3). Esta última, como consecuencia de la necesidad de impedir cualquiera de las dos primeras actividades por parte del otro (Douhet, 1998).

Douhet, a través de sus teorías visualiza un futuro en el que la Fuerza Aérea tiene un papel principal y decisivo en las guerras (Nievas, 2016), ya que considera un pronóstico inicial acerca de que “la introducción de

la aeronáutica las guerras tendrían carácter fundamentalmente ofensivo” (Nievas, 2016, p. 3), pero esto solo se hizo realidad hasta la Segunda Guerra Mundial, época en que este General ya no estaba para comprobar su teoría, pues la aviación por sí misma tuvo que evidenciar, durante los años venideros, que Douhet estaba acertado acerca, ente otros temas, de la importancia del control y dominio del aire.

Lo cierto es que la I GM, a pesar de la negación de muchos, dio la bienvenida al nuevo y decisivo actor en las batallas y guerras que en el futuro el mundo habría de ver y vivir: la aviación. A partir de la guerra de Trincheras habría una nueva forma mucho más novedosa, moderna y rápida de combatir, la cual contribuyó a conflictos de mayor nivel de complejidad sobre la base de los adelantos en tecnología y capacidad de adquisición; más violentos quizá, pero de mayores alcances a la hora de definir esas guerras.

Periodo entre Guerras

El mundo ve en la aviación militar, fuentes de crecimiento, desarrollo, comunicación y hasta destrucción. Sin embargo, específicamente en 1923, paralelo a las teorías de Douhet para aquella época, apareció un elemento fundamental para todas las campañas aéreas; un verdadero multiplicador de las capacidades de las aeronaves y por consiguiente al Poder Aéreo y que hoy sigue siendo de gran valor estratégico de quienes tienen la fortuna de poseer esta capacidad (Barros, 2013, p. 60). Si bien es cierto que para entonces no existen ni los aviones cisterna ni receptores, así como la infraestructura aeronáutica, la iniciativa, inventiva y coraje de un grupo de militares dio inicio a una capacidad que hoy en día solo pocos países del mundo poseen.

Esta primera hazaña se realiza en aviones DH-4 al servicio de la Armada de los Estados Unidos el 27 de junio de 1923, uno al mando del Teniente Virgil Hine, quien se mantuvo a 10 metros del otro DH-4 pilotado por el Capitán Lowell H. Smith, (Barros, 2013, p. 61). Los tripulantes de ambos aviones, los Tenientes Frank Seifert y John Ritcher

respectivamente, lograron una extraordinaria coordinación entre conducción de la manguera de un avión a otro para el llenado de tanque del segundo avión.

Este récord no termina acá. Los mismos protagonistas, los días 27 y 28 de agosto de 1923, alcanzaron “37 horas 15 minutos y 14 segundos” (Barros, 2013, p. 61) de vuelo y al finalizar, el Teniente Seifert a la pregunta de un periodista si su vuelo era algo de circo, este le respondió “No, el DH 4 es un bombardero. Si despega con menos gasolina, puede cargar mayor número de bombas” (Barros, 2013, p. 61). Esta es una respuesta que aún en el siglo XXI sigue vigente en la teoría y cartas aeronáuticas. Para muchas misiones de largo alcance con bombas, el reabastecimiento ha sido y es fundamental en el objetivo del Dominio del Aire, por su contribución a misiones de efectos estratégicos.

Posteriormente, producto de la I GM se dan hechos históricos trascendentales para la doctrina aérea como la creación de la Real Fuerza Aérea (RAF, por sus siglas en inglés), en Inglaterra el 1 de abril de 1918, al fusionarse el Real Cuerpo Aéreo y el Real Servicio (Fuerza Aérea Colombiana, 2013).

Una vez terminada la I GM y la guerra Polaco-Soviética de 1920, en 1923; en una época de posguerra, aún de fragilidades, consecuencias y la permanencia del Nacionalismo Alemán, la aviación, como en nuevo actor bélico, industrial y hasta comercial de la época, sigue siendo de interés en todas partes; no solamente en las instancias militares, pues precisamente en ese año de 1923 un joven español llamado Juan de la Cierva, en Getafe, España, hace sus primeros ensayos con éxito de lo que llama un ‘autogiro’, de capacidad de despegue y aterrizaje casi vertical (Barros, 2013, p. 59).

Además de lo anterior, ya existían aerolíneas comerciales a partir de KLM fundada en 1919 como la primera de la historia, con rutas comerciales, lo que demostraba que el interés por el Dominio del Aire no es solo un concepto militar.

Segunda Guerra Mundial (1939-1945)

La II GM inició el 1 de septiembre de 1939 con la invasión de Alemania a Polonia, acompañada por el desarrollo de la estrategia expansionista del gobierno nazi liderado por Adolf Hitler, desde enero de 1933. El ideal nazi para la imposición de un nuevo orden europeo alentado por un profundo Nacionalismo Alemán golpeado con las profundas sanciones a este país en la postguerra, comenzó un proceso de preparación con la producción oculta de aeronaves para la guerra, entrenamiento de tropas y de pilotos de combate, junto con la creación de la Luftwaffe³⁷ el 1 de marzo de 1935. La estrategia permitió, entre otras cosas, que Hitler alcanzara inteligentemente la recuperación económica de su país y logre crear las condiciones óptimas para su plan.

Fueron claras las violaciones al Tratado de Versalles³⁸ por parte de Alemania años después de su entrada en vigor; debido al crecimiento y desarrollo armamentista, conformando unas cohesionadas y entrenadas Fuerzas Militares totalmente leales a su Führer³⁹ Adolf Hitler. La estrategia militar nazi antes de la guerra fue planeada para ser ejecutada teniendo en cuenta las ventajas del Poder Aéreo para el uso, aplicación y empleo de la fuerza desde el aire.

Más allá de su saldo nefasto de alrededor de 60 millones de víctimas (Salgado, 2016), cabe resaltar que, en el campo de la aviación, tuvo un gran impacto en función de sus avances tecnológicos y su desarrollo, adicionalmente su poder destructivo es decisivo para la victoria en el Teatro de la Guerra en el año 1945.

Lo anterior, evidenció desde aquella época el acierto de la teoría del General Giulio Douhet y sus postulados durante la guerra para la obtención del Dominio del Aire a partir del bombardeo aéreo (Buckley, 1999), el cual demostró en corto tiempo que lograr el control del aire, mediante

37 Fuerza Aérea Alemana en la época nazi previa y durante la Segunda Guerra Mundial.

38 Tratado de paz firmado el 28 de junio de 1919 entre los países aliados y Alemania en el Salón de los Espejos del Palacio de Versalles que pone fin oficialmente a la Primera Guerra Mundial. Entra en vigor el 10 de enero de 1920.

39 Palabra alemana que significa 'jefe', 'líder'.

ataques a las bases de la Fuerza Aérea enemiga (Jordán, 2016), lograría los efectos y resultados esperados, permitiendo un impulso considerable para con la aviación, entre otras por ejemplo, con la producción de máquinas en serie, pero cada vez con mejoras técnicas y tecnológicas.

Por otra parte, las diferencias marcadas entre los teóricos de la guerra y las operaciones militares, llevó a que, durante el periodo entre guerras, a través del segundo conflicto y tiempos posteriores, existiera una independencia institucional del Poder Aéreo (Jordán, 2016), que contribuyó a priorizar el bombardeo estratégico por encima del apoyo a las fuerzas terrestres o navales (Jordán, 2016, p. 10). Ejemplos de esta independencia fueron:

1. La RAF, a través del primer Jefe de Estado Mayor Mariscal del Aire, Hugh Trenchard, poco antes de finalizar la I GM.
2. La Aeronáutica Real o Regia Aeronáutica en italiano, arma aérea que se independizó del Ejército de tierra y se creó como Fuerza Aérea en 1923.
3. La United States Army Air Force (anteriormente Air Corps), se transforma en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos - USAF hasta septiembre de 1947.

Precisamente, la importancia dada al Poder Aéreo en los inicios de la II GM se caracterizó por la innovación en la maniobra alemana usada en la invasión a Polonia y Francia en 1939 y 1940, estrategia conocida como Blitzkrieg o ‘guerra relámpago’, en la que esta “ya no se basaría en la potencia de fuego y el desgaste, sino en la velocidad, el empleo de, la sorpresa, y la dislocación mental” (Álvarez, 2017, p. 163) con movimientos rápidos de tropas.

La mecanización de los Ejércitos, asimismo, la Superioridad Aérea y tecnológica de la Luftwaffe, así como su uso mediante la combinación de divisiones de tanques (Panzer), infantería y artillería motorizada y el empleo de la aviación como apoyo a las fuerzas de tierra permitió la interrupción del comando, control y comunicaciones del enemigo obteniendo su aislamiento y su rápida derrota (Álvarez, 2017).

Esta evolución de la guerra y la necesidad de la incorporación de innovaciones tecnológicas para lograr una ventaja militar, se vieron evidenciadas con la incorporación del radar por parte de Inglaterra a lo largo de su costa frente a Europa, en orientación y prevención hacia el ataque alemán a toda Inglaterra.

Este avance tecnológico fue decisivo para que el Poder Aéreo de la Luftwaffe fracasara en 1940 durante la batalla de Inglaterra, considerada la primera gran batalla completamente aérea, sucediendo lo contrario en los ataques en Polonia y Francia con los asaltos y el uso del Poder Aéreo contra las tropas de superficie (Mets, 2000). Los efectos causados para la superioridad por parte de la RAF fueron significativos, puesto que, a pesar del poderío y daños del persistente asedio y causados por los bombardeos, los radares en gran medida permitieron alertar para lanzar los aviones de combate y neutralizar en gran parte la destrucción en el aire.

Parte de la doctrina aérea de la Luftwaffe buscó obtener como primera medida la Superioridad Aérea derrotando la Fuerza Aérea adversaria en una ofensiva corta (Andrews, 1995), pero, con la evolución de la guerra aérea sobre Europa, esta pasó a ser un conflicto prolongado en todas las fronteras en las cuales la Luftwaffe es forzada hacia la defensiva estratégica (Andrews, 1995). Lógicamente la doctrina también está desarrollándose y abriendo paso a los tanques a lo largo de las invasiones, lo que de alguna manera generó desgaste a su propio Poder Aéreo.

Las restricciones en la superioridad tecnológica entraron a cumplir un papel decisivo para la victoria aliada por las limitaciones en las operaciones de largo alcance de los aviones caza alemanes Messerschmitt BF-109 y BF-110 que sirvieron como escolta aérea y la negación para la efectividad de los bombardeos de largo alcance, logrando que la estrategia Inglesa conocida como doctrina defensiva de Superioridad Aérea (*defensive counterair*, DCA) liderada por los aviones Spitfire de la RAF (Andrews, 1995), llevara a la Luftwaffe a su derrota en el Canal de la Mancha y por consiguiente el replanteamiento alemán hacia dónde proseguir su invasión a Europa, con esta derrota y debilitamiento militar a espaldas.

Al final, el cambio de estrategia al bombardear las ciudades en vez de las bases de la RAF, en combinación con la poca inteligencia alemana para atacar blancos estratégicos y centros de gravedad, fueron determinantes para la recuperación inglesa en sus unidades, la fabricación de más aviones y el logro de la Superioridad Aérea británica en su respuesta ofensiva. Lo anterior, obligó cambios en la estrategia alemana que pasa de ser ofensiva a una prolongada guerra aérea de desgaste defensiva en contra del Poder Aéreo inglés, el cual, con capacidades de bombardeo estratégico y junto con el uso de aviones caza de largo alcance hizo que la Superioridad Aérea se inclinara hacia la mejor tecnología, uso racional de medios, voluntad política y determinación de su pueblo por no entregar su territorio.

Lo anterior, produjo los efectos que Inglaterra esperaba y quizá más que eso, Alemania no pudo invadirla, se debilitó y posteriormente tomó una de las peores decisiones en su intención de doblegar al mundo: giró rumbo hacia la Unión Soviética, su antiguo socio. Además de esto, los aliados comienzan sistemáticamente a ir poco a poco, redirigiendo el camino hacia la victoria, en la cual el Poder Aéreo fue factor determinante para la obtención de la Superioridad Aérea para todas las campañas aéreas subsiguientes, así como para la seguridad de las operaciones terrestres y navales para la consolidación final.

Por otra parte, para la historia el Heinkel He 178 alemán fue el primer avión en volar con motor a reacción el 27 de agosto de 1939, cinco días antes de estallar la Segunda Guerra Mundial. Su desarrollo llevó al diseño del Heinkel He 280, primer avión de combate a reacción del mundo, cuya producción en masa fue prácticamente cancelada debido a que no fue tenido en cuenta por los líderes alemanes de la época, ya que, cuando se creó, no lo vieron necesario debido al éxito de la estrategia Blitzkrieg (Gunston, 1995).

Posteriormente, un diseño nuevo superó ampliamente al anterior, el Messerschmitt Me-262 capaz de volar hasta una velocidad de 870 kilómetros por hora y un techo de más de 37.000 pies; capacidades que mostró en la etapa final de la guerra y de los cuales se fabricaron 1.433 unidades (Gunston, 1995); sin embargo, si esta innovación aérea alemana

hubiese volado e ingresado a la guerra años anteriores, las batallas aéreas hubiesen sido completamente diferentes, en que quizás el Poder Aéreo hubiese sido determinante para lograr la Superioridad Aérea de la Luftwaffe en Europa, cambiando completamente el desenlace de la batalla de Inglaterra y en general de la guerra en a favor de Alemania.

Como se evidencia entonces, de manera tardía en la II GM, Alemania introduce en la industria aeronáutica la producción en serie de aeronaves caza con motor a reacción. La incorporación de esta innovación tecnológica nazi en su aviación, no solo buscó rápidamente el Dominio del Aire y la obtención de la Superioridad Aérea en un momento histórico de la guerra bastante complejo para los nazis sobre Europa.

A pesar de lo anterior, los ingleses venían desarrollando un poco más atrás el avión Gloster Meteor, que contrarrestaría al ya mencionado Messerschmitt Me-262 y que entraría a operar durante la guerra en Inglaterra el 27 de julio de 1944 y a mediados de abril de 1944 en Alemania respectivamente. A pesar de estos avances, el Messerschmitt Me-262 seguiría siendo una aeronave mucho más potente y rápida en comparación al Gloster Meteor.

La evolución de la industria aérea, la innovación y la tecnología en la aviación evidencian la importancia del desarrollo del Poder Aéreo en la II GM en la que es claro que su capacidad de flexibilidad ofrece al mando político un instrumento ideal para enfrentar situaciones de incertidumbre o peligro ante cualquier amenaza de un Estado agresor. A partir de esta época, la industria militar sería de mucha importancia para el desarrollo de los Estados y que hoy demuestra que precisamente esa importancia dada desde temprano los ha convertido en potencias aeronáuticas y en muchos de estos países: potencias mundiales.

Situaciones en que la defensa y soberanía puede quedar limitada por su vulnerabilidad frente a la acción militar de un Estado en particular del Poder Aéreo oponente (Lombo, 2002), dando la necesidad de blindar el espacio aéreo con sistemas de defensa aérea efectivos junto con una aviación militar con capacidades de defensa ofensiva como queda evidenciado en la batalla de Inglaterra permitió la supervivencia de Inglaterra ante el ataque nazi.

La II GM demuestra al mundo las capacidades del uso del Poder Aéreo para proteger los fines de un Estado, blindar su soberanía y lograr la victoria sobre otro Estado agresor, doblegando su voluntad de lucha, protegiendo a la población y su territorio ante cualquier amenaza. Alemania, con la aplicación de su Poder Aéreo junto con una estrategia exitosa en un principio, logró doblegar a casi todos los países que atacó e impuso sus condiciones en Europa. Sin embargo, su ambición por el poderío mundial estuvo más allá de las capacidades y del tamaño de las fuerzas armadas nazis.

La implementación de innovaciones tecnológicas en la aviación dio mayores capacidades a los países aliados que junto con las operaciones combinadas entre ellos y sus Fuerzas Armadas con una efectiva inteligencia, lograron crear la estrategia militar que llevó a la derrota nazi el 8 de mayo de 1945 y la rendición de Japón el 2 de septiembre de ese mismo año poniendo fin a esta guerra.

La necesidad de atacar por parte de Alemania o la necesidad de defenderse en el caso de los aliados, produjo un efecto que puede llamarse ‘industria militar de defensa’ en el que muy particularmente, la industria aeronáutica, se vio potencialmente desarrollada en beneficio de uno y otro bando. Lo importante fue que esa industria produjo equipos que lucharon en el aire hasta que la Superioridad Aérea fue alcanzada, lo que quiere decir que la tecnología a través de una industria, en un país decidido a producir y defenderse con sus propios medios, logró dar un salto enorme por encima de quienes se quedan en el camino indecisos y, tal vez, sin tan excelente visión de futuro.

La Superioridad Aérea lograda por los aliados, fue fundamental en los últimos años de la guerra, lo que permitió impedir que Alemania avance conforme a sus objetivos. La batalla aérea llevó a los bombarderos y cazas aliados a constituirse como los grandes protagonistas que, con sacrificio de sus tripulaciones, llevaron a la Luftwaffe a perder el dominio de aire que les era favorable.

La Guerra de Corea (1950-1953)

La guerra de Corea se percibió como el primer conflicto relevante de la Guerra Fría, teniendo involucrados directamente desde sus orígenes a ambos pueblos coreanos (norte y sur), quienes habían marcado una tensión desde cuando eran una sola Nación.

En 1948 luego de la imposición colonial de Japón sobre Corea y posterior a la derrota del imperio japonés en la II GM, los aliados tomaron control aprovechando estas debilidades y dividiendo a Corea en dos, con dominios marcados. El norte bajo la influencia de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y el sur, bajo de Estados Unidos (Caviglia, 2017).

Corea se dividió entonces en dos países (norte y sur) mediante la línea del paralelo 38, pero con el tiempo los soldados soviéticos y los estadounidenses partieron a sus correspondientes países dejando ambas Coreas con la posibilidad de crear Estados soberanos en medio de la Guerra Fría, conservando herencias de los países protectores: el norte con raíces comunistas y el sur con capitalistas (Caviglia, 2017).

Fue hasta 1950 que el comunismo y el capitalismo entraron en conflicto, debido a que cada uno quería tomar para sí el territorio del otro, para formar nuevamente una sola Nación. Este enfrentamiento surge a partir del cruce del paralelo 38 por parte de soldados del norte, quienes tienen el apoyo de chinos y soviéticos mientras Estados Unidos hacía oposición (Caviglia, 2017).

Corea del Norte invade a Corea del Sur el 25 de junio de 1950, “provocando la explosión de las tensiones entre los países comunistas y el mundo libre y llevando al estallido de una cruenta guerra de abrumadores ataques y guerra de trincheras” (Hymel, 2000, p. 41). Estados Unidos contribuyó con el grueso de las Fuerzas de la Coalición conformada por 15 países miembros de la Organización de Naciones Unidas (ONU): Australia, Bélgica, Canadá, Colombia, Filipinas, Francia, Reino de Grecia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Luxemburgo, el Reino Unido, Unión Sudafricana, Reino de Etiopía, Turquía y Tailandia, en Corea y el Ejército de EE. UU.

Durante el conflicto, los primeros aviones a reacción fueron los tipos Caza, desarrollados en Estados Unidos y Rusia. Estos equipos tenían características como superficies de vuelo en forma de flecha y motores potentes, como el MiG-15 (Lalouf & Thomas, 2004) de origen soviético diseñado por la Mikoyan-Gurevich, que incorpora capacidades de vuelo a velocidades supersónicas⁴⁰, un nuevo y reciente componente en la historia del Poder Aéreo para la obtención de la Superioridad Aérea en el teatro de la guerra.

La superioridad del MiG-15 fue una de las causas que llevó a pilotos rusos veteranos de la II GM a obtener en Corea dominio del espacio aéreo, frente a las incursiones de las Fuerzas Aéreas de EE. UU., Gran Bretaña y Australia quienes vuelan aviones F-80 Shooting Star (Primer Caza a reacción de los EE. UU.) y el nuevo Sabre F-86, Mustang, Gloster Meteor y bombarderos tipo B-29. Estos últimos empleados con éxito en la ciudad norcoreana de Sinuiju, mucho antes de que los norcoreanos requirieran a los soviéticos para emplear en batalla los caza MiG-15 en contra de los F-86 norteamericanos (Krishnan, 2017).

Sin embargo, el MiG-15 ruso tenía grandes ventajas frente a sus oponentes aéreos para establecer su poderío, entre ellas se encuentran el hecho que el avión tenía un techo de acción más alto de modo que los pilotos rusos podían retirarse fácilmente a más de 50.000 pies sin riesgo a ser perseguidos, mejor aceleración y velocidad 1.005 km/h, velocidad de ascenso de 9200 pies por minuto, estaban armados con cañones capaces de alcanzar un objetivo a una distancia de 1.000 metros (Krishnan, 2017). La munición explosiva del MiG-15 abría un agujero de aproximadamente de un metro cuadrado en los aviones enemigos y con su blindaje más grueso podía aguantar muchos daños y, a pesar de ello, regresar a casa de forma segura (Krishnan, 2017).

De hecho, otra ventaja de los aviones era que los rusos tenían más destreza en combate que sus oponentes occidentales. Adicionalmente varios pilotos ya habían participado, 6 años antes en la Segunda Guerra Mundial, inclusive algunos de ellos lideraron algunas Divisiones en la

40 Velocidad que superan la velocidad del sonido equivalente a 1,234 kms/h o 343,2 m/s.

aviación como el caso del Coronel de la Fuerza Aérea soviética Iván Kozhedub (Krishnan, 2017).

Los datos de derribos de aeronaves tanto como F-86 y MIG-15 son contradictorios dependiendo el origen de la información, con resultados a favor para cada una de las fuerzas involucradas en el conflicto. Un factor clave durante la guerra fue el desarrollo de innovación tecnológica en los trajes Anti-G⁴¹ (Anti-Gravedades), usado dentro del equipamiento de los pilotos americanos y que, por no estar incluido aún dentro del equipo soviético, ocasionó un desgaste físico a los pilotos de los aviones MiG-21 los cuales se vieron obligados a dejar de volar por semanas debido al estrés de combate.

Esto, sumado además de la orden de ser relevados por nuevos pilotos sin experiencia, por orden del propio Joseph Stalin⁴², permitió dar una ventaja a la golpeada USAF, logrando dar una mayor cantidad de derribos en el combate aire-aire (Krishnan, 2017).

Por otro lado, desde tierra, los duelos con las baterías enemigas eran difíciles de llevar a cabo debido a “la topografía del terreno sobre el cual disparaban y la presencia de campos minados cercanos a las costas” (Imperiale, 2005). También, se caracterizó el uso del tanque de origen soviético T-34/85 por parte de Corea del Norte, el cual fue exitoso en la ocupación rusa a Alemania que puso fin a la II GM, escenario en que enfrentó su avance hacia Corea del Sur con un tanque norteamericano Sherman M4A3.

Aunque existía una guerra entre ambas coreas, en el fondo fue un conflicto entre la superioridad de potencias involucradas, el Poder Aéreo y nuclear, quedó con un gran auge luego de la segunda guerra, pero no es efectivo a nivel táctico y operativo durante la guerra de Corea (Buckley, 1999).

41 Traje antigraedad, también llamado ‘pantalones antigraedad’, usado por los pilotos de las Fuerzas Aéreas, consiste en un sistema de cámaras inflables que al aumentar la aceleración vertical se llenan de aire oprimiendo el cuerpo del piloto en las piernas y el abdomen, evita de esta forma que la sangre se desplace a esta parte del cuerpo, mantiene la circulación en el cerebro.

42 Dictador soviético, Secretario General del Comité Central del Partido Comunista de la Unión Soviética entre 1922 y 1952 y presidente del Consejo de Ministros de la Unión Soviética entre 1941 y 1953.

Es de resaltar la participación de Colombia con el envío del Batallón Colombia y de las 3 fragatas ARC Almirante Padilla, ARC Capitán Tono y ARC Almirante Brión de la Armada Nacional, que hizo parte de la coalición desde el día 30 de junio de 1950 con la autorización del presidente Laureano Gómez, ante el llamado de la ONU y de los EE. UU. para apoyar a Corea del Sur, en que se hizo un aporte significativo para la defensa del territorio en importantes batallas al lado de las tropas de las Naciones Unidas (Melendez, 2015). De los 5.100 soldados enviados 163 perdieron la vida.

En 1953 con la muerte de Stalin, la guerra cesó con un estancamiento de las operaciones, logrando un alto al fuego con intermediación de la ONU y aceptación de China y de la Unión Soviética el 10 de julio de 1953 (Hymel, 2000). Dejando una zona desmilitarizada en el paralelo 38 y estableciendo las fronteras tal y como actualmente se encuentran. Esta guerra dejó durante tres años de conflicto, cerca de un millón y medio de norcoreanos y 778 mil surcoreanos que pierden la vida, al igual que 54 mil soldados estadounidenses y 180 mil chinos (Caviglia, 2017), entre otros hombres que sacrificaron sus vidas, pertenecientes a las 15 Naciones que acuden al llamado de la ONU.

La Guerra de Vietnam (1955-1975)

La pretensión de Estados Unidos, ante el miedo de que el comunismo se extendiera por Asia, fue una de las causas de la guerra de Vietnam. De nuevo, China y Unión Soviética estaban aliadas para derrocar el Gobierno de Vietnam del Sur mediante la pretensión de algunas guerrillas como el Vietcong⁴³ o el Frente de Liberación Nacional apoyados a su vez por Vietnam del Norte (ACNUR, 2017).

De nuevo, estas luchas de superpotencias influían en su poderío de manera similar a la lucha llevada a cabo en el conflicto de Corea, como consecuencia a la Guerra Fría. Posterior a la derrota de Francia en

43 Frente guerrillero que combate contra el antiguo régimen de Vietnam del Sur y contra Estados Unidos en la guerra de Vietnam.

Vietnam en la batalla de Dien Bien Phu⁴⁴, se produjo en 1954 la división entre Vietnam del Sur y del Norte; el primero comunista y el segundo capitalista (Corcoba, 2015). Esta otra controversia ideológica, dio inicio a una de las guerras más violentas de la historia y en el caso de la guerra aérea, nuevas estrategias y tácticas: a los bombardeos tradicionales se le sumó la acción de helicópteros, un instrumento ideado específicamente para la contrainsurgencia. Se trata de “vehículos más lentos” (Fonseka, 2014), pero con capacidades de versatilidad para aterrizar en zonas no preparadas.

De hecho, los legendarios Bell UH-1 Iraquois pasando por versiones de Huey y Cobra con motor de turbina, aparecieron agrupados en operaciones en el cielo vietnamita, debido a la acción de más de 7.000 unidades (Corcoba, 2015), usadas estratégicamente en ataques, aprovisionamiento de víveres y armas, transporte de tropas en asaltos aéreos, rescate de heridos, evacuación médica, reconocimiento, orientación de la artillería, entre otras, pero lamentablemente desde estos helicópteros se arrojó el célebre ‘agente naranja’, cuyos efectos por su toxicidad en varias regiones de Vietnam aún perduran (Nievas, 2016, p. 3).

La Superioridad Aérea americana se vio entonces dimensionada desde un ángulo nuevo que se adicionaba a las capacidades de su nuevo y mayor poderío aéreo. Los bombarderos, aviones de ataque y combate, de guerra electrónica, transporte de material y personal, así como el empleo del helicóptero, complementa una consolidación y contribución a la maniobra terrestre.

La guerra de Vietnam fue el primer conflicto transmitido en diferido por televisión, pero polemizado por el uso de armas potentes como es el caso de las bombas tipo Napalm y racimo. Las armas de tierra fueron los fusiles M-16 americano y el AK-47 de fabricación rusa, “arma que se adapta perfectamente a terrenos adversos y a condiciones difíciles como puede ser la humedad, el terreno, el fusil puede mojarse con el agua o llenarse de barro y seguir funcionando perfectamente” (Corcoba, 2015, p. 20), pero las más peligrosas con la que contó Vietnam del Norte

44 Batalla en la cual el Ejército vietnamita termina con el dominio colonial de Francia en Indochina.

fueron las Guerrillas del Vietcong, las cuales se escondían en la selva, tendiendo emboscadas y trampas inesperadas (Corcoba, 2015).

Por otra parte, a pesar de que existía una evidente capacidad de movilidad de tropas a través de los helicópteros a los lugares de combate, una de las debilidades de la guerra fue el enfrentamiento en tierra con las tropas del norte. Además de las dificultades del terreno que facilitó el escondite de las guerrillas a través del pleno conocimiento de su propia naturaleza y vegetación, así como la maniobra guerrillera entre túneles y zanjas, en medio de una espesa selva que absorbe a las tropas americanas, dificultó el aterrizaje de helicópteros, viéndose obligados durante 20 años a adaptarse a estas irregularidades.

A los helicópteros Huey en 1962 se le adaptaron dos ametralladoras M6 para combate aire-tierra y misiles de aleta plegable de 70 mm, siendo los primeros helicópteros de combate. Las nuevas modificaciones en el diseño también permiten tener más velocidad y proximidad hacia el enemigo, volviéndolo menos vulnerable a ataques (Corcoba, 2015).

Así mismo, conforme aparecieron nuevas necesidades de la guerra, en 1968 se diseñó un nuevo modelo armado del Huey denominado Cobra AH-1, el cual contaba con un rotor a dos palas, motor turbo de 1.100 caballos, ametralladoras Gatling de 7,62 mm con 6 tubos montados en una torreta, alas embrionarias dotadas de 4 pilones para el transporte de grupos de misiles no guiados u otros armamentos (Corcoba, 2015), lo que evidentemente le imprimió un mayor desbalance a la capacidad militar en la guerra a favor de los americanos; por consiguiente, mayor Poder Aéreo en beneficio de la tan necesaria Superioridad Aérea sobre ese escenario tan complejo para EE. UU.

Paralelamente, los norteamericanos desarrollaron mayores capacidades durante la guerra a partir de los helicópteros Sikorsky CH-53 Sea Stallion de transporte pesado, los aviones caza Douglas A-3 Skywarrior y Douglas A-4 Skyhawk que posteriormente fueron reemplazados poco a poco por el modelo F-105 Thunderchief. En cuanto a los norvietnamitas su Poder Aéreo se basó con el uso de los aviones Caza supersónicos MiG-17, MiG-19 y MiG-21 fabricados en la Unión Soviética, los cuales compitieron con los rivales F-105 (Corcoba, 2015).

Por otra parte, quizá, después del primer reaprovisionamiento de combustible en vuelo de 1923 entre el Teniente Virgil Hine y el Capitán Lowell H. Smith, en el año 1957, en plena guerra del Vietnam, comenzó a operar las primeras aeronaves con sistemas de reabastecimiento de combustible en vuelo por medio de aviones tanqueros como el KC-135 Stratotanker (Boeing-707 modificado a versión militar en el año de 1957) el cual proporcionaba una autonomía extendida de vuelo a los medios americanos del Poder Aéreo, una ventaja militar vital para el control del espacio aéreo en un área determinada, mayor tiempo sobre los objetivos, zonas de reconocimiento y alcance de las aeronaves para batir objetivos militares en profundidad.

Fue así, como se hizo necesario el reabastecimiento de combustible de aeronaves de bombardeo estratégico, teniendo esta capacidad los aviones B-52 Stratofortress la USAF durante el desarrollo de la guerra y durante la Campaña Aérea llamada Operación Linebacker II desarrollada entre el 18 de diciembre y el 29 de diciembre de 1972, en la cual se realizaron 729 salidas en un lapso de 11 días, para la entrega de más de 15.000 toneladas de bombas de diferentes tamaños en 34 objetivos estratégicos de Corea del Norte (McCarthy & Allison, 2018). Estas misiones de los B-52 fueron posibles por el soporte dado por parte de los tanqueros KC-135.

Durante la guerra de Vietnam el uso del Poder Aéreo norteamericano fue mucho más contundente y eficaz que el empleado por parte de Vietnam del Norte, logrando obtener la Superioridad Aérea en el teatro de la guerra; sin embargo, este prolongado conflicto sin el apoyo del pueblo norteamericano tuvo consecuencias que afectaron la voluntad política, lo que obligó a los Estados Unidos a retirar las tropas y los medios aéreos en 1975, con ello se permitió que Vietnam del Sur fuera sometida y unificada bajo el sistema político comunista de Vietnam del Norte, demostrándose paralelamente un nuevo ingrediente asociado al sostenimiento de la Superioridad Aérea: que el Poder Aéreo y la superioridad por sí sola no define una guerra, pero sí es un factor altamente influyente para alcanzar los objetivos y fines asignados, a partir de un respaldo absoluto durante la campaña por parte de la voluntad política, para alcanzar la victoria.

La Guerra de los Seis Días (1967)

La amenaza a la existencia del joven Estado de Israel se vio en peligro por la alianza árabe conformada por los países de Egipto, Siria, Jordania e Irak, liderada por el presidente Egipcio Gamal Abdel Nasser; hasta ese momento el abanderado de la causa de la unidad árabe y de la lucha por la reconquista de Palestina o lo que es lo mismo, de la destrucción completa del Estado judío y quien pretendió invadir y tomar control sobre este territorio estratégico ícono de la religión mundial (Prieto, 2017).

El Estado de Israel evitó la pérdida de su territorio y la soberanía de su espacio aéreo durante la guerra de los Seis Días gracias a la aplicación de los conceptos de la aproximación indirecta y el desarrollo de un ataque preventivo con el uso de su Poder Aéreo, producto de su efectiva inteligencia militar.

El inminente ataque a su territorio obligó al Gobierno de Israel tomar medidas inicialmente diplomáticas para evitar entrar en un conflicto, en que la decisión de realizar una ofensiva militar anticipada fue el punto de inflexión que permitió su superveniencia y el mantenimiento de su soberanía en un escenario completamente desequilibrado y con un enemigo fortalecido militarmente, producto de la unión de la comunidad árabe.

El General chino Sun Tzu, en *El arte de la guerra*, señaló que “un verdadero maestro de las artes marciales vence a otras fuerzas enemigas sin batalla, conquista otras ciudades sin asediarlas y destruye a otras naciones sin emplear mucho tiempo” (Sun Tzu, 2003, p. 8). Esta guerra, entre el 5 y 10 de junio de 1967, demostró cómo Israel necesita solo seis días para poner en evidencia los planes de quienes pensaron que era posible derrotarlo en el campo de batalla y aniquilarlo en el terreno político, ejecutando la Operación Relámpago que descompuso por completo a la Fuerzas Aéreas de Egipto y de Siria, con resultados de una derrota humillante e irreparable para los árabes (Prieto, 2017).

El éxito de Israel en esta guerra se basó en los siguientes conceptos de estrategia, los cuales fueron claves para el desarrollo de su defensa y de sus ataques, con estos, logró desequilibrar las fuerzas enemigas en el teatro de la guerra y obtener su rendición en una guerra relámpago.

En las acciones militares realizadas se demuestra que la maniobra aérea se caracteriza por la aplicación de la estrategia de “aproximación indirecta”⁴⁵, del pensador militar británico Henry Liddell Hart (De Izcue, 2013, p. 65), la cual es estudiada e implementada en relación a la importancia de considerar que el método directo puede ser empleado para establecer contacto, pero los métodos indirectos son necesarios para garantizar la victoria (Sun Tzu, 2003).

La teoría de Liddell Hart critica la tradicional guerra de desgaste pura y de choque frontal. Por el contrario, recomienda una adecuada concepción de la maniobra estratégica operacional para obtener el mejor resultado a un costo menor, a pesar de contar o no con superioridad de medios en relación con el enemigo. Afirma que el objetivo de la estrategia debe ser conducir la batalla en las mejores circunstancias posibles (Liddell Hart, 2014).

La aplicación del ataque preventivo-anticipación es conducida por el exmilitar veterano de la Segunda Guerra Mundial y de la guerra de Independencia Israelí y para la fecha, Ministro de Defensa Moshé Dayán. Para 1967, si bien se podría pensar que Israel se encontraba en una situación desventajosa al estar rodeado de una alianza militar enemiga y en un escenario en que uno de los mandatarios de mayor peso regional como lo es Nasser; el líder egipcio. Precisamente este, afirmó, el 25 de mayo, que, la meta árabe era la eliminación de Israel y con la previa solicitud al Secretario General de la ONU, de retirar las tropas acantonadas en el desierto del Sinaí desde el 17 de mayo (Guarín, 2006).

Dadas estas condiciones Egipto inició su plan de continuas maniobras, adoptando posiciones de ataque e inclusive llegando a bloquear puntos del interés nacional israelí tal como sucedió en los Estrechos de Tiran, impidiendo la comunicación fluvial de Israel hacia el Mar Rojo; hechos que subestimaban totalmente el uso del pequeño, pero altamente efectivo Poder Aéreo de Israel y de su Ejército.

Ante esta situación, Israel estaba bajo dos situaciones: la primera, esperar el ataque en cabeza de Egipto para poder hacer frente, en una

45 “La guerra de maniobra como medio para desbaratar los planes del enemigo y sus flancos, tanto físicos como geográficos, con un coste y un riesgo mínimos”.

confrontación directa en la cual es imposible la obtención de una victoria; y la segunda, la de realizar un golpe preventivo en beneficio de su defensa territorial, lo cual se realiza el 5 de junio con resultados óptimos, mediante el uso de la estrategia de aproximación indirecta.

La perfección de la estrategia debió producir una ventaja militar a favor. Es así como lo aplican las Fuerzas Armadas de Israel el 5 de junio de 1967 al realizar un ataque sorpresivo con el uso del Poder Aéreo durante la Operación Foco, planeada bajo una puntual información de inteligencia sobre la ubicación de las aeronaves egipcias y sirias en que la hora del ataque se realiza en el momento en que los comandantes militares egipcios se encuentran desplazados hacia las bases aéreas cortando el mando y control para la defensa.

La Operación Foco se ejecutó en 3 oleadas de ataques sobre objetivos en territorio de Egipto, Siria, Jordania e Irak con 196 aviones de la Fuerza Aérea entre ellos el *Mirage II*, *Mystere IV*, *Vautour*, *Super Mystere* y *Ouragan*, destacando el alto nivel de alistamiento y entrenamiento al realizar vuelo táctico sobre el mar mediterráneo, el cual logró evadir la detección de los radares permitiendo un ataque sorpresivo a las 08:15 h del día 5 de junio de 1967, en un principio con la destrucción de pistas de las bases aéreas y posteriormente a los aviones en tierra neutralizando, principalmente, los aviones bombarderos y aviones caza, gracias a una información precisa de inteligencia de dónde estaban ubicados.

Con una maniobra ejemplar de tanqueo y de rearmamento en tierra de tan solo 7 minutos, lograron en apenas 3 horas de bombardeos estratégicos, destruir a las fuerzas aéreas enemigas en tierra, 19 bases aéreas, un total de 416 aeronaves entre ellos, lo más selecto de la aviación egipcia: 30 bombarderos TU-16 y 95 interceptores Mig-21 (Fort & Martínez, 2003).

Se logra entonces obtener de esta manera la Superioridad Aérea con un mínimo de bajas apoyando la batalla terrestre protagonizada por los tanques en la península del Sinaí, la cual duró solo tres días; maniobra planificada y comandada por el Ministro de Defensa Moshé Dayán.

No obstante, el haber actuado con anticipación se convirtió en el elemento sorpresa, en que la estrategia de Egipto y demás países queda

reducida por la eficacia del Poder Aéreo israelí al elegir una de las máximas de Liddell Hart “elija la línea o curso más inesperado” (Liddell Hart, 2014, p. 52).

La efectiva inteligencia militar para la consecución de información y de ubicación de los objetivos militares previos al ataque fue uno de los tres aspectos más decisivos en la guerra. Considerar atacar los objetivos pertinentes desequilibra al enemigo, así como también se evidencian otros componentes de la inteligencia como el engaño y la simulación de vuelos de rutina para el lanzamiento de la operación.

La estrategia de Israel fue planeada para que antes de realizar el ataque y no con el ataque mismo, se provoque el error del adversario y genere una determinada reacción siendo el fruto del estudio de las capacidades, fortalezas y debilidades propias y contrarias (Liddell Hart, 1974). La maniobra de engaño realizada demuestra que llevar al enemigo a “cometer faltas es como más fácilmente puede romperse el equilibrio a favor del propio bando” (Guarín, 2006, p. 77) para obtener la victoria y el estado militar deseado.

Luego de 6 días de guerra, con la presión diplomática internacional y con la amenaza de la Unión Soviética de intervenir si Israel no detenía el avance de sus tropas hacia la ciudad de Damasco, este último aceptó el alto al fuego siendo, sin embargo, el estado victorioso en la guerra, en quien se evidenció la importancia del uso del Poder Aéreo de una manera acertada y se logró la Superioridad Aérea al dejar las fuerzas aéreas de 4 países prácticamente destruidas en tierra durante las 3 primeras horas de la guerra, negándoles el uso de su aviación militar y llevándolas a la derrota.

La Guerra de las Malvinas (1982)

Este fue un enfrentamiento bélico desarrollado entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982 entre la República de Argentina y el Reino Unido, y que tuvo lugar en el Océano Atlántico de América del Sur; específicamente en las Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur e Islas Sándwich del

Sur, ubicadas al este de la costa argentina, desde su base más cercana (Río Grande) a 380, 1000 y 1300 millas náuticas respectivamente.

La ocupación argentina a las Islas Malvinas inició con la denominada 'Operación Rosario', el 2 de abril de 1982, con el envío de quinientos hombres por mar y por aire; con el fin de establecer un Gobierno provisorio a la espera que Gran Bretaña iniciara las negociaciones para ceder las islas. El objetivo político argentino era ocupar para negociar; es decir, la toma de las islas, pero no para mantenerlas, sino, para mejorar el prestigio del Gobierno del presidente, el General Leopoldo Fortunato Galtieri y así encubrir las dificultades económicas existentes, para de esta forma, crear un sentimiento nacionalista.

Lo anterior, también, sirvió al final para Gran Bretaña, como un instrumento político para superar las controvertidas situaciones internas del país, debido a la impopularidad en esos momentos, de la Primer Ministro del Reino Unido Margaret Thatcher (Pereyra, 2005).

Las Fuerzas Armadas argentinas estaban conformadas por 230.000 hombres, siendo el segundo Ejército más grande de América Latina para la época del conflicto. Sin embargo, su equipamiento militar no era el más adecuado, aunque sus hombres estaban motivados y bastante bien entrenados. El Ejército y la Infantería de Marina sumaban 136.000 hombres, en su mayoría instalados frente a Chile y Brasil.

El Poder Militar de la Fuerza Aérea y la marina Argentina constaba de 165 aviones de combate, detallados en 51 A-4B/C/P/Q Skyhawk, 41 IA-58 Pucará, 24 Dagger, 17 Mirage III E, 17 MB-326/339, 10 Canberra y 5 Super Etendard, y por otra parte, su poder naval constaba de veinte navíos de combate. La improvisación y la falta de un efectivo comando y control hizo que los 12.000 hombres enviados a ocupar las Malvinas en su mayoría fueran conscriptos y poco entrenados (Razoux, 2002).

Mientras tanto, con el nombre de 'Operación Corporate', los británicos armaron pronto un cuerpo expedicionario de 28.000 hombres, movilizando recursos navales con 110 navíos, 33 eran de combate y 60 de apoyo de la Royal Fleet Auxiliary (Razoux, 2002).

Así mismo, destinó un Poder Aéreo de 38 aviones de combate Harrier y Sea Harrier, más de cien aviones y helicópteros de apoyo, además de los famosos *Special Air Service* (SAS, por sus siglas en inglés) y *Special Boat Squadron* (SBS), sumando 9.500 soldados pertenecientes a dos brigadas, la tercera de comandos (marines y paracaidistas), también fueron enviados los submarinos HMS Spartan y HMS Splendid, además de la quinta de infantería. Evidentemente el poder naval británico era superior (Razoux, 2002).

El desenlace de esta guerra a pesar de la distancia recorrida por la Fuerza expedicionaria fue a favor de los ingleses. Dentro del combate aéreo a pesar de toda la valentía demostrada y los ataques logrados por los pilotos argentinos en sus aviones Mirage III en vuelos rasantes sobre el mar para poder atacar la flota inglesa, al final la experiencia y la disciplina de las Fuerzas Armadas del Reino Unido, junto con una puntual inteligencia, lograron retomar el territorio de las islas obligando a los argentinos a su rendición.

La Guerra del Golfo Pérsico (1990-1991)

Fue una de las guerras en que se efectuó una maniobra de intervención militar por parte de la coalición liderada por los Estados Unidos junto con Inglaterra, Francia y otros 32 países bajo el mandato de Naciones Unidas, por la ocupación de Irak a Kuwait realizada el 2 agosto de 1990. Esta incursión armada fue realizada por intereses económicos del Gobierno de Saddam Hussein con el fin de tener el poder mundial del precio el petróleo, obtener recursos, pagar las deudas dejadas por su antiguo conflicto con Irán y lograr convertirse en un país con el mayor poderío económico y militar.

Inicialmente, la coalición lanzó la operación ‘Escudo del Desierto’, en la cual se posicionó estratégicamente su Poder Militar y dio un ultimátum a Irak para que se retirara de Kuwait máximo el día 15 de enero de 1991.

La no retirada de Irak hace que las Fuerzas de la Coalición, con la respectiva aprobación de la ONU lanzaran el 17 de enero de 1991 la ‘Operación Tormenta del Desierto’, en la que por el uso efectivo de la más alta tecnología militar en operaciones combinadas por tierra, mar y aire, se logró el objetivo de obtuvo la Superioridad Aérea y la posterior retirada y rendición de las Fuerzas Armadas Iraquíes el 28 de febrero de 1998. Esta victoria militar se obtiene al colocar en práctica dos teorías:

El primer ataque de la coalición contra Irak se basó en la teoría de los centros de gravedad de Carl Von Clausewitz en su obra *De la guerra*, en que el golpe concentrado de todas las fuerzas debe dirigirse a este centro de gravedad del enemigo cuya degradación, neutralización o destrucción tiene un impacto importante en la habilidad del enemigo (o propia) para lograr un objetivo militar (Clausewitz, 1989), teoría aplicada en el primer ataque de la coalición, con el uso de 700 aviones, entre los cuales se destacan el F-15 Eagle, F-16 Falcon, F-14 Tomcat, Panavia Tornado y el F-117 Nighthawk, además de 52 misiles BGM-109 Tomahawk en que concentran todos los ataques aéreos a objetivos estratégicos iraquíes.

Apareció entonces un nuevo ingrediente para la Superioridad Aérea: los misiles de crucero de largo alcance, subsónicos, producidos por los estadounidenses, que podían ser operados en todo tiempo.

Este nuevo armamento, permitió atacar a grandes distancias, objetivos variados con gran precisión. Estos objetivos, incluían puntos fijos, sistemas antiaéreos enemigos, bases militares, comunicaciones (Military Analysis Network, 2016) y en general, aquellos que entren dentro de la categoría de centros de gravedad.

El Teatro de la Guerra entonces, vio como un sistema de ataque desde tierra, no tripulado, podría alcanzar objetivos quizá más allá de las capacidades y velocidad de los aviones, con una precisión milimétrica (Military Analysis Network, 2016); por consiguiente, a partir de este evento y como se vio en la guerra, los misiles crucero permitirían dar una respuesta a las crisis, ser parte de las políticas nacionales de los Estados en aspectos de disuasión y ser parte “integral de las Fuerzas Conjuntas” (Military Analysis Network, 2016).

Los misiles de largo alcance proporcionaban las ventajas necesarias que la Superioridad Aérea requiere, para su obtención como objetivo primario y para posteriormente realizar con seguridad, cobertura aérea y control de espacio aéreo, las operaciones terrestres, navales y la continuación de las aéreas.

La segunda teoría utilizada es la del uso del Poder Aéreo como arma de poder ofensivo incomparable del General Giulio Douhet, en su obra *El Dominio del Aire*, en que la Fuerza Aérea iraquí queda totalmente impotente a la ofensiva aliada. Esta teoría aplicada durante la guerra se caracterizó por la innovación tecnológica Stealth⁴⁶ de los aviones F-117 Nighthawk y los bombardeos estratégicos por parte de los B-52 Stratofortress, ambos, con la entrega de armamento inteligente de alta precisión lograron atacar y engañar a los centros de defensa aérea de Irak, lo que permite obtener la Superioridad Aérea de la coalición sobre Irak.

Para la doctrina actual se observa la importancia de la interoperabilidad, la Operación Tormenta del Desierto confirma la premisa que sostiene que la meta de los comandantes del aire es la de maximizar su ventaja intrínseca realizando operaciones a nivel estratégico mientras se obliga al enemigo a luchar a un nivel táctico (Meilinger, 1996).

La sinergia de los países de la coalición y su interoperabilidad entre sus Fuerzas Armadas, el uso de un lenguaje común operativo entre diferentes países, tecnologías compatibles, la estandarización de procesos y procedimientos, lograron tener en el teatro de la guerra una vital importancia para el mejoramiento del comando y control, la toma de decisiones, facilidad en las maniobras tácticas y el entendimiento común del logro de los objetivos.

El mundo globalizado ve por primera vez en tiempo real la ejecución de la guerra. A diferencia de la doctrina militar de Vietnam, por ejemplo, el planeta vio un nuevo concepto de guerra y en especial la ofensiva aérea para alcanzar primero la Superioridad Aérea para las operaciones subsiguientes.

46 Indetectable para los radares.

La rendición temprana de soldados iraquíes, la fuga de pilotos con sus aviones a otros países, el bloqueo de comunicaciones y la neutralización de mando y control iraquí, son ejemplos de cómo el Poder Aéreo logra en precisión, velocidad, alcance y sinergia⁴⁷ entre otros (Fuerza Aérea Colombiana, 2013), alcanzar victorias tempranas en la guerra, como es el caso de la Superioridad Aérea.

La Guerra de Yugoslavia (1991-1995)

En función de una estabilidad política entre Fuerzas Serbias en Bosnia y el Ejército croata, en agosto de 1995 se lleva a cabo una Campaña Aérea denominada '*Deliberate Force*'.

La OTAN lideró la campaña y entre sus objetivos principales, estaba el debilitar las operaciones militares serbobosnias, las cuales atacaban constantemente las zonas seguras protegidas por la ONU en territorio bosnio.

Desde de sus orígenes, la desintegración de Yugoslavia conllevó a que Eslovenia y Croacia seguido de Macedonia y Bosnia Herzegovina, buscaran su independencia, pero es hasta el periodo de 1992 a 1995 que las diferencias culturales, étnicas y religiosas entre musulmanes, serbios (ortodoxos) y croatas (católicos), suscitara una de las guerras más sangrientas de la historia, obligando la intervención de la ONU junto con la Fuerza de Protección de Naciones Unidas (Unprofor).

Mediante referéndum, Bosnia Herzegovina obtuvo su independencia ocasionando gran oposición de los serbios quienes aliados con el Ejército Popular Yugoslavo (JNA) pretendieron crear la 'Gran Serbia', bajo la dirección de Slobodan Milosevic, ocasionando casos de genocidio y una larga ola de ataques de los serbios de Bosnia.

Pero fue hasta el 28 de agosto de 1995 (segunda masacre de Markale), que un proyectil de artillería atraviesa los puestos de un mercado abierto en Sarajevo, con un saldo de 38 civiles muertos y mutilando a otros 85, lo que llevó a que la ONU y la OTAN decidieran que líderes

47 Principios y características del Poder Aéreo y espacial relacionados en el Manual de Doctrina Básica Aérea y Espacial.

de la Fuerza Conjunta actuaran rápidamente para ejercer su autoridad internacionalmente otorgada (Tirpak, 1997).

Si bien es cierto, que la Superioridad Aérea se obtuvo sin encontrar oposición, “el Poder Aéreo empieza, entonces, a ser empleado en la Unprofor como instrumento político, debido a que los medios diplomáticos no se muestran eficaces para resolver el conflicto” (Philippini, A. C., SA, p. 34). Los bombardeos de la OTAN tenían como propósito fundamental “hacer cumplir el mandato y encerrar el conflicto en la región de los Balcanes” (Philippini, A. C., SA, p. 34), más allá de destruir un enemigo como se veía entre Estados, por el contrario OTAN debía por lo tanto velar por el mandato.

Analizando el empleo del Poder Aéreo en la operación Deliberate Force, [...] el planeamiento de la Campaña Aérea por la OTAN presuponía: reconocimiento internacional de los serbobosnios como agresores; necesidad de mandato establecido por la ONU y OTAN; no oposición de Croacia a los ataques aéreos en Krajin; neutralidad serbia; disponibilidad de asentir por parte de los Estados que contribuyen con la OTAN; acuerdo basado en las operaciones a partir de sus territorios; centro gravitacional serbobosnio -miedo histórico de dominación; ventaja militar de las fuerzas serbobosnias en relación a las fuerzas bosnias; mudanza del equilibrio del poder; alteración de la ventaja serbobosnia para procesar un término de las hostilidades; y ataque al liderazgo serbobosnia. [...] el objetivo aéreo militar de la operación era una Campaña Aérea intensa de modo de alterar la ventaja de la fuerza serbobosnia para el suceso de la operación de manera a cesar todos los ataques militares y hacer cumplir todas las órdenes establecidas por la ONU. Los ataques, todavía, debían seguir las siguientes fases: aislar el liderazgo y realizar ataque concentrado; aislar las fuerzas de campo y atacar las bases de abastecimiento y logística; ataque a las fuerzas de campo e infraestructura; y mantener como opción de ataque los albos sensibles. (Philippini, A. C., SA, p. 36)

Esta operación que estaba dominada principalmente por el Poder Aéreo, caracteriza a los serbios de Bosnia por tener armas pesadas, depósitos de municiones y los bunkers de mando, pero, por otro lado, las Fuerzas Aéreas de la OTAN emprendieron un plan paralelo denominado ‘Dead Eye’ (Tirpak, 1997), que derribó la red de defensa aérea de estilo soviético serbio mediante nodos (HRI, 1995).

Específicamente, la Campaña Aérea Deliberate Force inició el 30 de agosto de 1995 con unas demostraciones de interoperatividad de más de 280 aviones de combate de Estados Unidos y aliados europeos y asiáticos como Italia, España, Alemania, Francia, Gran Bretaña, Países Bajos, y Turquía con aeronaves F-14, F-16, F-18, Mirage 2000, A-10, F-15, AC-130, U-2, F-117 Predator UAV entre otros (Owen, 2000).

En esta guerra se destacó la utilización de armamento aéreo de alta precisión como es el uso de bombas inteligentes y misiles con capacidades de transmisión de datos al operador para ser guiado con mayor precisión, y destruir los objetivos militares con un mínimo de daño colateral, reduciendo el uso del armamento junto con las excepcionales capacidades de las aeronaves no tripuladas (ART) como el MQ-1 Predator, capaz de cargar y disparar dos misiles AIM92-Sidewinder.

Con el fin de tener la superioridad en los ataques, el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas CAOC de Italia planeó misiones para presionar militarmente los arreglos políticos. Muchos de ellos tuvieron que disponer de una amplia logística, como es el caso particular de la Base Aérea de Aviano Italia que lanzó 120 aeronaves diarias hacia el espacio bosnio.

Después de tres semanas (14 de septiembre de 1995) la operación Fuerza Deliberada dio por cumplidos los objetivos de: protección de zonas seguras, retiro de artillería, habilitación del aeropuerto de Sarajevo y su acceso sin obstáculos (Owen, 2000), y así lograr la rendición del Ejército Serbio Bosnio posterior a la firma del Acuerdo de Paz de Dayton. Sin embargo, las fuerzas operativas de la OTAN realizaron vuelos de reconocimiento durante varios días para evidenciar que los enfrentamientos habían desaparecido, permitiendo que la ONU y la OTAN el 20 de septiembre de 1995 dieran por finalizada la operación militar '*Deliberate Force*'.

Beneficios estratégicos de la Superioridad Aérea a nivel mundial

Para un Estado, la importancia de tener un Poder Aéreo militar necesario e imperativo, como es observado a través del tiempo y el desarrollo de las diferentes guerras y conflictos en el mundo en que transversalmente se logra determinar el valor que tiene la Superioridad Aérea.

La velocidad, versatilidad y contundencia del Poder Aéreo aporta significativamente a las unidades navales y tropas de superficie, aumentando significativamente el alcance de las capacidades militares de un Estado. La incorporación constante de nuevas tecnologías, el mejoramiento de las tácticas y procedimientos, la voluntad política y el apoyo económico con un pensamiento de constante aumento del Poder Aéreo, hace que éste se convierta en una fuerza disuasiva creíble ante cualquier amenaza tanto interna como externa. El mantener el espacio aéreo de nuestro país bajo nuestro dominio y control es imperativo para la supervivencia y el logro de los fines del Estado.

Es hasta 1991 cuando la Fuerza Aérea Colombiana logra tener esta capacidad de reabastecer de combustible a otras aeronaves en vuelo con el avión FAC 1201 KC-135 ‘Zeus’ y el FAC 1202 KC-767 ‘Jupiter’.

Es necesario mencionar la importancia y trascendencia que le da interés nacional la Superioridad Aérea, demostrado en las operaciones exitosas en contra del grupo terrorista de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), en que se hacen cambios en la doctrina y en el modo común de operar, evolucionando a las Operaciones Conjuntas, logrando la contundencia en la entrega de armas de alta precisión a los objetivos militares de alto valor estratégico, gracias a la inteligencia conjunta y coordinada, dando importantes resultados operacionales, neutralizando a los principales cabecillas narcoterroristas e inclinando la balanza hacia la victoria militar del Estado, lo que obligó a esta guerrilla a sentarse en una mesa de diálogos de paz.

La tecnología ha traído consigo cambios y evolución en la doctrina aérea, además de la precisión del Poder Aéreo en los ataques aéreos a los

objetivos militares, logrando consigo la disminución significativa de los daños colaterales con una acertada información de inteligencia, gracias, en su mayoría por aeronaves de inteligencia, en la cual se utilizan equipos de alta tecnología de procesamiento de imágenes e interceptación de comunicaciones.

Con el avance del tiempo, estas funciones de reconocimiento e inteligencia están siendo realizadas cada vez más con aeronaves remotamente tripuladas (ART), de excepcionales capacidades en transmisión de imágenes en tiempo real, con bastante autonomía de vuelo por lo que logran sostener sobre un objetivo militar mucho más tiempo que una aeronave tripulada; mejorando notablemente el comando y control.

Futuras estrategias de Superioridad Aérea en las guerras

Los escenarios futuros para alcanzar la Superioridad Aérea dentro de un mundo cada vez más globalizado e interdependiente de la tecnología, de los recursos eléctricos y electrónicos nos llevan a evolucionar en las futuras amenazas y estrategias a afrontar para lograr aportar por parte de la Fuerza Aérea Colombiana, las acciones defensivas y ofensivas necesarias para la Seguridad y Defensa Nacional, dentro en un escenario de seguridad multidimensional necesario para el bienestar de los ciudadanos en nuestro territorio.

Se hace imperativo para las futuras estrategias que la Fuerza Aérea Colombiana adquiera las mejores capacidades en cuanto a aviones de Superioridad Aérea, dotados de tecnología de guerra electrónica y armamento de precisión capaz de suprimir cualquier tipo de amenaza ante cualquier adversario que ponga en riesgo la seguridad nacional y los intereses del Estado, en conjunto con un Sistema de Defensa Aérea Nacional, que logre detener el avance de una aeronave hostil dentro del espacio aéreo.