

---

# ELEMENTOS DE REFLEXIÓN PARA UNA DOCTRINA AÉREA

---

El siglo XX ha visto la aparición de numerosas novedades tecnológicas. Varias, adaptadas a la ciencia del combate, permitieron el diseño de armas que, al suponer una ampliación de su campo de aplicación, revolucionaron la estrategia militar. Entre ellas, junto al submarino y al satélite, se encuentra el avión.

En 1947, con la creación de la USAF, la última fuerza aérea de las grandes potencias occidentales se independiza. Desde entonces y hasta la operación "Artemis" en el 2003, el poder aéreo ha sido un elemento clave en todos los conflictos donde intervino.

El estudio de las operaciones aéreas de ese periodo deja muchas enseñanzas, tanto a nivel estratégico militar como operativo o táctico. No es el propósito de este artículo presentarlas todas. Sin embargo, el autor propone unas cuantas reflexiones doctrinales y estratégicas personales sobre el poder aéreo, con el fin de preparar el futuro.

## LA NECESIDAD DE UNA DOCTRINA AEREA NACIONAL

A menudo, la palabra doctrina es sinónima de sujeción. Seguir una doctrina aérea no significa estar adoctrinado, porque la doctrina no es un dogma. La OTAN la define como una serie de "Principios fundamentales con los cuales las fuerzas militares guían sus acciones para alcanzar objetivos. Esos principios son imperativos, pero su aplicación requiere juicio<sup>1</sup>".

Más que nada, se trata de un documento destinado a presentar en términos generales la forma de actuar de un ejército aéreo. Un conflicto como el de Kosovo ha demostrado, si fuese necesario, hasta que punto el poder político se puede involucrar en la gestión de una crisis no artículo V, incluso en los niveles operativo o táctico. Esa implicación puede ser más o menos fuerte, pero es muy posible que conlleve una utilización del poder aéreo que no sea, desde nuestro punto de vista, la más idónea. En particular, la operación "Allied Force" parece marcar la pauta de una utilización

gradual de la fuerza aérea en una crisis de tipo no artículo V, y no una aplicación violenta aunque controlada del poder aéreo. Las características de las fuerzas aéreas las convierten en una herramienta muy atractiva para el poder político a la hora de gestionar una crisis. Pero los conflictos pasados (Corea, Vietnam) demuestran que una utilización en condiciones demasiado estreñidas puede ser nefasta para lograr el éxito si los militares no somos capaces de presentar soluciones adecuadas. Si queremos seguir siendo eficaces, tenemos que adaptarnos y poder llevar a cabo las misiones asignadas en situaciones no "académicas". El poder político nos lo exige como tributo a casi sesenta años de eficiencia. Pero también es necesario dar a conocer nuestra forma de actuar al mundo civil en general, y político en particular. Por lo tanto, debemos contar con un documento que recoja el modo de actuación de la fuerza aérea, que sirva de referencia para todos a la hora de estudiar opciones estratégicas involucrando al poder aéreo. Semejante documento no tiene porque estar clasificado, ni mucho menos, ya que uno de sus propósitos es difundir el pensamiento aéreo. No deja de llamar la atención que los escritos que existen en países que no



Louis Pena

Comandante  
de L'Armée de L'Air

<sup>1</sup>"Fundamental principles by which the military forces guide their actions in support of objectives. It is authoritative but requires judgement in application" (AAP-6).



Gema Navarro Goig

disponen de una doctrina aérea sean obra de autores civiles, y no por ello el contenido no tiene sentido, existen incluso publicaciones muy interesantes. Pero en muchos casos falta la realidad operacional del momento que solo puede tener un experto inmerso en el ámbito aéreo militar. Así es que la doctrina tiene que evolucionar para tener en cuenta las enseñanzas pasadas, los intereses políticos y adelantos tecnológicos actuales y los riesgos futuros. El valor de una doctrina se funda en su pertinencia, que se basa a su vez en su proceso de elaboración y actualización.

Hoy día, la doctrina OTAN es una documentación muy amplia y completa. Cubre todos los niveles del arte de la guerra aérea y es fundamental para el desarrollo combinado de los procedimientos de la alianza.

Pero la doctrina de la OTAN no debería sustituir a una doctrina nacional. Por definición, la doctrina da forma a herramientas destinadas a facilitar el éxito militar, es decir cumplir con los objetivos asignados por el poder político. Los de la OTAN son muy generales, y no tienen en cuenta las peculiaridades de cada país. No se puede contar con que todas nuestras acciones armadas se efectúen en el marco de la OTAN. El conflicto de las islas Malvinas / Falklands o del

islote Perejil lo han demostrado de forma clara.

Entonces, para tener en cuenta esas peculiaridades nacionales con los medios disponibles en el país, es conveniente que las naciones dispongan de una doctrina aérea propia, como es el caso de Inglaterra o de los Estados Unidos.

## EL ESPACIO AEREO Y EL ACCESO AL CAMPO DE BATALLA

**D**urante muchos años, debido a las características y fiabilidad de los aviones, los relieves elevados y las grandes áreas desérticas fueron obstáculos a la navegación aérea. Hoy, el ámbito aerospacial ha superado esas limitaciones, convirtiéndose en un "continuum" físico. Las capacidades de los aviones modernos permiten sobrepasar los relieves más altos, cruzar los océanos y volar en (casi) todas las condiciones climáticas.

Sin embargo, una operación aérea como "El Dorado Canyon"<sup>2</sup> ha demostrado que el espacio aéreo no es un continuum político. Los intereses del momento de una nación soberana pueden ser obs-

<sup>2</sup>Ataque de represalia de los EE.UU contra Trípoli y Benghazi en abril de 1986.

táculos al desarrollo de las operaciones aéreas. Así es que para esa misión, que en parte salía de Gran Bretaña, Francia y España se negaron a autorizar el uso de su espacio aéreo a los aviones de la USAF. Todos los países pueden prohibir formalmente el uso de su espacio aéreo, aunque no todos lo puedan impedir en realidad. Pero las relaciones internacionales tienden a igualar el peso de los países en el ajedrez mundial. Durante la operación "Enduring Freedom", el papel de países de poca envergadura internacional fue un condicionante de gran importancia a la hora de planear el despliegue de las fuerzas que iban a participar en la operación. Cada nación es muy celosa de su soberanía, y la negativa de un país sea cual sea tiene, en primera aproximación, el mismo peso. Al ser así, la dimensión aerospacial no tiene la continuidad política que le conceden sus características físicas. No se puede estar seguro de que para desplegarse en una zona se podrá contar con las autorizaciones de sobrevuelo que se necesitan. De forma similar, las soberanías nacionales no permiten estar seguro de poder contar con bases de despliegue útiles y asequibles. El alcance cada vez mayor de las aeronaves modernas plantea entonces la problemática de encontrar unas infraestructuras de apoyo (pistas, reabastecimiento, medios de control aéreo, de carga y descarga, etc.) compatibles con operaciones en áreas poco desarrolladas desde ese punto de vista. En la operación "Enduring Freedom" o durante la operación "Artemis", las tripulaciones tenían que realizar misiones de cerca de siete horas, lo que está al límite de lo aceptable operacionalmente.

Por lo tanto, el acceso al campo de batalla es uno de los datos importantes que va a determinar el nivel de esfuerzo a desarrollar a la hora de diseñar una operación aérea.

Por consiguiente, la política exterior es un elemento clave para una nación o un conjunto de naciones que quieran existir políticamente en el escenario mundial. Poder contar con alianzas bi o multilaterales que aseguren bases de apoyo "estratégicamente" repartidas tiende a ser uno de los objetivos de dichas políticas. Pero tampoco representa una garantía de un acceso sencillo a la zona de operaciones. Por lo tanto, los aviones cisternas, las posesiones ultramaras, las bases preposicionadas y los acuerdos bilaterales son hoy día requisitos imprescindibles para una potencia, o una coalición, que quiera desempeñar un papel militar, además de político, en el ámbito mundial.

## LAS OPERACIONES AÉREAS ESTRATÉGICAS

### • EL BOMBARDEO ESTRATÉGICO

El bombardeo estratégico ha desencadenado las pasiones desde su aparición durante el primero conflicto mundial. Llevado a su punto extre-

mo durante la Segunda Guerra Mundial con los bombardeos sobre Alemania, Japón y los lanzamientos atómicos de Hiroshima y Nagasaki, se han identificado frecuentemente desde entonces las operaciones aéreas estratégicas con los aviones de bombardeo pesados.

Durante la guerra de Corea, se pudo contemplar que el uso de las armas nucleares requiere unas circunstancias muy peculiares y que es una decisión sumamente política. Ese conflicto demostró que la amenaza del uso de las armas nucleares no era la solución de todos los conflictos.

"La experiencia de Corea acaba de revelar que ella (la bomba atómica) no es el arma de la decisión"<sup>3</sup>

También este conflicto demostró la eficacia relativa del bombardeo estratégico contra una economía subdesarrollada, esencialmente agrícola. En 1950, Corea del Norte tenía una economía basada en la agricultura. Las industrias eran escasas (las que los japoneses habían construido) y fueron rápidamente destruidas (julio a septiembre de 1950), sin que eso afectara a las fuerzas militares coreanas; el suministro llegaba de China y de la URSS, que quedaban fuera del alcance de los B-29 por decisión política estadounidense.

Durante la guerra de Vietnam, la doctrina empezó a evolucionar, ya que los B-52 realizaron durante las operaciones "Linebaker I" y "Linebaker II" misiones de AI<sup>4</sup>. Se aceptaba que plataformas consideradas como especialistas en el bombardeo estratégico se puedan utilizar para otros fines.

La operación "Desert Storm" dio otra dimensión al bombardeo estratégico. Los planificadores de la campaña aérea se propusieron obtener un efecto de parálisis sobre todo el conjunto enemigo, tanto político como militar o económico, aplicando la teoría de los anillos desarrollada unos años antes por el Coronel Warden III. Eso se materializó en unos centros de gravedad, objetivos de la campaña aérea estratégica, claramente definidos:

- Autoridad nacional iraquí.
- Capacidad nuclear, bacteriológica y química.

<sup>3</sup>Lucien POIRIER, Des stratégies nucléaires. (Ed. Hachette, París) p.72.

<sup>4</sup>Air Interdiction.



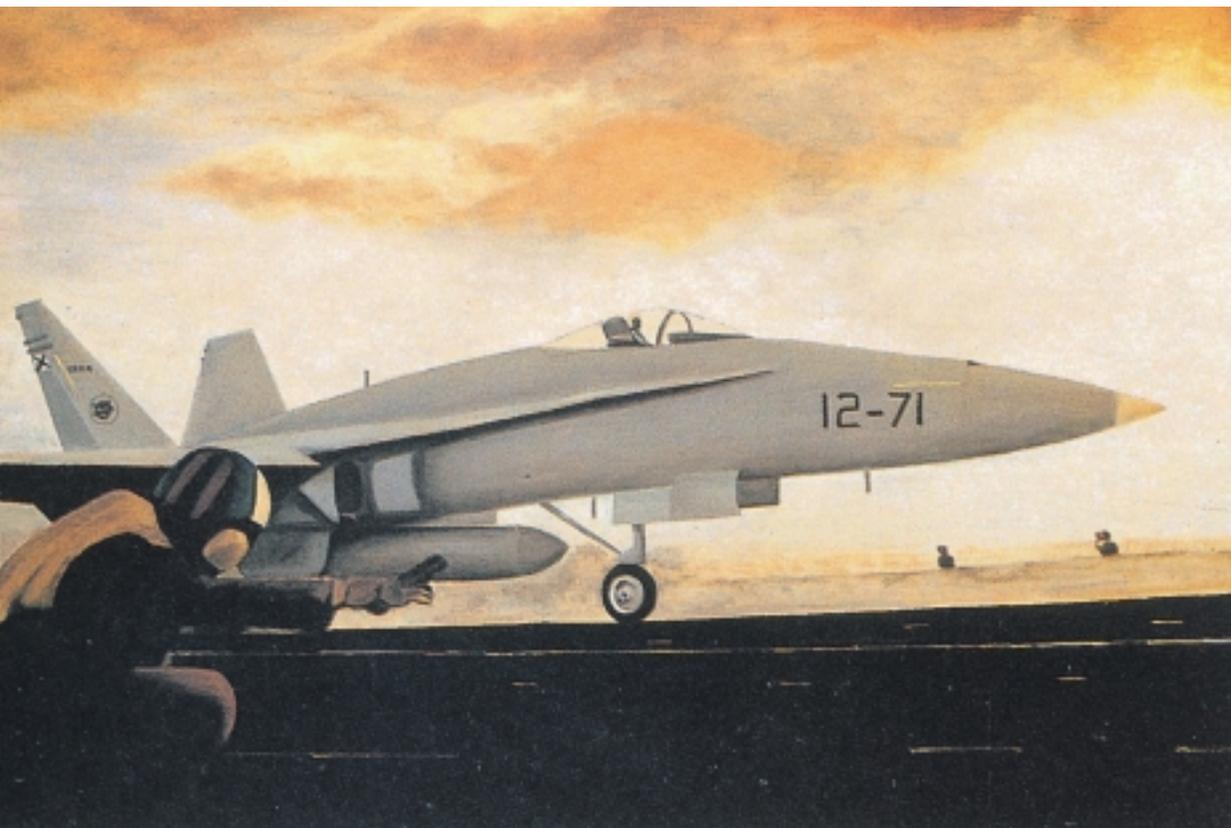
- Mando de las fuerzas de la Guardia Republicana.

El bombardeo estratégico pretende obtener sobre los centros de gravedad determinados los efectos deseados en cumplimiento de los objetivos políticos.

Por otra parte, gracias a los adelantos tecnológicos, en particular en la precisión de los armamentos, las operaciones de bombardeo estratégico han sido llevadas a cabo por varios tipos de plataformas, desde los F-15E "Strike Eagle" hasta los F-117 "Nighthawk" pasando por los inevitables B-52. A su vez, estos últimos también efectuaron misiones de BAI. Por lo tanto, ya no eran los aviones

no destacan una distinción rotunda entre transporte estratégico y táctico. Si es evidente que el transporte logístico tuvo en varias ocasiones un valor estratégico indudable (puente aéreo sobre Berlín, operación "Desert Shield"), no se denomina de esa forma en los escritos consultados.

En cuanto al transporte estratégico, la doctrina OTAN lo define como el que se efectúa de un teatro de operaciones a otro, oponiéndolo al táctico, que se desarrolla dentro del mismo teatro de operaciones<sup>6</sup>. Sin duda, detrás de esa distinción se esconden las distancias sobrevoladas, el volumen transportado que supone cada una



Silvia Zamora Pedreira

quienes definían el carácter estratégico de una misión. Los efectos deseados en un tipo de objetivo determinado en un instante dado otorgaban a una misión su carácter estratégico o táctico<sup>5</sup>. La campaña de Kosovo confirmaría esa idea, que esta hoy plasmada en la doctrina OTAN.

#### • EL TRANSPORTE ESTRATÉGICO

En el caso de las operaciones aéreas de transporte, las enseñanzas de los conflictos pasados

de las categorías, y las características de los aviones que efectúan ese tipo de misiones.

La llegada o la existencia de aviones como el C-17 o el A400M incitan a revisar la definición de transporte aéreo estratégico y táctico. Estos aparatos de largo alcance y de gran capacidad tienen características que les permiten efectuar tanto misiones inter-teatro como intra-teatro. Por lo tanto, parece más adecuado intentar definir las misiones de transporte contemplando el fin perseguido, y no los medios utilizados.

<sup>5</sup>Como consecuencia, el SAC, Strategic Air Command y el TAC, Tactical Air Command fueron disueltos en 1992 para dar paso al ACC, Air Combat Command.

<sup>6</sup>AP 3.3, párrafo 409.4.a.

## LA PREPARACION DEL FUTURO

**P**ara los militares el siglo XXI se presenta con muchos retos. En particular, las fuerzas aéreas van a tener que evolucionar para adaptarse a las crisis de este siglo, y a los instrumentos que se están diseñando.

Los atentados del 11-S y del 11-M han dejado claro que, sumándose a las amenazas "conven-



Arnalda del Álamo

cionales", el terrorismo alcanzó una envergadura mundial. De momento, el poder aéreo aporta una contribución principalmente defensiva en la lucha contra esa plaga. Todos sabemos que el arma aérea es esencialmente ofensiva; por lo tanto, debemos encontrar la forma de tomar la iniciativa desde el aire para aportar una contribución decisiva en la guerra contra el terrorismo. Si de momento se descarta la operación preventiva (aunque haya que estar preparado para ella), un

eje posible de acción es la inteligencia. En ese sentido, el perfeccionamiento de plataformas como los UAVs<sup>7</sup>, tanto tácticos como estratégicos, es sin lugar a duda una oportunidad que no hay que dejar escapar. Esos medios completan de forma eficaz y económica la aportación espacial.

También en el ámbito del combate contra un enemigo claramente identificado, no está lejos el día en que los UAVs de combate sean capaces de llevar a cabo, de forma rutinaria, misiones hoy realizadas por aviones tripulados<sup>8</sup>, incluso dentro de COMAOs<sup>9</sup>. Por lo tanto, dadas sus características tan peculiares, nos tenemos que plantear la forma de integrarles en las operaciones aéreas, tanto a nivel de mando y control como a nivel táctico.

## CONCLUSION

**E**l poder aéreo ha tenido un papel destacable en el siglo XX. Pero al comienzo del siglo XXI tiene que evolucionar para continuar siendo el protagonista imprescindible de los futuros conflictos y crisis.

Para ello, es preciso contar con una doctrina nacional, que tenga en cuenta la dimensión política y que proporcione a las fuerzas aéreas las herramientas que le permitan ser eficiente en todo el espectro de las misiones posibles.

Como consecuencia, y siempre que se pretenda tener un papel en el concierto mundial, es necesario poder contar con unos puntos de apoyo acertadamente repartidos en el mundo. Al no ser así, la alternativa es disponer de una flota de aviones cisternas adecuada.

La evolución de la tecnología y del marco político de actuación de las fuerzas aéreas ha llevado a una evolución de las misiones estratégicas no nucleares; ya no se identifican por los medios que las realizan, sino por los efectos que se pretenden alcanzar.

Uno de los retos más importante que tiene que lograr el poder aéreo es su participación en la lucha contra el terrorismo. No puede ser derrotado en ese campo. Por eso ha de ser el líder en el campo de la inteligencia, utilizando plataformas como los UAVs o los satélites.

No se trata de ser un "Talibán" del poder aéreo, sino de tener conciencia de las fuerzas y debilidades de nuestra arma, y actuar para mejorarla. Durante medio siglo, el poder aéreo ha sido la clave de los conflictos; elemento imprescindible del éxito, nunca fue el origen de una derrota. Tenemos que conseguir que continúe así en el siglo XXI ■

<sup>7</sup>Unmanned Aerial Vehicles.

<sup>8</sup>Close Air Support (CAS), Suppression of Enemy Air Defense (SEAD), iluminación de objetivos, etc.

<sup>9</sup>Composite Air Operations.