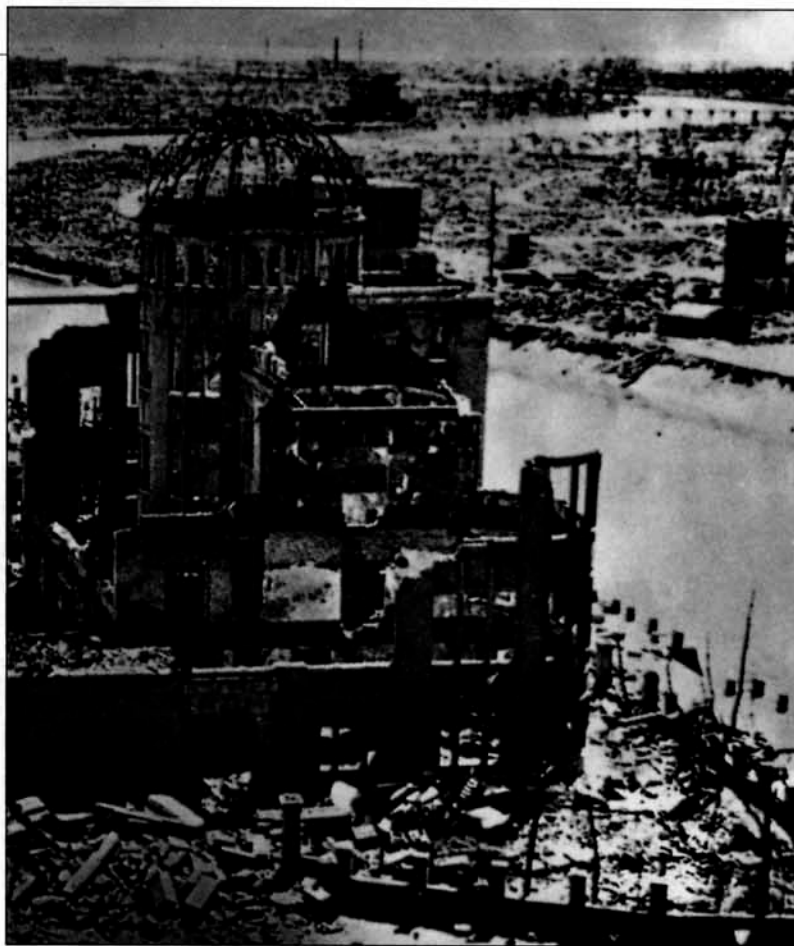


DESDE finales de la década de los 80 y en particular a comienzos de la década actual, se han venido produciendo una serie de acontecimientos transcendentales que, además de provocar el final de la guerra fría y la desaparición del enfrentamiento político militar Este-Oeste, han causado una sustancial modificación de los escenarios internacionales. La presente situación geopolítica internacional se caracteriza por la ausencia de una amenaza cuantificable y definida, pero que pudiera materializarse por la súbita aparición de una serie de crisis de muy diversa naturaleza. La rapidez del colapso del imperio soviético produjo un inesperado y profundo vacío estratégico, que nos ha enfrentado a un complejo conjunto de riesgos multidireccionales y diversos, difíciles de predecir y valorar, enmarcados en un ambiente cargado de inestabilidad e incertidumbre y que han llevado a la Alianza Atlántica a definir un nuevo concepto estratégico y a revisar sus propias estructuras, de manera que la OTAN pueda adaptarse a la situación creada y hacer frente a los nuevos desafíos.

Hechas estas consideraciones, cabe preguntarse, si todo ello pudiera en alguna forma afectar a la Doctrina Aérea vigente y a los cometidos del Poder Aéreo y en caso afirmativo analizar en qué medida podrían producirse tales implicaciones.

Hechas estas consideraciones, cabe preguntarse, si todo ello pudiera en alguna forma afectar a la Doctrina Aérea vigente y a los cometidos del Poder Aéreo y en caso afirmativo analizar en qué medida podrían producirse tales implicaciones.



Proximidades del epicentro de la bomba atómica sobre Hiroshima.

Reflexiones sobre el poder aéreo

JOSÉ SANCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación

LA DOCTRINA AEREA DEBE ANTICIPARSE A LOS CAMBIOS

Durante muchos años la recién nacida Arma Aérea fue empleada sin principios ni doctrina e incluso con la oposición de muchos a que se definiese la misma, temerosos éstos, de que al no haber sido desarrollada plenamente su capacidad de empleo, el publicar teorías no bien contrastadas todavía, pudiera frenar los rápidos progresos aeronáuticos que se estaban alcanzando. Nunca hubo duda ni controversia alguna sobre que el arma

Aérea tendría un papel fundamental en las operaciones militares, puesto que la necesidad del avión había sido sentida por todos los ejércitos del mundo incluso antes de que hubiera sido inventado por los hermanos Wright. Así, a medida que la ciencia y tecnología ponían a punto un nuevo equipo o se conseguía un avance o desarrollo en el campo aeronáutico, inmediatamente era evaluado para intentar estudiar su posible aplicación bélica.

A lo largo de este siglo muchos hombres, excelentes profesionales, se han dedicado a formular filosofías y diferentes teorías que sirvieron para definir y desarrollar lo que conocemos como *Doctrina Aérea*. Esta Doctrina debe distinguirse por su *practicabilidad*, es decir que los conceptos que la desarrollen deben permitir su aplicación a la realidad, por la *flexibilidad* para adaptarse a cualquier situación que la guerra futura

pueda demandar y por su *dinamicidad* puesto que la tecnología le exige avanzar tan rápidamente como lo hace el progreso del hombre. Si la Doctrina Aérea ha de ser *practicable*, *flexible* y *dinámica*, quiere decir que durante los periodos de paz ha de ser *evolutiva*, pues no podemos caer en el error de que debemos aplicar en una guerra futura los mismos principios que en la última. Una nación que intente sobrevivir y hacer frente con éxito a una posible crisis o conflicto necesita hombres imaginativos, pensadores y

creadores de una *Doctrina Aérea practicable, flexible, dinámica y evolutiva*. A este respecto, Douhet dijo que *la victoria sonríe a los que se anticipan a los cambios que imprime el carácter de la guerra, no a los que esperan a adaptarse después que estos cambios se han producido*.

La actual estrategia reconoce la impredecibilidad de las crisis por lo que aconseja que para afrontarlas es necesario disponer de los convenientes instrumentos políticos y militares. A su vez, las restricciones presupuestarias existentes obligan a reducir la entidad de la fuerza en disponibilidad permanente, por lo que en este momento, como preconiza la Alianza Atlántica, cobran especial relieve los conceptos de *movilidad y flexibilidad*, elementos ambos esenciales para mantener desde tiempos de paz la capacidad operativa suficiente que permita responder y actuar, con prontitud y eficacia, en la conducción de cualquier crisis o hacer frente a cualquier cambio de la situación política o militar. Igualmente, la ausencia de una amenaza concreta impide que en tiempos de paz pueda efectuarse una concentración de fuerzas de determinado volumen al no existir razones que la justifiquen, circunstancia que obliga a disponer de la suficiente *rapidez de reacción* a fin de poder realizar los despliegues que fuesen requeridos con la oportunidad adecuada. Por otra parte, pudiera ser necesario que dichos despliegues tuvieran que efectuarse en áreas geográficas muy alejadas, lo que exige poseer unos medios de *gran alcance o radio de acción*. Así mismo, muchas naciones cuentan con unas modernas y eficaces Fuerzas Aéreas, que si atacasen sin previo aviso podrían poner en peligro, en cuestión de minutos, la defensa y seguridad nacionales, razón que obliga a disponer de una *capacidad de respuesta* instantánea, basada en medios de elevado *poder de precisión y destrucción* y actuar en cualquier momento y circunstancia, de manera que disuadan y desalienten al potencial agresor de emprender aventura bélica alguna.

Pues bien, todos esos conceptos enunciados son los que hoy día define la Doctrina Aérea moderna, como las características del *Poder Aéreo*, carac-

terísticas que fueron contrastadas y se vieron refrendadas en la Guerra del Golfo. La Fuerza Aérea de la Coalición fue capaz de atacar cualquier punto del campo de batalla o de la infraestructura iraquí y destruir con una precisión selectiva, hasta entonces desconocida, todo tipo de objetivos, desde un carro de combate al refugio de un avión, desde puentes hasta edificios perfectamente identificados y todo ello fue realizado con unos daños colaterales mínimos, con escasas víctimas civiles y un bajísimo número de tripulaciones derribadas, así como sin causar la destrucción de núcleos urbanos, que hasta entonces habían acompañado histórica y desgraciadamente a las acciones aéreas en el pasado.

HACIA UN NUEVO CONCEPTO DEL PODER AEREO

Es indudable, que aquella incipiente definición del Poder Aéreo formulada por el norteamericano William Mitchell, después de la I Guerra Mundial, que él concebía como *la capacidad de poder actuar e influir desde el aire*, continua y continuará en el futuro manteniendo todo su vigor. Como se demostró en la Guerra del Golfo, el Poder Aéreo permitió la inmediata proyección de medios de combate, vigilancia y de apoyo e hizo posible demostrar, de forma instantánea y rotunda, a Sadam Husein la determinación aliada de defender a Arabia Saudita y la decisión de hacer cumplir las resoluciones de las Naciones Unidas, con lo que se cambiaría el curso de los acontecimientos.

Pero la nueva situación internacional ha facilitado la creación de un clima de distensión y de confianza, que ha favorecido la reducción de los gastos militares, la firma de acuerdos de desarme y de control del armamento nuclear y convencional y la aparición de un concepto más humanitario y civilizado de la guerra, que junto a la posibilidad que ofrecen las nuevas tecnologías de efectuar ataques de una precisión casi quirúrgica, nos deben llevar a reflexionar sobre el concepto del Poder Aéreo, actualmente en existente.

Aquellas teorías iniciales de Giulio Douhet, sobre *el concepto de totalidad que la guerra alcanzaría con el uso*



masivo de los bombarderos, con lo que se reduciría la moral del adversario y su capacidad de resistencia, lo que obligaría a sus dirigentes a pedir la paz, pudieran estar hoy día totalmente superadas. Sería impensable que en el momento presente pudieran reproducirse aquellos bombardeos destructivos de la II Guerra Mundial, que sufrieron ciudades como Coventry, Colonia, Dresde o Leipzig o los nucleares lanzados contra Hiroshima y Nagasaki. Sinceramente hay que considerar que parte de las teorías de Douhet, Trenchard, Mitchell, Seversky, Harris, Doolittle, Seversky o Spaatz, por citar los pensadores aeronáuticos más sobresalientes, han sido rebasadas por las nuevas circunstancias y que determinados principios humanos, morales y éticos que hoy alienan en la sociedad internacional, junto a una actitud más sensible y responsable de la opinión pública, impedirían su puesta en práctica en la actualidad. Basta recordar las protestas que se produjeron en todo el mundo cuando la aviación aliada destruyó un puesto de mando subterráneo en Bagdad, cau-



Aviones C-212 "Aviocar" del Ejército del aire formaron parte de la aportación española a las Fuerzas de Pacificación de las Naciones Unidas en el proceso de independencia de Namibia. En la fotografía, personal de la UNTAG dispuestos para ser trasladados al norte del país.

sando decenas de víctimas civiles, porque se desconocía que en aquel momento estaba ocupado como refugio por la población de la capital iraquí. Igualmente, la rapidez actual de información de los medios de comunicación, incluía la posibilidad de retransmisión audiovisual prácticamente en directo de las operaciones militares o de sus resultados -tal como ocurrió en la Guerra del Golfo- impiden, por su gran impacto emocional y el rechazo que producen, que se pueda volver a bombardeos masivos o de "alfombra" de núcleos urbanos u objetivos civiles.

A su vez las nuevas tecnologías han venido a revolucionar la Doctrina Aérea, haciendo desaparecer las diferencias entre lo estratégico y lo táctico, entre un avión de apoyo aéreo ofensivo o de ataque en profundidad. En la Guerra del Golfo pudo observarse como aviones concebidos para misiones estratégicas, como es el F-111F o el F-15E, atacaban carros de combate y vehículos acorazados, mientras que el A-10 penetraba en el interior de Iraq, a la búsqueda de rampas de los misiles Scud. En dicho conflicto, los ata-

ques selectivos con armamentos de precisión causaron unos niveles de daños de tal magnitud, que hace unos pocos años hubieran sido posibles solamente con medios nucleares. En 1.984 los estrategas soviéticos, dirigidos por el mariscal Nikolai Orgakow, habían reconocido que *la aparición en los países occidentales más desarrollados de medios convencionales con sistemas automáticos de búsqueda, armas de largo alcance con guía terminal de elevada precisión, vehículos aéreos no tripulados y nuevos sistemas de control electromagnético, incrementan notablemente su capacidad de destrucción, por lo que deberían ser considerados, en términos de efectividad, como armas de destrucción en masa.*

LAS PRIORIDADES DEL PODER AEREO HOY

Hoy día, el concepto de Seguridad Colectiva está introduciendo ciertos factores y elementos que pueden variar las prioridades de los cometidos del Poder Aéreo, tales como las ope-

raciones de mantenimiento de la paz ("Peace Keeping") o las de establecimiento de la paz ("Peace Making"), así como otras de ayuda humanitaria, cada vez más frecuentes. Ello nos debe llevar a meditar sobre cuales deberán ser dichas prioridades en tiempo de paz, de crisis, o en guerra.

En tiempo de paz, la primera misión o cometido del Poder Aéreo debe ser el control y defensa del espacio aéreo de soberanía y de las zonas adyacentes de interés para la defensa de la nación, y para ello, es necesario disponer de un Sistema de Mando y Control Aéreo moderno y eficaz. El Tratado de Fuerzas Armadas Convencionales en Europa y el Acuerdo de Medidas de Confianza hacen prácticamente inviable un ataque por sorpresa en el continente, lo cual puede permitir reducir los estados de alerta y prevención de la Defensa Aérea, pero la impredecibilidad de las crisis hace que los *medios de vigilancia y detección* cobren una importancia mucho mayor que en el pasado, razón que obliga a disponer no sólo de *sensores terrestres* si no también de *sensores aerotransportados*. Igualmente, la historia ha demostrado que si un Sistema de Defensa Aérea ha ido envejeciendo o se ha degradado con el paso de los años, cuan difícil y costoso es recuperarlo y sobre todo cuanto tiempo se necesita para volver a ponerlo a punto.

La disponibilidad de un buen Sistema de Defensa Aérea permite, gracias a la polivalencia y versatilidad de los modernos cazabombarderos, que en situaciones donde no exista una amenaza inminente contra la nación, determinados medios aéreos de combate propios, puedan ser utilizados como contribución al esfuerzo aliado, la Fuerza de Acción Rápida de la OTAN, por ejemplo, o en operaciones de Establecimiento de la Paz bajo bandera de las Naciones Unidas.

También en el actual ambiente de distensión, el Poder Aéreo es *el instrumento más flexible para garantizar el cumplimiento de los acuerdos de*

desarme. La verificación, mediante plataformas aéreas de *reconocimiento y vigilancia*, puede aplicarse, además de al material, al despliegue de las fuerzas armadas y en concreto a la concentración de fuerzas susceptibles de lanzar un ataque por sorpresa, lo que se traduce en un incremento del tiempo de reacción contra el mismo. Por otro lado, la sociedad internacional ha ido adquiriendo una mayor conciencia sobre las causas más profundas y frecuentes de los conflictos: la injusticia social, la opresión política y la desesperación producida por la pobreza, las enfermedades y el hambre, que se traducen en 20 millones de refugiados, 22 millones de personas desplazadas y migraciones de grandes números de seres humanos, dentro de las fronteras nacionales y a través de ellas. Estas circunstancias han hecho reaccionar a la comunidad internacional, unas veces mediante *misiones de carácter humanitario* por parte de las Naciones Unidas y otras veces a iniciativa nacional. En estas acciones han sido normalmente las Fuerzas Aéreas, en particular los *medios de transporte aéreo*, los responsables de llevar la ayuda y el socorro a millones de necesitados, y dadas las características del Poder Aéreo, seguirán haciéndolo ahora y en el futuro. Este tipo de misiones, muchas veces con grave riesgo para las tripulaciones, ha generado una Doctrina propia y ha introducido nuevos conceptos y procedimientos en el empleo del Transporte Aéreo Militar.

En circunstancias de *tensión o crisis* el Poder Aéreo *permite* contener los límites del conflicto y prever tanto la escalada geográfica como la del nivel de violencia. La rapidez en el incremento de la disponibilidad de los medios aéreos constituye de por sí una respuesta para resolver la crisis sin necesidad de recurrir al empleo de medidas militares de mayor magnitud, ni tampoco sugiere apetencia geográfica y en caso de crisis muy graves facilita el ganar tiempo para posibilitar el despliegue de medios navales y terrestres. Esto se puso de relieve en los primeros momentos de la crisis del Golfo, donde el énfasis recayó en la defensa aérea de Arabia Saudita, pero manifestando al mismo tiempo la decisión

de pasar a la ofensiva aérea cuando fuese necesario. Los aviones de *vigilancia y reconocimiento electrónico*, junto a los de *reabastecimiento en vuelo* jugaron un papel decisivo en esta primera fase del conflicto, mientras que los de *transporte* mantuvieron una presencia intensa y continuada a lo largo de toda la crisis. Por su parte, *la aviación de patrulla marítima* desarrolló también una tarea impagable desde los primeros días de la invasión de Kuwait.

En este momento, han cobrado una gran importancia *las misiones de establecimiento y de mantenimiento* de la paz auspiciadas por las Naciones Unidas y en la Memoria del Secretario General de dicha organización para 1992, se recoge un Programa de Paz que intenta sentar las bases de lo que pudiera llamarse la doctrina para este tipo de misiones, destinadas a detener los conflictos y preservar la paz, una vez que ésta se ha conseguido. Por *mantenimiento de la paz* se entiende el despliegue de una presencia de las Naciones Unidas en el terreno, *hasta ahora* con el consentimiento de todas las partes interesadas, lo que desde el punto de vista aéreo podría exigir el empleo de aviones de transporte y de helicópteros para que los cascos azules puedan llegar y desplegarse a la mayor brevedad posible, así como realizar *operaciones de carácter humanitario*. En las de *establecimiento de la paz* las acciones aéreas, posiblemente, exigirían sólo el empleo de medios de *alerta previa* y de *reconocimiento* y si fuese necesario, al igual que en el caso anterior, los de *transporte* para facilitar el despliegue rápido de tropas, pues este tipo de operaciones comprenden las medidas destinadas a lograr que las partes hostiles lleguen a un acuerdo, fundamentalmente por medios pacíficos. En algunos casos, en ambos tipos de operaciones, pudiera ser obligado el empleo de aviones de *patrulla marítima*.

En crisis de otra índole, como la que estamos viviendo en Bosnia-Herzegovina e independientemente de la ayuda humanitaria que se presta con los aviones de transporte y de la vigilancia que realizan los de patrulla marítima, si fuese necesaria la aplicación de otros posibles cometidos del Poder Aéreo, se

podría establecer que la defensa aérea, el reconocimiento y los medios aéreos ofensivos, y además por este orden, jugarían un papel decisivo en las misiones de establecimiento y de mantenimiento de la paz que se determinasen. Para algunos especialistas, las características particulares de este conflicto hacen que cualquier acción militar que se adopte exigiría la intervención conjunta de medios aéreos y terrestres, pues en su opinión el Poder Aéreo "per se", en este caso, probablemente no pudiera ser resolutivo. En este sentido, Robert A. Pape, profesor de Teoría Aérea de la Escuela de Estudios Avanzados del Poder Aéreo de la USAF, ha dicho que si bien podrían ser silenciados desde el aire los carros de combate y la artillería pesada de Serbia, sin embargo tendría mucho menos efecto sobre las milicias, equipadas con armas automáticas y morteros. Por otra parte, añade el profesor Pape, un ataque aéreo selectivo contra objetivos militares serbios podría tener un impacto coercitivo relativo. Sin embargo, conviene advertir, que se equivocan muchos analistas y en particular los norteamericanos influidos por la Guerra de Vietnam, al pretender establecer un paralelismo entre ambos conflictos, cuando la realidad es que lo único que les une es el de ser una guerra irregular, porque tanto la naturaleza de la crisis, escenario geográfico o existencias de santuarios, son elementos totalmente dispares en ambos casos. De todas formas, conviene tener presente que la capacidad del Poder Aéreo para contener una crisis, estará en función de la rapidez de acción y polivalencia de los medios empleados, junto con la de efectuar un ataque aéreo selectivo que pueda infligir unos daños inaceptables, si las circunstancias lo exigieran.

EL PODER AEREO EN LA GUERRA

En un conflicto armado, sólo el Poder Aéreo tiene la capacidad de contribuir directa o indirectamente a la consecución de los objetivos estratégicos y operativos que hayan sido defini-



dos. Por ello la primera prioridad debe ser *obtener y mantener una situación aérea favorable*, sin la cual objetivos estratégicos vitales, civiles y militares, de la nación estarían expuestos a la acción ofensiva del Poder Aéreo enemigo, incluidas las propias fuerzas de superficie. Toda vez que la consecución de la *supremacía aérea* no es probable -a excepción de casos extraordinarios, como ocurrió en la Guerra del Golfo el objetivo inmediato será obtener la *superioridad aérea*, que lleva consigo la

agresor y evitan que pueda reagrupar y concentrar efectivos. Ambos tipos de operaciones, defensivas y ofensivas, son complementarias e interdependientes, por lo que deberían ser estrechamente coordinadas y buscar el equilibrio adecuado que permita decidir, en un momento dado, sobre cuál de las dos debe recaer el esfuerzo principal, si bien habrá que admitir que en la definición de estas prioridades influirán no sólo factores militares sino también políticos. Pero en cual-

Malvinas y en Irak y en todas las operaciones aéreas estratégicas realizadas por Israel, se ha demostrado que el reabastecimiento en vuelo es un factor multiplicador de la fuerza y elemento fundamental de las operaciones aéreas en paz, crisis y guerra. En este sentido, los aviones de transporte constituyen otro factor esencial e indispensable y sin los cuales sería prácticamente imposible desplegar en tiempo oportuno los refuerzos necesarios.

En lo que se refiere a la *batalla de superficie*, la *obtención de una situación aérea favorable es un prerequisite para la consecución de los objetivos terrestres y navales*. Como ha dicho el mariscal de la RAF, sir Brendan Jackson, *a la luz de la experiencia en la Guerra del Golfo, es difícil imaginar en el futuro que el comandante de una fuerza terrestre intente enfrentarse a otra fuerza significativa, antes de que las Fuerzas Aéreas propias hayan causado a su enemigo un daño suficiente que le asegure un mínimo de bajas*. Interdecir la zona de operaciones, aislar fuerzas, destruir el sistema de transporte y comunicaciones, así como centros logísticos, continuarán siendo cometidos prioritarios en la batalla aeroterrrestre, donde las operaciones aéreas de apoyo a las fuerzas terrestres irán progresivamente adquiriendo una prioridad secundaria.

Los aviones de *patrulla marítima y guerra submarina* deberán seguir siendo considerados como un elemento clave en la estrategia de toda nación con fronteras marítimas. La necesidad de detectar y neutralizar cualquier tipo de amenaza naval, en superficie o submarina, permanecerá como una prioridad fundamental en el futuro, pues hay una gran variedad de escenarios donde los aviones de patrulla marítima y antisubmarinos tendrán un importante papel que jugar en situaciones de crisis o en caso de un conflicto armado.

Para finalizar, quisiera advertir que estas consideraciones han sido escritas con la intención de que pudieran servir de reflexión a la familia aeronáutica y sembrar la inquietud intelectual y profesional entre aquellos estudiosos del Arte Militar Aéreo. De todas formas, la polémica está servida ■



En el transcurso de la Guerra del Golfo pudo observarse que aviones concebidos para misiones estratégicas como el F-15E atacaban carros de combate y vehículos acorazados.

ejecución de *operaciones aéreas defensivas y ofensivas*. Las primeras proporcionan protección propia y como consecuencia, también pueden causar algunas pérdidas a las fuerzas aéreas enemigas, pero para que puedan contribuir más eficazmente a la obtención de la situación aérea favorable, las operaciones defensivas deben evolucionar progresivamente de la protección a la atrición.

Sin embargo, estas operaciones no podrán por sí mismas contrarrestar ataques masivos del Poder Aéreo enemigo, que podrían saturar la capacidad de la defensa aérea, por lo que serán imprescindibles *las operaciones aéreas ofensivas, cuya finalidad es la destrucción del Poder Aéreo enemigo*, incluidos aquellos vectores superficie-superficie, que pudieran alcanzar objetivos propios. Este tipo de operaciones producen un grado de atrición contundente en la fuerza aérea del

quier caso será necesario como *primera prioridad*, disponer de *aviones de combate* que permitan obtener la Superioridad Aérea y otros *capaces de penetrar en profundidad* y en cualquier condición de luz o meteorológica, *en el territorio enemigo*, para suprimir las defensas aéreas y antiaéreas y la destrucción de los radares asociados, centros de control, aviones en el suelo y neutralizar las bases aéreas principales y alternativas. Pero esto no será nunca posible si no existe previamente una *inteligencia aérea operativa* que facilite la documentación adecuada sobre los objetivos antes mencionados y en la cual la *vigilancia* y el *reconocimiento aéreo* tienen un protagonismo esencial.

Si hay otros cometidos que por derecho propio deben ocupar otra prioridad destacada, entonces el *reabastecimiento en vuelo* y el *transporte aéreo*, han de estar en la cabeza de la lista. En las