

718

171

MEMORIAS

**II SEMINARIO INTERNACIONAL DE
PODER AÉREO**

**DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS
ABRIL 25 Y 26 DE 2004**

Unión, Proyección y Liderazgo

II SEMINARIO INTERNACIONAL DE PODER AÉREO

ABRIL 2004

Indice

JUEVES 25 DE MARZO DE 2004

1. Historia del poder Aéreo y su Aplicación en el Campo de Batalla.

Coronel USA. Jay Schell

Jefe de La Misión Aérea Norteamericana en Colombia

2. El Poder Aéreo y Su vertiginosa Proyección.

Mayor ® FAC Fidel Cuellar Barrera

Historiador , Profesor Ima y Esdegue

VALOR \$			INVENTARIO 49569	
COMPRAS:	VOL.:	CUIDAD:	AUTOR:	TITULO:
		Bojalar: Esdegue	Colombia. Unistad de Boyalor	Historia del Poder Aéreo (80: 2004)
CANJE:	EJM.:	EDIT:		
DONACION:	PAG.:	AÑO:		
	804.	2004		

de la Aviación Colombiana a nivel Suramericano
del Juan Carlos Ramírez
Director de la Aeronáutica Civil Colombiana

el Salvador En el Conflicto.
del de Aviación Piloto Héctor Rogelio Dorath Martínez
gado Militar y Aéreo de la República del Salvador

o de 2004

cción de la Fuerza Aérea Colombiana
dier General Eduardo Behar Benítez
De La Jefatura de Operaciones Aéreas FAC.

Guerra de las Malvinas
r Argentino Daniel Bedrastegui
nte Escuela de Guerra Aérea Buenos Aires Argentina

no Base del Poder Aéreo
aniel Meléndez
nte del Comando Aéreo de Mantenimiento

Relación con la Aplicación de Fuerzas
oronel USA Patrick K. Dotty
ión Aérea Norteamericana en Colombia

Departamento de Operaciones Aéreas
Sección Doctrina y Reglamentación
ESDEGUE

Unión, Proyección y liderazgo

HISTORIA DEL PODER AEREO Y LA APLICACION EN EL CAMPO DE BATALLA MODERNO

Por: Coronel Jay Schell

A continuación voy a ofrecer una conferencia sobre la importancia de la historia del poderío aéreo; sin embargo voy a presentar una exposición reducida para Ustedes, como resumen puedo decir que voy a charlar sobre: Primero: La historia de la aviación en la Fuerza Aérea, segundo: Conceptos de las Doctrinas y voy a finalizar: con la aplicación del poderío aéreo en la batalla actual.

En cuanto al primer punto: La historia de la aviación en Diciembre del año pasado hemos celebrado el primer ciclo de la aviación, pero la verdad en las Fuerzas de los EE.UU., en el concepto de aviación; es decir las aplicaciones militares desde el aire comenzaron un poco antes, por ejemplo, en nuestra guerra civil en los años del siglo XIX, en la década de los 60 durante la guerra civil había la aplicación de globo, sistemas livianos, algunas de las primeras aplicaciones. Los primeros vuelos, logramos principalmente, los primeros vuelos de un aparato pesado con los hermanos Gray en el año de 1903 y muchos años después estábamos buscando la aplicación de este aparato en los sistemas de guerra, en el conflicto. En la primera guerra mundial utilizamos unos aparatos muy parecidos como los que volaban en un comienzo los hermanos Gray, para buscarle una aplicación en un concepto de guerra, para derribar las cuatro formas del enemigo, para dejar caer bombas, para aplicar la fuerza de otra manera distinta de las fuerzas terrestres, distinta de las fuerzas marítimas.

Durante los años siguientes había muchos pioneros con lecciones de la aplicación de este nuevo aparato, por ejemplo, este famoso general Billy Mitchell de nuestra Fuerza en la década de los 20, él tenía ideas radicales en esa época. Se enojaron los generales del ejército, los admirantes de la armada de los EE.UU. debido a las ideas radicales, como en la foto, con este barco capturado de las Fuerzas Alemanas, en la primera guerra. Este barco Que s ella Ostfringle fue una prueba de la capacidad de una aeronave para dejar caer una bomba, para atacar un barco; sin embargo, como el general Mitchell era un general de ideas muy radicales y las expuso claramente, debido a eso los otros generales y los admirantes le tuvieron que aguantar sus conceptos y, lamentablemente, el sufrió ó fue sometido a fuertes investigaciones y se murió como un hombre muy, muy triste. Años después de la muerte le fue otorgado la medalla de honor del Congreso Nacional porque hemos comprobado muchas de sus teorías durante los años 20 y 30 para avanzar los conceptos de aviación. Aquí podemos ver el primer reabastecimiento de combustible con mangueras en el avión Ecuestimore.

Un punto clave en la aplicación de la aviación al inicio de la segunda Guerra Mundial, nuestras flotas en Pearl Harbor fue atacada de una manera sorpréndete y fue prácticamente destruida, no tuvimos mucho poder en el pacífico después de este ataque

devastador, pero con la visión del general Jimmy Tudero, él se centraba en el uso del portaviación para el abastecimiento en el límite del país del Japón y el llevó a cabo una misión donde no provocó daños muy graves, pero el efecto psicológico fue sumamente importante para levantar el espíritu y la moral del pueblo Americano en esta época.

Hemos visto durante toda la segunda guerra mundial, la aplicación de las teorías del general Billy Mitchell, la aplicación del bombardeo estratégico; por avión podemos llevar a cabo una misión muy en el fondo del enemigo, podemos destruir, podemos atacar las capacidades del enemigo, como podemos ver aquí en la foto: el campo petrolero de Rumania, este fue un paso importante para el éxito de la segunda guerra mundial porque podemos atacar directamente en el fondo del enemigo. Después de esta guerra mundial que terminó con un avance tecnológico significativo, con la aplicación de la bomba atómica y con aviones más avanzados con motores de reacción. En la guerra sobre Corea, fueron encontrados los aviones jet, en combates aéreos con la entrega de bombas y misiones de manera muy exitosa. Avances tras avances. La guerra de los 50 fue otro avance para abrir otras fronteras, el lanzamiento del primer satélite, con los grupos de satélites que se llamaba Turner, fue algo muy importante porque a pesar de la entrega del primer satélite sobre la tierra, fue también posible la entrega de la bomba atómica con este aparato, con este cohete. También en la década de los 70 continúan los avances con este pájaro negro; sin embargo a pesar de los avances tenemos otras fases del conflicto, como en Vietnam que fue en zonas selváticas, en terrenos difíciles y a pesar de la alta tecnología, también, hubo invasión para utilizar aparatos un poco antiguos fue un punto clave para la invasión; por ejemplo, utilizamos en Vietnam un aparato muy parecido al avión fantasma que utiliza, actualmente, la Fuerza Aérea, implementábamos el concepto de un avión artillado y fue muy exitoso. Pero continúan los avances desde entonces hasta el último capítulo en el medio Oriente con el ataque a Irak, donde empleamos las aeronaves de una manera muy eficaz para llevar a cabo nuestros objetivos Nacionales. El poderío aéreo fue un punto muy importante, pero lo más importante fueron las teorías, las ideas, los conceptos; porque siempre estamos en mundo cambiante, porque aprendemos mucho de la historia, pero siempre nos enfrentan enemigos diferentes, entonces tenemos que cambiar pero también tenemos que aplicar las lecciones.

Porque estudiamos la Historia Militar? Y tengo que decirles que yo he probado la Escuela Norteamericana desde el punto de vista del curso de capacitación profesional, y esto es importante para el punto donde tenemos que acercarnos, pero el objetivo es que entendamos la importancia de los estudios como parte de la doctrina, tenemos que construir nuestros conocimientos y nuestras doctrinas basados en la experiencia, en la historia. Y si podemos definir lo que es la Doctrina, sencillamente, diríamos que es la mejor forma de hacer algo de acuerdo con la experiencia y con la historia; porque, normalmente, ha funcionado muy bien en el pasado.

Como obtenemos la experiencia? Hay varias formas como juegos de guerra, simulacros, tenemos una mesa con puertas azules, puertas rojas, algo así... entrenamiento, y mañana vamos a recibir unas recomendaciones entrenamiento al respecto, porque mi

concepto en nuestra Fuerza es que entrenamos como luchamos. El General Lesmes, visitó a nuestra base aérea en Edwards nuestros avances, nuestra tecnología; es una base nuestra para fermentación de nuevos atrasos, nuevos conceptos y por fin y tal vez la más importante es nuestra historia.

Hay varias formas para estudiar la experiencia de guerra, historias operacionales testigos participantes, historias sobre aspectos administrativos, es decir las reglas, detalles sobre armamento ó algo así y por fin a través de las investigaciones detalles de seguridad aérea en despegue. Pero, tenemos que tomar en cuenta algunos aspectos de la historia militar, porque puede ser manipulada, distorsionado, pueden proveer información y datos para su evaluación, pero tenemos que evaluar esto cuidadosamente con espíritu competitivo, porque lo importante: aprendemos conseguimos un poco de información, estudiamos teóricos anteriores, esto es importante para nosotros para avanzar las ideas y conceptos de la aviación y podemos encontrar elementos comunes en la guerra, esto es un punto clave para que no repitamos los errores del pasado, esto es sumamente importante.

Algunas reglas que se deben tomar en cuenta del peligro que no atañe porque la tecnología cambia y si estudiamos con base en los tiempos antiguos de los Romanos y Griegos, tenemos que tomar en cuenta que habían tecnologías diferentes, estrategias diferentes, maneras de combate diferente; sin embargo hay otras cosas como campañas que podemos implementar, los conceptos de una fuerza masiva, algo así... hay varias formas estrictas pero tenemos que tomar en cuenta la confusión y furor de los escritores, porque a veces los hechos o los acontecimientos se distorsionan, pero hay estudios que establecen de manera importante el concepto, factores políticos, etc. hay muchas cosas a tomar en cuenta.

El estudio y análisis es importante porque aprendemos mucho, podemos acumular nuevas ideas, nos da conocimientos técnicos y científicos, y las bases entrenamiento militar y experiencia y, finalmente, y esto es muy clave, podemos utilizar y capturar las ideas de la historia para aplicarlas en la conducción de la guerra actual.

Ahora cambiamos de tema para mirar y tocar en la actualidad, que la Fuerza área Estado Unidense participe en operaciones a nivel mundial, tenemos un completo global contra los terroristas tenemos muchas fuerzas; como este aparato el F 117 es un avión muy apto con la tecnología "STEALTH" para prevenir la detección por radar, también participamos en operaciones conjuntas y combinadas, esto es un punto clave, en la parte de recursos eficientes dependemos de cada rama para compartir, para poder llenar información, y para llevar a cabo operaciones con los socios de la armada, del ejército, con los infante de marina, así como con otras agencias. Aquí podemos ver un centro de operaciones en el Medio Oriente, donde un grupo de especialistas de inteligencia y operaciones, varias destrezas para llevar acabo las tareas diarias de la aplicación del poder aéreo, tenemos que se cumplen doctrinas en el comandante en jefe de las Fuerzas conjuntas áreas que incluye la armada, fuerzas del ejercito, de la aviación, fuerza

área y las fuerzas de los otros países para evitar accidentes para aplicar la fuerza que de alguna manera se tiene que aplicar.

Estamos incursionando en nuevos papeles, nuevas misiones para las fuerzas armadas, por ejemplo, las fuerzas marítimas, por ejemplo, con los narcotraficantes, el transporte por lanchas rápidas, una amenaza peligrosa; sin embargo las fuerzas aéreas pueden participar, pueden apoyar de alguna manera importante. También, nuestro país después de los atentados se realiza patrullas aéreas, podemos ver en la foto una pareja de R16 sobrevolando el pentágono. Además, continúan los avances de la tecnología, algún día se realizarán vuelos la mayoría sin pilotos, porque aquí tenemos un aparato que se llama Tomohak, que es un vehículo sin tripulación que sirve para plataforma de reconocimiento, pero también para el lanzamiento de armamentos. Podemos operar en cualquier lugar, pero este tipo de demandas tremendas en nuestro sistema porque el transporte aéreo es muy importante para llevar a acabo nuestros operativos.

Voy a finalizar con esto, porque quiero concluir con un tema bien enfocado y quisiera dejarlos con la idea de que la aviación constantemente está en proceso de evolución y cambio, porque como les dije, anteriormente, vivimos en un mundo bien cambiante, con tácticas del enemigo, con dimensiones que cambian, no hay ningún respeto para los derechos humanos; sin embargo, como profesionales es nuestro deber estar al frente del enemigo con la aplicación de la tecnología, con los avances, los aparatos, equipamiento que tenemos para servir en este mundo bien cambiante. Por eso concluyó con mi presentación y estoy disponible para cualquier pregunta.

SECCION DE PREGUNTAS:

1. Mayor García de la infantería de marina. La pregunta mi coronel es: Cuál es el poder aéreo para contrarrestar las acciones terroristas, en caso de que se volviera a detectar un intento de atentado como el que ocurrió en Nueva York, que se haría en caso de que se volviera a detectar sobrevolando una aeronave con pasajeros ?

R-1 Esa situación es bastante difícil, pero la verdad lanzaríamos algunos interceptores para contrarrestar el blanco y se interceptarían los aviones de combate. Es una situación difícil, pero tendríamos que contemplar los pasajeros vivos en el avión secuestrado como en el caso del avión de New York, pero para la fuerza aérea sería muy difícil tomar la decisión de interceptar ese avión.

LA SELECCION DE BLANCOS Y ESTE PROCESO EN EL CENTRO DE OPERACIONES AEREAS

Mayor Jonhatan Putney

Par mí es un honor estar con ustedes y hablarles acerca de los procesos de selección y los procesos en el centro de operaciones aéreas. La selección de objetivos que al final llega a la selección de blancos, tiene consecuencias, es algo que no se puede hacer así por hacerlo, tiene que tener un proceso, un proceso muy cuidadoso, porque para algún soldado, algún piloto quizás esto tenga consecuencias muy graves para ellos.

Estos son los objetivos:

-De donde provienen

-Porque deben ser seleccionados con cuidado

-El ciclo de objetivos militares

-Coordinación de objetivos. Un modo genérico de coordinar los componentes a nivel de la fuerza conjunta.

De donde provienen los objetivos: En nuestro país, servimos al pueblo estos son nuestros clientes beneficiados. El pueblo, en nombre del gobierno Nacional lleva acabo los deseos del pueblo, hacen esto por la política, leyes tratados, objetivos Nacionales esta es la visión, a donde quieren llevar al país y con esta visión, nos brindan por leyes y tratados, el dinero, el apoyo, nos brindan su juventud para ingresar a las fuerzas militares para cumplir estos objetivos Nacionales.

El próximo nivel, el nivel estratégico militar, vemos también que hay control civil en forma del Ministerio de Defensa y los Militares, en forma del Comando General de las Fuerzas Armadas. Aquí estamos hablando de como al nivel más alto de las Fuerzas Armadas, cogemos esa visión conciente de las leyes, tratados y decretos y lo convertimos a objetivos militares estratégicos para llevar acabo los deseos del pueblo y del gobiernos Nacional.

El siguiente nivel es el nivel operacional, este es el nivel referente a la estructura, donde ya se está poniendo un poquito más discreto lo que vamos a hacer. Este es el nivel donde desarrollamos fuertes campañas conjuntas, objetivos militares operacionales se coordinan en tiempo, en espacio, todas las fuerzas que están a disposición de la Nación.

Finalmente, estamos en el nivel práctico, esta práctica empalma, desarrollada y distribuida a los distintos componentes. Al fin llega hasta las unidades donde se cumple con el soldado que está abajo. Empieza desde arriba y es nuestra responsabilidad asegurarnos que este objetivo - táctica se cumpla, y que no estemos haciendo nada que

no este en alineamiento con todos los objetivos nacionales, porque sería un riesgo que estemos haciendo algo que no nos lleve a estos Objetivos.

Hay que seleccionar cuidadosamente. Tenemos leyes nacionales que están más cerca alrededor de lo que podemos ó debemos hacer como oficiales militares, estas leyes se tienen que cumplir y debemos estar concientes de esto. Leyes internacionales y tratados, empezando los primeros en 1908, las convenciones de Ginebra y hacia el 91 la convención de armas químicas, estos tratados que el país ha firmado, también corresponde a las leyes que están alrededor de lo que podemos hacer y tenemos que estar concientes de estas leyes.

La eficiencia esto es la forma como lo debemos hacer, tiene que ser de una manera muy eficaz con el producto de la fuerza, porque no tenemos fuerzas civiles y tenemos que ser muy eficientes con lo que tenemos, y las finanzas, el pueblo, la ciudadanía nos provee las finanzas para llevar a cabo lo que tenemos que hacer, no podemos estar gastando el dinero, el dinero del pueblo en cosas que no llegan al objetivo y finalmente, y lo más importante estamos hablando de la vida de nuestros compañeros.

El ciclo de los objetivos, el ciclo es ya como va en el planteamiento y ejecución de las fuerzas militares. Objetivos, dirección e intento del comando. El desarrollo de objetivos, principalmente, la distinguida inteligencia hace la búsqueda y compara los objetivos y los blancos del enemigo en contra de los objetivos militares que nos han dado. Que debemos hacer; escoger de lo que está disponible, el número más pequeño de estos blancos del enemigo, los cuales si lo afectamos podemos lograr el objetivo. Hay diferentes capacidades: No solo Fuerza letal, sino fuerzas de informática, fuerzas de opinión, fuerzas electrónicas que no son letales. Tenemos que hacer un análisis, de acuerdo con esta lista que hemos desarrollado y escoger mediante una decisión el tipo de fuerza a usar, la fuerza más eficaz para atacar y menos destructiva que todavía nos lleva al objetivo.

Después de esto, estamos hablando de un nivel operacional básico, la ejecución y después evaluación de combate que es una decisión conjunta de operaciones e inteligencia. Esa evaluación, como estamos haciendo para lograr el objetivo, o va a cambiar el objetivo? ó va dejar a los encargados decidir? Es importante como se usan los objetivos en los procesos de Fuerza. Pero... Cómo puedo utilizar todo esto, muchas fuerzas distintas?. Un ejemplo, genérico es lo que yo llamo el uso de una Junta coordinación de objetivos (JCO); esta junta, a nivel conjunto trabaja directamente para el encargado de la fuerza conjunta y para compuestos que se tienen allí, la inteligencia de operaciones son representantes de enlaces de todos sus componentes, el abogado para cerciorarse de que si estamos cumpliendo las leyes, asuntos civiles y después asuntos los públicos y de allí se enfocan a todos lo deberes que hace la junta de coordinación de objetivos. Del resto trabajan para asegurar los blancos objetivos, nominados por las fuerzas conjuntas que están en proceso de alineación para asegurarle al encargado de las fuerzas conjuntas que si van persiguiendo objetivos adecuados con blancos que nos dio apoyo.

Vamos a ver como funciona esto: Plan de campaña, unido a la fuerza conjunta y a sus componentes:

Evaluación de objetivos nominados
Reconocimiento repartimiento de recursos
Recomendación- alineamiento de fuerzas a objetivos
Resolución de conflictos
Publicación del orden conjunto de Coordinación

Ellos se empeñan en planear de acuerdo con el plan de campaña y con el desarrollo de los objetivos del plan de campaña; ellos nominan, hacen nominaciones de objetivos blancos. La junta hace la validación legal, la validación de acuerdo con lo que ha dicho el encargado de la fuerza conjunta y le da una recomendación al encargado general, algo como debemos hacer esto si, esto no. Esto llega de nuevo a los componentes en orden fragmentario, por eso digo que no es solo porque la fuerza aérea nombra un blanco, que va a ser la fuerza aérea la que cumple con lo que se debe hacer con ese blanco, la junta puede decidir ó el ejercito o la armada, cual es la fuerza más adecuada para conducir algo que ha pedido la fuerza aérea. Y la meta con todas estas coordinaciones y ejecuciones tácticas, en el nivel más bajo, coordinadas y sin conflicto entre servicio, en tiempo y espacio de un servicio que persigue un objetivo por aquí que puede estar dañando otro servicio, es permitir que se haga y que no dañe un objetivo y su misión. Así que, los deberes de esta junta de coordinación como se ven allí son: validación y denominación de los componentes, recomendaciones de repartición de recursos, ya sea de transporte, de abastecimiento, dependiendo de los planes que se hayan hecho los componentes, alineamiento de Fuerzas a objetivos especiales, determinación de cual es la fuerza más adecuada para cumplir con los objetivos no importa quien haya ordenado este objetivo, solución de conflictos entre componentes, usualmente, conflictos de espacio, de cualquier cosa y, finalmente, ubicación del orden conjunto de coordinación, este es un documento que dice por tiempo y por día y por objetivo, cuales fuerzas van a estar actuando y especifica todos los componentes para que todos tengan en cuenta que no hay conflicto entre la operaciones planeadas.

El resultado: Fuerzas conjuntas realizando operaciones conjuntas, sin conflicto o duplicación de esfuerzos. Un enfoque total en cumplimiento de objetivos en todos los niveles.

Esto es lo que he cubierto hoy y, para terminar, quisiera hablarles de los objetivos y la importancia de la acción cuidadosa, el desarrollo y la coordinación e la participación. Para mi, y creo que para todos el desarrollo del objetivo debe estar primero que nosotros. Hay conflictos, siempre va a ver conflictos, va a ver problemas persiguiendo ese objetivo, pero que Dios nos de el poder necesario para ganar, pero también la sabiduría de hacer, de poder ganar de un modo que nos deje completamente con honor, para servir al país y tener un país libre.

EL PODER AEREO Y SU VERTIGINOSA PROYECCIÓN

My. (Rva) FIDEL CUELLAR BARRERA

El poder aéreo mueve el reloj del Siglo XX, ya perfectamente los expositores anteriores nos dieron una visión muy clara de los hermanos Wright En 1.903 los hermanos Wright inician este espectacular y dinámico ciclo del poder aéreo, que es hijo auténtico del siglo XX. Vamos a mirar la guerra fría, vamos a mirar la posguerra. Hay un aspecto interesante en el poder aéreo, todos los poderes tienen un espíritu, tienen una alma. El poder aéreo amén de una doctrina de la roca del poder aéreo, tiene un subsuelo de tipo espiritual, en todas las religiones se habla en la nuestra, en la cristiana, Nuestro Señor Jesucristo nos dice, la Biblia ascendió a los cielos en la religión de los budistas, en la religión Islámica Mahoma ascendió de su caballo al cielo, el aspecto de acercarse a los balcones del cielo le da una fortaleza espiritual inmensamente grande al poder aéreo, en la mitología, después de los hermanos Wright, todo el mundo quiere volar en ambas orillas del Atlántico expectantes, Santos Dumont Paris, los Franceses, los Alemanes, los antecesores de los planeadores, los hermanos Mongolfield con anterioridad de los globos y en la América también quieren volar hasta que suena el primer cañonazo de la primera guerra mundial, exactamente esta primera guerra mundial nos trae la doctrina, en esta guerra pelearon Douhet, peleo Mitchell, peleo Rickenbacker, ingleses, alemanes, franceses que posteriormente en los siglos de la década de los años XX, se empezó a escribir doctrina aérea, doctrina sumamente importante, vale la pena antes de entrar en el tema propiamente dicho, de la primera guerra mundial, el avión se inicio en combates aéreos y con anterioridad como un elemento de inteligencia, decolar tras las trincheras enemigas observar, regresar y plotiar en los mapas las posiciones de artillería los movimientos del enemigo; posteriormente, ustedes lo saben es historia, Roland Garros ingeniero, piloto, francés, logro sincronizar la ametralladora a la hélice porque el primer combate registrado, fue entre un avión alemán un Fokker y un avión ingles un Sopwith Camel en noviembre del XIV, los caballeros del aire se saludan, hacen el circuito clásico, el alemán mano a la louger, el ingles mano a la Brouwing se disparan y no hay bajas pero quedan registrados en los libros de vuelo primer combate; Roland Garros hizo exactamente la sincronización de la ametralladora con la hélice, convirtiendo el avión en elemento de combate más poderoso hasta nuestros días, donde se incline el avión la nariz del avión va a un chorro de fuego después viene el cañón, viene el misil 1.916, un resumen muy rápido la primera guerra mundial con todos sus beligerantes se inicia con 2.500 aviones y termina con cerca de 30.000 aviones, viene el avión de bombardeos alemanes, americanos, franceses, y terminada la guerra estos señores guerreros del aire empiezan a escribir doctrinas, Douhet lo explico con mucha claridades, y los expositores anteriores, Michell poder aéreo estratégico era el corazón del enemigo destruir blancos esenciales, Douhet se puede condensar en una frase primero el dominio del cielo lo demás viene por añadidura, Trenchar el padre de la RAF, paralelo con Mitchell, poder aéreo estratégico visionario terminados en los años XX de la primera guerra mundial en el XVIII, alcanzó a visorear que el problema era con Alemania de la segunda guerra mundial, entonces estimuló doctrina, organizo la RAF

para estar preparada en el desempeño de los aviones de bombardeo pesado, Alejandro de Selvesti como dijo mi general Lebest un Ruso nacionalizado en los Estados Unidos, un héroe.

Hay un aspecto muy importante estos son guerreros del aire que escribieron, cruzaron la hélice con la pluma, con el intelecto, con la ambición, abrieron las ventanas con objetivos estratégicos y Selvesti derribó 16 aviones alemanes después de haber sido derribado y perdido una pierna, los Estados Unidos lo recibieron, se nacionalizó, ayudo al gobierno americano como asesor de industria y abrió el focar del poder aéreo, el poder aéreo no sirve únicamente en el aspecto táctico de interacción, el aspecto únicamente estratégico, sirve para diez mil cosas diferentes, y empieza su teoría a prodigar elemento y aplicación del poder aéreo, por ejemplo dice táctica y estratégicamente el poder aéreo debe bloquear al enemigo, entonces ya sembrar minas en los puertos no es únicamente aspecto de la marina sino el avión lo hace mucho más rápido, bloquear estratégicamente una nación, con estas el Coronel Gadafi entonces la marina Americana con poder aéreo embarcado, portaaviones también es importante porque tiene poder aéreo embarcado, le acerca un par de portaviones al Golfo de Sidra y el Coronel Gadafi deja de molestar, los anillos en el Golfo Pérsico, etc. Selvesti es prodigioso de la aplicación del poder aéreo, trabajos especiales, misiones secretas especialísimas que le hacen perder el equilibrio al enemigo, Kuper es sumamente importante resume lo que es el poder aéreo total de una nación, es el poder militar, es poder aéreo militar más el poder y la infraestructura civil y comercial de una nación, más la academia donde enseña aviación en parte del poder aéreo de la nación, por ejemplo en Colombia la estructura nuestra en el paquete completo de nuestra fuerza aérea, fuerza aérea del ejercito, fuerza aérea de la marina, todo lo que vuela es parte del poder aéreo de la nación comercial, la aerolínea avianca, la parte académica, la parte de las fábricas, la parte sustantiva del poder aéreo, amen de ello es muy importante la comprensión del poder aéreo, Inglaterra se hizo grande en la época de Mahan, con anterioridad a Mahan Inglaterra hizo su imperio, Mahan copió a los británicos e hizo grande a la marina Americana, cada arma a tenido su cuarto de hora en la historia, Mahan tubo razón en su época.

Hay un aspecto muy interesante para contrastar las teorías y las doctrinas de las fuerzas militares: tierra, mar y aire; tubo su razón antes de aparecer la aviación se dio cuenta que Inglaterra había fijado su imperio en posiciones como exactamente Gibraltar, Suez, Ceilán, la famosa base de Singapur las Malvinas, cuando no existís el Canal de Panamá había puntos estratégicos de comunicaciones, aparece la Aviación y Don Nicolás Estigman, un científico Norteamericano, geopolítico, y gran amigo iniciador de la aviación, escribe en los años 44 todavía en la segunda guerra mundial y dice: los Estados Unidos deben remplazar a la marina o complementarla en el aspecto de cercar al enemigo estratégicamente en aquellas calendas ya se avizoraba, la guerra terminó en el 45, que la pelea iba a ser entre Washington y Moscú el enemigo estaba en la isla central, la teoría de Mackinder los ejércitos, quien domine la isla central domina el mundo y le dicen Mackinder a Mahan y a su vez ya Mitchell, Doubet y los doctrinarios nuestros del poder aéreo, dicen y Estigman Don Nicolás lo reafirman

quienes rodeen al enemigo, el enemigo era Moscú y Washington repartiéndose el mundo, el poder aéreo hay que aplicarlo por sus características de movilidad, de velocidad, de flexibilidad, de versatilidad, sus características propias del poder aéreo en capacidad de reacción, entonces los Estados Unidos entran a aplicar la teoría de Estigman, ponen bases en Turquía, ponen bases en la isla del río Ganges en la India, ponen bases en Alemania, en Inglaterra, en Japón, rodean exactamente la Isla Central la que hablaba Mackinder pero ya no con Bunker sino con aviones a velocidades de dos mil kilómetros por hora, saltar sobre el enemigo en una forma rápida, aplicando en la terminología nuestra en castellano Colombiano nos dice simplemente hay que matar al gavián enemigo en su nido, entonces Estigman dice los Estados Unidos tiene que negociar, pagar, hacer pactos diplomáticos, y van a rodear al enemigo para caerle encima con la velocidad del poder aéreo.

Tenemos un aspecto importante en cuanto a la logística del poder aéreo, los Estados Unidos movieron 540.000 hombres de la costa oriental de los Estados Unidos al Golfo Pérsico en la guerra del 91, entonces la estrategia logística del poder aéreo es sumamente importante. El general Americano Arnold, es especialista en la doctrina del poder aéreo, en su capacidad logística y aplicativa hay un aspecto importante del espíritu del hombre a través de todos los tiempos, a través de todas las religiones, a través de todos los tonos de civilización, desde Grecia, Roma aparece el Cristianismo y el mundo sigue su marcha como lo decía mi distinguido colega el representante de los Estados Unidos, el Coronel Shell la dinámica, la transformación, hay un error creyendo que la próxima guerra se va a pelear con los elementos táctica y estrategia de la anterior, la dinámica es imperativa la creación de los oficiales que tienen que sentarse a escribir doctrinas a mejorar la doctrina, a crear.

La Escuela Superior de Guerra de todos los países del mundo ante todo una Escuela creativa, hay un aspecto de un ideólogo piloto de guerra murió en su P-38 defendiendo su patria que era Francia en el Golfo de Génova, en un Charper II 190 Alemán, lo derribó el piloto Alemán no sabía que había derribado al Antuandeselexiperi lo supo muchos años después cuando drenando la bahía de Génova encontraron la esclava de antuandeselexiperi, el autor del Principito, de Tierra de Hombres, miren la ideología para que como hombres, como cristianos, como patriotas de todas las nacionalidades, se sienta el orgullo de vestir el uniforme del poder aéreo, dice antuandeselexiperi. El aviador pertenece a ese tipo de hombres generosos que acepta cubrir amplios horizontes con su sangre, ser hombre significa precisamente ser responsables, supone conocer la vergüenza frente a una calamidad que no parecía depender de uno mismo, supone sentirse orgulloso de una victoria que los compañeros han conseguido, suponen sentir al colocar su grano de arena, que se contribuya a construir el mundo, ese es el piloto militar que defiende los cielos de su patria o piloto civil comercial. Esta es una condensación que no se ha hecho en nuestra Fuerza Aérea Colombiana del poder aéreo. De toda la doctrina hacemos una simbiosis, el poder aéreo debe ser contundente de la aplicación de sus principios e interpretando sus características, el poder aéreo dentro del marco dinámica de su concepción es en su operación un arma eminentemente ofensiva y de ventaja, el que pega primero pega dos veces en el

desarrollo del ajedrez de la guerra es la ficha por excelencia ágil y decisiva, en su oportuno y buen manejo depende la victoria.

Ahora vamos a hacer un repaso de aspectos que ustedes ya conocen de la explicación del poder aéreo, aquí tenemos la secuencia de la evolución rápida vertiginosa del poder aéreo, los tres poderes: poder aéreo, poder ejército, poder Naval, Primera Guerra Mundial, el poder aéreo era pequeño, estaba florando, estaba naciendo, Segunda Guerra Mundial, el poder aéreo en operaciones decisivas se tiene autonomía y se equipara con sus hermanos, el poder de los ejércitos y el poder naval y ya en el Golfo Pérsico Definitivamente el poder aéreo es concluyente, se requieren las tres fuerzas pero definitivamente el poder aéreo decide la operación, la batalla, o la guerra.

Un aspecto interesante de la Blitzkrieg revolucionó la táctica y la estrategia en el mundo en la segunda guerra mundial, Blitzkrieg guerra relámpago es igual al avión, más el tanque, más la infantería y artillería no a pie sino mecanizada, más los paracaidistas, más la inteligencia de campaña multiplicada esta ecuación por el factor sorpresa, le da una inercia al infinitum aplicación de esta fórmula, si yo utilizo el avión con el tanque más la infantería artillería motorizada mas los paracaidistas, esta es una fórmula alemana de los Generales Burdeira, Maistin uno de los mejores artífices guerreros fue el General Robler en la caída de Francia se aplico esta fórmula y total sorpresa inclusive no había rompimiento de relaciones, no había declaración de guerra, primero exactamente el empuje de Blitzkrieg y la cartica rompiendo relaciones de nuevo posteriormente o sea hay una aplicación nueva del paso de los paracaidista alemanes, eran orgánicos de la fuerza aérea Alemana.

Ahora vamos a ver un aspecto interesante, Blitzkrieg es tanque avión y la formula complementaria. Seguimos adelante, Batalla de Inglaterra es algo muy interesante la historia como lo decía el Sr. Coronel Ger la historia es definitiva para estudiar estrategias, sino se conoce la historia militar no se puede aplicar ni hablar de estrategia, entonces es sumamente importante recordar que siendo los alemanes dueños totales de Europa, Estados Unidos no había entrado a la Guerra, estamos hablando de Junio del 40 a octubre del 40, Rusia había hecho un pacto de no agresión con Alemania el pacto molotop de Hitler dueño de toda Europa Inglaterra sola con cuarenta y ocho millones de Ingleses, viene la batalla de Inglaterra que es únicamente fuerza aérea alemana, contra fuerza aérea británica y los británicos con un sistema de defensa especial con radares una organización inglesa admirable digna de estudiar a fondo y de analizar, logra con inferioridad de condiciones cuatro mil aviones que utilizo Alemania contra mil aviones de los ingleses, se contaban los pilotos por la mañana y por la tarde, era la existencia misma de Inglaterra dependía de esa batalla, cambio el curso de la historia, si los alemanes hubieran ganado la batalla de Inglaterra que la cancelaron por que las perdidas eran muy grandes, estaban perdiendo tres, cuatro por ciento de los aviones empleados diariamente, tuvieron que cancelar la operación sino invaden la isla y con la aplicación de Blitzkrieg se toman la isla en este momento el mundo no seria un mundo gravitando sobre Washington que es la Roma imperial de nuestros días, la gran nación afortunadamente en América. Washington no queda ni en el Asia, ni en África,

ni en Europa queda en América, entonces es de una conveniencia enorme geopolíticamente para nosotros, si la batalla de Inglaterra se pierde, para Inglaterra el mundo sería Germánico, el idioma que estaríamos estudiando todos no sería el Inglés el idioma nativo, sería el alemán, cambia el poder aéreo, afecta la geopolítica histórica del mundo y cambia el curso de la humanidad, hay batallas como estas que son definitivas.

Poder aéreo, este avión, todos los que llevamos la aviación en el alma nos debemos poner firmes cuando vemos el Spitfires el campeón de la batalla de Inglaterra con esos muchachos, la frase de Churchill la repitió nuestro comandante general anterior al actual *nunca tantos debieron a tantos tampoco*, el pueblo inglés cincuenta millones de habitantes, el imperio cuatrocientos, dos mil pilotos de la casa británica, esos muchachos que salvaron Inglaterra. Nosotros en la lucha contra la guerrilla, la aplicación de la Fuerza Aérea Colombiana a sido tan vital, tan efectiva, que en muchos de los combates con nuestros hermanos del ejercito, lo hemos apoyado al máximo en nuestras capacidades y al máximo en nuestras vidas porque es nuestra obligación con nuestro hermano del ejercito y de la armada.

Creta, e aquí un problema terminado, la invasión de los Balcanes por Alemania necesitaban tomarse a Creta porque era un portaaviones estratégico, el mariscal Robles estaba peleando en el desierto frente a Montgomery ingleses y alemanes, y los italianos enviaban tanqueros con combustible, con munición a Creta. Pero e allí el problema para los alemanes no tenían marina de guerra, los italianos habían sido fuertemente golpeados, entonces los alemanes por primera vez en la historia frente al poder naval el poder aéreo se toma Creta del 20 de mayo al 30 de mayo del 41, por primera ves una lucha frontal la Royal es vencida por la luftwaffe Poder aéreo embarcado en el Pacifico, asalto a Pearharbor la flota es hundida por la fuerza de tarea que salió de Japón por ocho portaaviones de batalla, y un convoy complementario, y el 7 de diciembre del 41 la segunda guerra mundial se agranda y entra a los Estados Unidos en el problema de la segunda guerra mundial frente a las naciones del eje, esta es la aplicación del poder aéreo embarcado, poder aéreo en portaaviones.

Viene un aspecto interesante en el frente europeo pasamos del pacifico de Europa, esto es viejo, estamos hablando de Agosto del 42, los aliados quieren probar la resistencia de la muralla del Atlántico, la Francia ocupada por Alemania, a cargo del Mariscal Roquel y en dief hacen un desembarco, ese día el mando Alemán dice perdimos ciento siete aviones de combate y el mando británico perdieron ciento seis, o sea el poder aéreo estaba equilibrado, a las doce del día el Comandante del área de Dieb le da parte a Rofer, la playa del tejada, ya no hay enemigo o sea fue un fracaso para los aliados esa tentativa de chequear la defensa Alemana porque el poder aéreo estaba empatado.

Normandía, con esa experiencia del mando aliado General Eisenhower comandante en jefe, Mongomery el segundo los oficiales del poder aéreo tanto de la RAF como de la USAF, logran consolidar doce mil aviones, esta es una cifra difícil de digerir, o sea aprovecharon el fracaso de Dief las cabeceras de playa y dos a cargo de los Británicos, eran cabeceras de playa, fueron prácticamente fundidos por la aviación y los galones

de la Armada. Entonces el poder aéreo tiene plenitud desembarco la ciento uno y la ochenta y dos estupendas divisiones de paracaidistas americanos, la sexta británica y en Normandía los aliados inician la reconquista de Francia y finalmente la derrota de Alemania. Poder aéreo dicho como polorario, al lado está el poder aéreo está la victoria, mientras los alemanes tuvieron el poder aéreo de su lado se engulleron a Europa, cuando entraron los Estados Unidos a la guerra y una inmensa capacidad industrial y aérea americana inclinó la balanza a favor de los aliados, la victoria fue de los aliados, donde esta el poder aéreo esta la victoria, donde se pierdo el poder aéreo viene la derrota, el mejor soldado de Inglaterra de tierra del ejercito ingles Montgomery lo dice claramente no podemos perder la victoria en el aire, porque perderemos la guerra muy rápidamente.

Una batalla muy importante en el pacifico, la batalla definitiva del pacifico después de Pearharbor viene el ataque americano como lo explicó el desde el jornal los aviones michel I-25 en recuperación del Coronel Boloel Chelo honor de Mitchell el piloto doctrinario el lo rehabilitan por mortem y se lo tiene bien merecido aquí en la famosa Midway es batalla de porta aviones, aquí están el, desde el punto de vista estratégico venció el Admirante Liris al gran Admirante Yamamoto que era el que había hecho la concesión de la guerra aeronaval en el paciefico, un avión digno de conocerse cuando los aliados empezaron la operación Levelof volar Alemania dejarla como una mesa, la concibió el mariscal del aire Harris de los aliados de Londres, este avión fue construido por los Alemanes para ser un interceptor contra los bombardeos, mil, mil doscientos aviones diarios día y noche Alemania la pulverizaron, el meser 1.262 primer avión operacional birreactor en combate. El cadáver de una ciudad, el poder aéreo es aplastante borra ciudades y borra civilizaciones, esta es guerra aérea total, hoy en día no de puede hacer guerra aérea total, derechos humanos y demás, la guerra aérea tiene sus limitantes, la limitante mas importante es la parte espiritual del hombre pero en aquella época de la segunda guerra mundial esta Dretel una de las ciudades más hermosas de Europa de alto rococó, este es el cadáver de esta ciudad. Este es un avión formidable del poder aéreo, representación como dirían los argentinos representación macanuda del poder aéreo, 36 toneladas de bombas en la barriga este avión le trajeron los americanos del Vietnam y lo han rejuvenecido porque un avión no puede ser viejo hay que rejuvenecerlo permanentemente, helicópteros de dos rotores, lleva un tanque para pasarlo de una colina a un valle etc., puede llevar cincuenta soldados armados y equipados. Este es poderoso es el famoso Apache es un helicóptero, entre este y el famoso tunderbold dos le destruyeron a Hussein en la guerra del golfo pérsico los americanos, casi tres mil tanques de guerra de los cuatro mil que tenia, hoy en día el tanque está siendo remplazado por helicópteros de este poder de fuego.

Este es un avión sumamente bueno muy importante el F – 111 avión estratégico, el poder aéreo no únicamente disuade las guerras, si el enemigo sabe que tenemos un poder aéreo poderoso, que pica como el alacrán, duro, el enemigo no va a atacarnos fácilmente, hace su balance, pero si sabe que no tenemos poder aéreo, nos corre la cerca con facilidad, entonces el poder aéreo disuade, vence si hay necesidad de

combatir, amen de ello el poder aéreo también es el tapabocas contra el terrorismo, este avión fue utilizado por el presidente Reagan, empezaron los islámicos árabes a poner bombas en las embajadas pro americanas en Europa, en los bancos, en los clubes, en los aeropuertos y en un momento dado acecinar pilotos americanos envasados en Europa, entonces se le rebotó la copa a Reagan y le ordenó a la fuerza aérea Americana, con base en el sur de Inglaterra, un castigo fuerte, la famosa operación cañón del dorado con Reafiuling F 111, le destruyeron la casa donde vivía el Coronel Gadafi que era el organizador en aquella época, hoy es amigo, como cambian los tiempos, la dinámica del cambio que decía mi Coronel Shell cambiando, el amigo de hoy era el enemigo del mañana y viceversa, entonces necesariamente después de ese castigo ni un triqui traque, ni un volador en Europa, tapabocas del poder aéreo al terrorismo.

Irak, esto es digno de enmarcar el poder aéreo con dos mil trescientas misiones diarias, estamos hablando de la guerra del Golfo Pérsico en el 91, borro de la faz de la tierra de Irak los centros de control, comando, comunicación, las dos factorías donde estaban trajinando con energía nuclear, las factorías de guerra química, cuando entró el ejército evitó grandes bajas porque ya estaba pulverizada totalmente la capacidad de reacción de las fuerzas militares de Irak.

Este es un avión de superioridad aérea el F-15 rejuvenecido, dos aviones, de esto un elemento que llevamos en nuestra fuerza aérea debe el poder de fuego de un batallón. este es un avión que ya no es el líder del poder aéreo, esto es muy importante aquí está un avión Airwack de inteligencia aérea sobre un 707, aquí está un F-15 de superioridad aérea, un F-117 Tunderbolt rompe tanques, el famoso cutrierpatrio norteamericano, el escutrilati, los helicópteros, los F-16, el A6 y el A7, el intruder y el corsario de la marina americana dos famosos aviones formidables tácticos formidables, fue la aplicación del poder aéreo en su plenitud en el Golfo Pérsico. Su majestad el portaaviones poder aéreo embarcado, poder aéreo es el poder de las fuerzas áreas, el poder de la aviación del ejército, el poder de la aviación de la marina, todo lo que vuela, las compañías comerciales en un momento dado en el conflicto nuestro. Traigo a remembranza el conflicto nuestro señores oficiales, con la República del Perú cuando los peruanos nos corrieron la cerca en Leticia, el Presidente Olaya Herrera teníamos también un Presidente como este, un líder, nacionalizó a Scadta era una sociedad colombo-alemana de transporte aéreo, una compañía comercial la madre de Avianca, por razones de estado de guerra se nacionaliza Scadta, entonces por la nacionalización de Scadta ese poder aéreo lo empleamos mientras llegaban los aviones que compramos en los Estados Unidos, el BT-11 llegaron los aviones de Alemania ese aspecto es muy importante la aviación comercial es una reserva de una nación en los Estados Unidos el Gobierno Americano alquila aviones de compañía americana para pasar tropas al Golfo Pérsico, para pasar tropas al Asia, etc., Los argentinos, de paso por aquí está un Señor Mayor Argentino, una deferencia especial hace esta sala de estudiantes al valor de ustedes señor entre otras argentino en las Islas de las Malvinas los admiramos, la aviación Argentina sacó la cara por Argentina, en ese conflicto frente a británicos eran muchachos pilotos del la OTAN.

El portaviones los Estados Unidos en este momento con los aviones de la USAF en tierra más los portaaviones tratan la política y la geopolítica de la gran potencia en el mundo. Muy importante la unidad operativa de las tres fuerzas tierra, mar y aire; soltar la unidad operativa interesantísima de aviación y marina. Colombia aterricemos un momentico en Colombia del poder aéreo Colombia por designios del creador y naturaleza es un país único en el mundo con tres cordilleras, país tricordillerano, meteorología bruma en revesada, país ecuatorial, tenemos hemisferio norte, hemisferio sur, dos mares, tiene su representación auténtica del desarrollo del poder aéreo militar y civil, Colombia es lo que es actualmente gracias al poder aéreo, el dicho de nuestros abuelos el colombiano pasó de la mula al avión, en la época de nuestros abuelos todo tenía que ser en mula a través de las cordilleras, de Barranquilla a Bogotá se gastaban 18 o 20 días, al sur no había ninguna posibilidad fácil de desplazamiento, entonces se pasó directamente al avión, la generación mía que es la tercera generación, alcanzamos a ir a muchas partes donde no había carreteras era en avión, entonces el poder aéreo ha hecho a Colombia, a Colombia como Colombia no a las calles de Bogotá, ni Medellín, ni Bucaramanga, ni Barranquilla; Colombia desde Leticia hasta el Cabo de la Vela, hasta los callos al norte de Providencia. Esa Colombia la ha hecho, la defiende, la construye el poder aéreo con la complementación de nuestros hermanos de ejército y de marina, pero miremos no únicamente un ejemplo, un desplazamiento, la reacción rápida de una fuerza aérea, cualquier problema lo hemos tenido, el problema de Mitú gracias al poder de la fuerza pudo nuestro ejército ir a Mitú y rescatar a Mitú que había caído en manos de las fuerzas guerrilleras. Mitú exactamente Mitú, el poder aéreo nuestro se desplazó en una forma rápida, la única fuerza que tiene esa capacidad de reacción inmediata para llevar nuestro ejército exactamente a recuperar Mitú. La operación Angel una operación muy interesante lastima que el tiempo no nos permita entrar en detalles. Esto es un repaso suscinto del poder aéreo contra el terrorismo gana las guerras.

Aquí está la Arpia de la fuerza aérea colombiana en operación, también es importante hacer un reconocimiento saber cuáles son nuestras fortalezas y nuestras debilidades, tenemos un equipo de pilotos jóvenes de la fuerza aérea con una experiencia magnífica que envidiarían muchas fuerzas aéreas del mundo, la experiencia de nuestros muchachos en combate antiterrorista, antiguerrilla en las selvas colombianas y en toda la geografía disímil del país. Entonces hay un aspecto interesantísimo estos caballeros y guerreros del aire tenientes capitanes mayores han contribuido enormemente con nuestro ejército a cambiar la suerte de la guerra a favor de la nación de colombianidad frente al narco, a los narcoguerrilleros, esta historia tiene que escribirse, contarse.

El M-5 un avión extraordinario. Finalmente hay dentro del poder aéreo algo muy importante, el poder aéreo necesariamente es un apéndice sumamente importante por la velocidad tecnológica, nuestro ejército tiene una magnífica tecnología y la marina también, pero el poder aéreo por su constitución misma de volar a través de la atmósfera del espacio tiene una contribución como factor político, acá exactamente, esto es tomado de una revista americana, el poder aéreo esto es un jodner sobre una

casa de gobierno el análisis los aviones de combate aquí tenemos el Eurofighter, el Rafal, francés y aquí está el famoso avión el F-22 de los norteamericanos para asegurar el poder aéreo por 20 años más.

La guerra de las galaxias, entonces el más antiguo en su época quien tenga el dominio del mar y los canales sobre los océanos, dominará el mundo en el siglo XIX y después le replican Mackinder no señor, la geopolítica del arte militar, el dinámico, quien domine el Asia Central y la isla dominará el planeta, hoy en día quién domine el poder aéreo fuera de la atmósfera terrestre la gran aventura del hombre en el espacio dominará el planeta, la guerra de las galaxias que ya tecnológicamente y económicamente la puede soportar los Estados Unidos, con esta única amenaza fue uno de los factores concluyentes para quebrarle el espinazo los norteamericanos a la Unión Soviética y finalizar la guerra fría, aquí tenemos exactamente una nueva era, no nos hemos dado cuenta señores oficiales ya no nos va a tocar únicamente estudiar la geografía terrestre de este planeta, ya tenemos que estar adentrándonos, ya nuestros nietos conocen mejor el sistema solar más que los abuelitos y ahora el estudio es de las galaxias, del mundo exterior, la gran aventura del hombre en el espacio exterior, de esa aventura hemos hablado únicamente de la guerra, el poder aéreo también tiene la paz, hay un aspecto muy importante en la aplicación del poder aéreo en la paz, poder aéreo militar es el centinela, es el águila es el cóndor para los colombianos es nuestro cóndor en nuestro escudo nacional cuando sale ese cóndor a honrar Colombia por encima de la Sierra Nevada, de los volcanes, etc. Es centinela vigilante del suelo materno, de nuestro suelo y en la paz las compañías de aviación con la ayuda también de fuerza aérea hacen el progreso del país un ejemplo en Colombia está la Scadta madre de Avianca, empezamos con un F-13 un yunquer alemán cuatro pasajeros un piloto y un Buga radio río Magdalena hasta Girardot, después empezamos a volar en DC-3 el avión con que se alcanzó a construir Colombia, volamos el Yumbo, conectamos toda la colombianidad interiormente y hemos conectado a Colombia con el mundo, la bandera de Colombia comercial ha estado aterrizando en Madrid, en París Frankfurt, en Hamburgo, Roma y en Londres y en Nueva York y en Miami, México, los Ángeles, Lima, Caracas, Santiago en Sao Pablo y en Río de Janeiro o sea el poder aéreo también es símbolo de la globalización, símbolo de la integridad del hombre en un mundo democrático en un mundo en paz, el poder aéreo es el centinela y parte de ese poder aéreo dentro de las compañías comerciales es un gran eslabón en un mundo que añoramos, que todas las naciones añoran, un mundo en paz, un mundo acercándose a los balcones del cielo.

**DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS ESDEGUE
SECCION DOCTRINA Y REGLAMENTACION**

EL POSICIONAMIENTO DE LA AVIACION COMERCIAL COLOMBIANA A NIVEL SURAMERICANO

Por: *Cr Juan Carlos Ramírez Mejía*
Subdirector Aeronáutica Civil

El Poder Aéreo de una Nación esta conformado no solo por su poder aéreo militar sino que incluye la industria aeronáutica de una nación, la industria comercial y todo lo que maneja la parte aeronáutica civil de tal manera que las Fuerzas Militares han colocado algunos oficiales para trabajar en la Aeronáutica Civil.

AGENDA:

- La Aviación Colombiana frente al mundo
- Las comunicaciones navegación y vigilancia de nuestro país
- La accidentalidad aérea en Colombia
- Aeropuertos comunitarios
- CNS ATM
- Privatización de Aeropuertos

LA AVIACIÓN COLOMBIANA FRENTE AL MUNDO

Si nosotros miramos nuestro país en el posicionamiento mundial frente a otros países de nuestro continente podemos observar que Estados Unidos, México y Canadá siguen liderando el transporte de pasajeros a nivel mundial, en el año 1991 Norteamérica movilizó 759 millones de pasajeros y en el año 2001 había movilizado 1100 millones de pasajeros y el total a nivel mundial era de 2929 millones de pasajeros. Había tenido un crecimiento anual promedio de 4.7 %, si nosotros miramos nuestro país, en el año 2001 movilizó 14.7 millones de pasajeros, respecto al promedio mundial el crecimiento entre el año 2001 y el 2003 no fue mayor, únicamente fue del 0.4% a raíz del problema de terrorismo que se presentó a nivel mundial el 11 de septiembre del 2001, y también por el problema del zar que se presentó en el Asia que era una región donde estaba creciendo bastante la aviación, estos pronósticos que les estoy presentando son entregados por la OACI. El crecimiento para el 2004 va a ser 0, va a ser exactamente igual al del 2003 por todos los problemas de terrorismo que se han mantenido pero se espera que la aviación mundial decrezca un 4.5% en el año 2005 y despegue nuevamente en el 2006 así que vamos a tener una época de bastante recesión desde el punto de vista de crecimiento de pasajeros, nuestro país se espera tenga un crecimiento moderado. En el año 2003 creció un 1.0 % y se espera que en el 2004 crezca un 1.5% , en el año 2005 un 4.8% y en el 2006 se espera crezca con el promedio mundial. Eso significa que no somos ajenos al problema mundial desde el punto de vista del transporte de pasajeros, sin embargo nuestro país tiene una connotación especial que lo hacen sui generis, por ejemplo cuando empezó a mejorar la seguridad con la llegada del actual presidente y se han tomado medidas para la seguridad de carreteras, necesariamente el sector mas afectado fue la aviación

comercial; compañías como Aires que viajaba Bogotá Villavicencio, Bogotá Ibagué se vio perjudicada por la cercanía para efectuar el viaje por tierra, no así la aviación internacional que no ha tenido mayor problema ,pero estos porcentajes los presento para que se den cuenta que en el contexto mundial nuestro país escasamente mueve 16 millones de pasajeros frente a los 3.264 millones que se esperan mover en el año 2006 a nivel mundial y a pesar de que Estados Unidos sigue siendo junto con México y Canadá el sector del mundo donde hay mas movimientos aéreos.

Ya ubicando nuestro país en el contexto suramericano y viendo cuantos pasajeros mueven a nivel internacional las otras naciones del continente, podemos observar que Brasil mueve internacionalmente 8 millones de pasajeros al año. Argentina a raíz de la recesión viene disminuyendo bastante. Y vemos una nación que en el año 2003 va subiendo bastante que es Chile, a continuación viene Colombia que es la cuarta nación en el continente suramericano, el caso de Chile es especial porque siendo una nación austral es un país que ha manejado muy bien el concepto de poder aéreo nacional y que a través de sus compañías de aviación ha ido escalando posicionamiento en la región, y ya no podemos hablar de Lan Chile sino de Lan Perú, Lan Ecuador y alcanzaron a llegar a Lan Dominicana. Hace ocho días nos enteramos todos que una compañía Brasileña había comprado a nuestra compañía insignia Avianca, nosotros alcanzamos a pensar sin estar metidos en el proceso porque la Aeronáutica Civil es solamente un ente regulador de la aviación civil en Colombia y no tiene que ver en los procesos que se manejan en cada compañía, que iba a ser adquirida por Lan Chile. De todos modos una nación como Chile no solamente viene creciendo en aviación comercial sino que tiene una muy buena industria aeronáutica a nivel suramericano el próximo lunes se inicia la única feria que existe en Suramérica del aire y del espacio que se realiza en Santiago de Chile cada dos años.

Vamos ubicando entonces nuestra nación primero en el contexto mundial y luego en el contexto sudamericano y ahora la vemos ubicando nuestro aeropuerto El Dorado frente a los demás aeropuertos del mundo, aquí están los diez principales aeropuertos que mueven pasajeros en el mundo en cabeza Atlanta con un movimiento de pasajeros de 76 millones al año seguido muy de cerca por Chicago y cinco aeropuertos de los Estados Unidos llevan el mayor control de movimiento de pasajeros seguidos por el de Londres, Tokio Frankfurt, Paris y Ámsterdam , esto significa que los 100 principales aeropuertos del mundo mueven 2200 millones de pasajeros al año y que dentro de esos 100 se encuentran el aeropuerto de Sao Paulo con un promedio de 12 millones de pasajeros al año, el aeropuerto El Dorado es el tercero en Suramérica con un promedio de 7 millones doscientos mil pasajeros transportados al año, esto en cuanto al transporte de pasajeros, en el transporte de carga Colombia es el primer país que tiene intercambio comercial con los Estados Unidos que tiene un 24% de productos que van de Colombia a Estados Unidos y regresan a Colombia y únicamente casi igualada por Brasil, esto convierte al aeropuerto El Dorado en el primer aeropuerto en Suramérica en el transporte de carga hacia los Estados Unidos.

En el plano de estadística nacional, que ha venido sucediendo con la reubicación de las empresas nacionales, la primera compañía es Aces pero dentro de los pronósticos de la Aerocivil no se imaginaba que fuera a quebrar, los costos que estaban pagando por los leasing de los aviones eran muy altos y no pudo sostener esa deuda. Aces hasta el año 2002 alcanzó a tener el 29%, en el 2001, el 28% en el 2002, Avianca mantenía el 36% en el 2003 de tal manera que Avianca seguía ocupando el primer lugar; junto con Sam entre las dos mueven el 44% de los pasajeros en el 2003 a nivel nacional. Pero hubo un reposicionamiento de una compañía que es Aerorepublica muy bien administrada que ha venido subiendo y en el año 2003 cerró con el 21% del mercado nacional. Dentro de las estadísticas del primer tercio del 2004 se ubica con el 25% del mercado nacional la empresa Aerorepublica posicionándose en el segundo lugar y cabe una mención especial a la compañía Satena que se ubica en el tercer lugar del mercado nacional con el 8% en el 2003 debido a las rutas que esta cubriendo esta compañía del Estado con un equipo aeronáutico muy bueno.

LAS COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA DE NUESTRO PAÍS

La tecnología que tiene la Aeronáutica Civil y cómo la comparte con la Fuerza Aérea Colombiana, para que puedan ustedes conocer que tenemos en sistemas de comunicación, navegación y vigilancia en el contexto colombiano y una comparación a nivel suramericano. La Aeronáutica Civil tiene radares en la zona norte de Colombia, en Barranquilla, Medellín, Valle del Cauca, y el oriente colombiano, próximamente se instalara el radar de Leticia, el de el Picacho en Santander, se cambiará el de El Tablazo y uno en el viejo Caldas.

En este momento tenemos 13 radares que obedecen a un plan estratégico que se inició hace 10 años por parte de las directivas de la Aeronáutica civil. Nuestro País en sistemas de comunicación, navegación y vigilancia se encuentra muy bien posicionado a nivel continental. El radar de Leticia debe estar entrando en funcionamiento en dos meses aproximadamente, después se reemplazará el radar de el cerro El Tablazo que es el mas importante porque controla todo el tráfico de aproximación en el Dorado, luego en Santander el de El Picacho y por último el de el viejo Caldas, en total la Aerocivil ha pagado mas de 120 millones de dólares en contratos por estos radares.

La Red de radares militares en nuestro país conformada por el radar de San Andrés, Riohacha Marandua, San José del Guaviare y Tres Esquinas. En el caso de Venezuela escasamente tiene dos radares comerciales y no se cuantos militares, Ecuador tiene un radar comercial y Perú igualmente tiene un radar comercial. Colombia entre radares comerciales y militares alcanza 18 radares, los cuales se encuentran integrados con el centro de Control de la Aeronáutica Civil y con el Centro de Control de la Fuerza Aérea.

En los proyectos que tiene contemplados la Aeronáutica Civil y atendiendo los requerimientos de la Fuerza Aérea sobre una región que no se encuentra con cobertura y es la Araracuara, se había instalado un radar hace dos años y medio

aproximadamente, pero la guerrilla lo destruyó, se va a volver a instalar el radar con una capacidad secundaria de 250 millas y un alcance primario de 80 millas, el radar que se cambia en el cerro El Tablazo se desmonta y se reubicará en el Magdalena Medio. Se va a adquirir un radar para Cúcuta. En cuanto a radares militares, se van a instalar dos radares, uno en Mitú y el otro en Bahía Málaga.

Todos los radares estarán integrados en el Centro de Navegación Aérea, llamado acuario, es uno de los sitios más importantes, fue modernizado hace dos años y es el más moderno de América, incluso se encuentra en capacidad de recibir la nueva tecnología CNS-ATM.

El sistema de comunicación satelital con 25 estaciones ubicadas en todo el territorio nacional, se reciben señales de voz y datos, la Aeronáutica le ha gastado entre 20 y 25 millones de dólares y la coloca en un nivel tecnológico muy alto en el contexto suramericano.

La red de microondas de la Aeronáutica Civil es exactamente igual al de la Red de microondas de las FFMM con antenas ubicadas en los mismos cerros, y se puede utilizar por las FFMM.

En cuanto a radioayudas Colombia es la Nación que tiene más número de radares por kilómetro cuadrado de extensión en Suramérica, y solo superada en el continente americano por Estados Unidos y Canadá. En los VOR nuestro país es superado únicamente por Chile, ni siquiera Brasil con toda su extensión nos supera.

En NDBs Colombia supera a todos los países en Suramérica, podemos observar que desde el punto de vista de tecnología Aeronáutica nuestro país se encuentra muy bien posicionado en América del Sur.

LA ACCIDENTALIDAD AEREA EN COLOMBIA:

Desde 1997 no ha tenido un solo accidente un avión comercial, el último accidente fue un avión de Intercontinental llegando a Barranquilla en 1997. Los datos de accidentes son de la aviación general únicamente de los cuales el mayor número de accidentes ha sido el de taxis aéreos y seguidos por la aviación agrícola. El principal factor de accidentalidad con un 48% de los accidentes es el factor piloto seguido por el factor mantenimiento y la fatiga de material. Las fatalidades suman 106 pero han sido ocasionadas por aeronaves extranjeras dos aviones de la compañía TAME del Ecuador, uno que se accidentó en los cerros de Bogotá y el otro en cercanías de Tulcán.

La región con más accidentes ha sido la región noroccidental, los departamentos de Antioquia y Chocó, de tal manera que el grupo de prevención de accidentes de la Aeronáutica Civil debe enfocar todo el esfuerzo para trabajar con los inspectores y

entrar a establecer las causas de los accidentes y disminuirlos. La Zona de los Santanderes y Atlántico es la de menos accidentalidad.

AEROPUERTOS COMUNITARIOS:

En los inicios del gobierno de Álvaro Uribe, los aeropuertos comunitarios se llamaron Aeropuertos para la Paz, nacen de la necesidad de una región para darle mas desarrollo y auge. Conocemos la necesidad de mejorar algunos aeropuertos en algunas partes de nuestro territorio, se encuentran ya concluidos el de Acandí, el de Bahía Solano esta pendiente por arreglar teniendo en cuenta la solicitud de la Fuerza Aérea y de Satena. Igualmente el aeropuerto de Vigía del Fuerte una necesidad para las Fuerzas Militares ya que se tendría la posibilidad de llegar por via fluvial y vía aérea. Se encuentra próximo a finalizar obras el de Timbiquí, y el de El Bagre se inicia la construcción en el presente año. En el oriente se está arreglando el aeropuerto de Mitu para ser entregado en el mes de abril, con una longitud de 1800 metros quedando en capacidad de recibir aviones jet 727-y A-37, en Junio deben estar entregando el aeropuerto de Tarapacá con una extensión de 1180 metros lo cual permite la llegada de aviones Hércules C-130. Próximamente se iniciara la construcción del aeropuerto de La Macarena, se harán arreglos al de San Vicente del Caguan y Barrancominas. La Aeronáutica Civil ha destinado 1800 millones para el Aeropuerto de Araracuara el cual quedara con capacidad de recibir hasta aviones Hércules.

Otros Aeropuertos en los que las Fuerzas Militares han pedido apoyo a la Aerocivil y se han conseguido los recursos son por ejemplo el de Marandua al cual se le han destinado 1200 millones de pesos, para apoyar a Juanchaco la Aerocivil colocó sistemas de comunicación y próximamente se estará instalando iluminación para operación nocturna al Aeropuerto de Florencia, de tal manera que existe una coordinación estrecha entre las Fuerzas Militares y la Aeronáutica Civil.

CNS-ATM:

La palabra RVSM significa: reducir la separación vertical entre las aeronaves por encima de 29.000 pies, solamente a 1000 pies; normalmente se encuentran separadas 2000 pies, hasta 41.000 pies, sin embargo por las condiciones económicas difíciles por las que están atravesando las compañías aéreas nacionales en nuestro país, la Aeronáutica Civil solicitó un RVSM táctico hasta 35.000 pies, y a partir de ese nivel el que quiera volar deberá poseer esta tecnología. Esta postura colombiana a nivel suramericano fue aceptada por otros países como Perú y Argentina, se les va a dar un tiempo prudencial para que sus compañías de aviación mejoren sus economías y se puedan involucrar a esta nueva tecnología.

La tecnología satelital es la tecnología del futuro, nuestro país ha estado enviando ingenieros a diferentes universidades en los Estados Unidos, Francia, y España con el

fin de que vayan aumentando sus conocimientos en navegación satelital, nos hemos escriturado con Estados Unidos porque ellos manejan el sistema WAASS y con Europa que maneja el sistema EGNOS, que son una serie de satélites que Europa va a colocar en el espacio, sin embargo nosotros estamos utilizando los satélites norteamericanos para recibir la señal de GPS. EGNOS esta trabajando en su constelación de satélites, pero esta señal no va a ser gratis, hay que pagar por ella, y no así por el sistema de los Estados Unidos, el cual en este momento se encuentra trabajando en mejorar la señal para poder efectuar aproximaciones de precisión o casi de precisión en los aeropuertos de Estados Unidos y lógicamente en aeropuertos colombianos, este sistema WASS ya entró a funcionar en Estados Unidos y puerto Rico, demostrando con ello que le lleva un adelanto en esta campo a los europeos de casi cuatro años. Nosotros tendremos la libertad de elegir el sistema que mas nos convenga después de que entre en funcionamiento.

Por la situación de orden publico de nuestro país nosotros debemos tener bien claro que esta tecnología tenemos que implementarla lo mas rápido posible, si la guerrilla define los radares como blancos, debemos tener un plan B con los sistemas de navegación satelital para poder mantener las operaciones comerciales y militares por eso los aeropuertos de El Dorado, Rionegro, San Andrés, Barranquilla y Cartagena muy pronto tendrán aproximación GPS, en caso de llegar a tener problemas con sus radares o sus radioayudas.

ETMS significa sistema aumentado para el manejo de flujo de trafico aéreo de los Estados Unidos, en el color rojo se pueden observar las zonas o áreas de mayor trafico aéreo a nivel mundial, en el color amarillo las que le siguen y en verde donde hay poco trafico aéreo a nivel mundial. Ese color rojo como ustedes pueden observar significa que los Estados Unidos y Canadá tienen el mas alto nivel de trafico aéreo a nivel mundial y seguido muy de cerca por la parte europea, nosotros no nos quedamos atrás, tenemos tres colores rojos, uno en la zona de Bogota, otro en la zona de Medellín y el otro en la zona de Barranquilla. Gracias a la categoría que posee nuestra aviación con la FAA podemos recibir la señal de sus radares y así poder coordinar con las diferentes compañías que vuelan hacia los Estados Unidos para evitar que al llegar a su destino encuentren una alta congestión aérea en horas pico. Colombia y México son los dos únicos países que reciben esta señal gracias a la categoría 1 en la cual nos encontramos.

PRIVATIZACION DE AEROPUERTOS:

Este es el Aeropuerto El Dorado en el año 2005, el proceso de privatización debe estar concluido en marzo del próximo año con una inversión que representa 1200 millones de dólares al grupo que tome este contrato. El Comando Aéreo de Transporte Militar debe seguir en el mismo sitio como una condición de la Aeronáutica Civil, este plan maestro fue elaborado por Aeropuertos de Paris y se pagaron cerca de tres millones de dólares por su elaboración. Las empresas de carga aérea se encuentran en un nivel de

saturación muy alto y su zona de carga se está haciendo cada día mas pequeña para su operación, por lo tanto es importante ampliar este sector. Actualizar el edificio administrativo en cuanto a normas de sismo resistencia y a la torre de control que se va a reubicar tenemos que buscarle un sitio para no perjudicar a Catam ya que según el plan maestro esta quedaría entre dos de sus hangares.

Como nos ha ido con las concesiones?: La primera generación de concesiones fue la de los aeropuertos de Barranquilla y Cartagena y la segunda generación fue con el aeropuerto de Cali, con la cual nos fue mejor porque estuvo mejor estructurada, ya que este aeropuerto tiene que pagar entre el 41% y el 43%, por lo tanto el país se ha visto beneficiado. Estas concesiones están proyectadas entre 20 y 25 años.

El Aeropuerto El Dorado después de su remodelación va a quedar a la altura de los mejores aeropuertos del mundo, se espera que El Dorado mueva 14 millones de pasajeros en el año 2025, actualmente moviliza casi 6 millones de pasajeros en vuelos nacionales y 2 millones en vuelos internacionales.

El presupuesto de La Aeronáutica Civil se maneja con gastos de funcionamiento y gastos de inversión. En el año 2003 tenía un total de 252 mil millones de pesos y en el año 2004 un total de 294 mil millones. Es una de las entidades del Estado mejor administradas y por lo tanto en el 2004 va a tener ingresos por 330 mil millones de pesos por conceptos de tasas aeroportuarias y otros, de los cuales el país le va a quitar 40 mil millones para financiar otros proyectos. Es decir que la Aeronáutica Civil Colombiana no le pide un solo peso al presupuesto nacional. Nosotros somos la primera nación del mundo que gira a la OACI en Montreal para que sean ellos los que adquieran los equipos en cuanto a redes de navegación y radares.

Estados Unidos, México y Canadá tienen un acuerdo aeronáutico y para analizar los índices de seguridad aérea de estas naciones Colombia fue invitada junto con Chile y España para trabajar en seguridad aérea, esta invitación fue por estar clasificados en la categoría 1, con esto se busca armonizar la legislación aeronáutica en nuestras naciones y alcanzar los índices de seguridad aérea que ellos manejan en aviación comercial y general.

Considero que la Aeronáutica Civil aunque tiene problemas está proyectada con un plan estratégico y trabaja mancomunadamente con las Fuerzas Militares, por eso hay dos oficiales activos de la Fuerza Aérea trabajando en ella.

**DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS ESDEGUE
SECCION DOCTRINA Y REGLAMENTACIÓN**

LA FUERZA AÉREA DE EL SALVADOR EN EL CONFLICTO

Por: Cr. Hector Rogelio Dorath Martínez

Siempre que he estado frente un auditorio me gusta esta frase donde dice que el ejército y la marina no debe ver ala fuerza aérea como el hermano menor, pero no es menos importante la gran familia guerrera, en la guerra moderna hemos visto a control remoto y por televisión últimamente, nos hemos dado cuenta que el poder aéreo a sido lo contundente para lograr la decisión, en la última guerra televisada que tuvimos del Golfo de Irak, nos dimos cuenta que el poder aéreo fue el que doblego toda la capacidad combativa y termino con la voluntad de lucha del pueblo Iraki, con eso no queremos decir que vamos a despreciar, vamos a no depender de las fuerzas de superficie. Las fuerzas de superficie tanto como las fuerzas aéreas, es una integración tridimensional o en el espectro mundial moderno, ya son cuatro o cinco niveles de guerra los que se ven y la guerra aérea es una parte de ella lo cual es muy importante para todas la operaciones militares.

Vamos a conceptuar como nosotros entendimos en el Salvador en nuestra doctrina que era el peder aéreo, entonces nuestra doctrina dice que el poder aéreo es la sumatoria de todas las capacidades y recursos que tiene una nación para la explotación y el uso de su espacio aéreo en su propio beneficio. Entonces que quiere decir esto que nosotros para lograr mantener, conquistar y alcanzar superioridad aérea tenemos que contar con estas capacidades y estos recursos que tiene la nación para emplearlos en beneficio propio, pero todas estas capacidades deben de ser alcanzadas por los siguientes componentes: el primer componente que tenemos del poder aéreo en el Salvador, es nuestra aviación militar o sea la fuerza aérea Salvadoreña, con todas sus capacidades, recursos, limitaciones, etc. El otro componente que tenemos es nuestra aviación civil, está representada por la aviación comercial, privada, la aviación agrícola y la aviación deportiva. Otro componente que nosotros consideramos es el sistema de transporte aeronáutico nacional es aquel que nosotros contábamos no para mover personal en nuestro territorio porque como todos saben el Salvador es un país muy pequeño, nuestro sistema de transporte aéreo nacional no puede operar dentro de nuestro propio territorio excepto en nuestro aeropuerto internacional, pero nosotros nos valíamos de este sistema de transporte aeronáutico nacional, para únicamente la logística y en algunos casos cuando se requería entrenamientos de personal en el extranjero. Otro componente es la infraestructura aeronáutica todo lo que consideramos aeropuertos, radares, pistas, etc. lo que es la dirección general de la aeronáutica civil esta considerada la infraestructura aeronáutica. La industria aeronáutica, nosotros no poseemos industria aeronáutica, pero si hay algunas industrias que se pueden adecuar para servicio de aeronáutico únicamente a lo que se refiere algunas partes o componentes de mantenimiento. Otro componente importantísimo es la conciencia aérea ciudadana la logramos interactuando, integrando a nuestra sociedad civil en nuestro actuar demostrando la capacidad que nosotros tenemos para protección de nuestra comunidad civil. Y finalmente uno de los componentes más importantes es la

protección y el profesionalismo de el oficial. Permanentemente estuvimos y estamos realizando foros, seminarios al igual que ustedes para lograr la profesionalización del oficial, entre mas conocimientos desarrolle el personal mayor va a ser su eficiencia y eficacia; entonces toda esta sumatoria nos da un factor multiplicador de la potencia de combate, lo cual nos permite alcanzar los objetivos que nos hemos planteado.

Una vez ya conceptualizamos lo que era el poder aéreo para nosotros, les voy a dar un resumen a través del tiempo desde el año de 1.912 hasta la actualidad. En el año 1.912 cuando inicia nuestra era aeronáutica, ese año llegan los primeros aviones procedentes de Francia al Salvador lo cual fue un suceso sumamente histórico ya que nueve años después de que había volado el primer avión en Estados Unidos por los hermanos Wright, aparece en el Salvador un avión para dar inicio a nuestra era aeronáutica nacional, ese avión fue donado posteriormente por un piloto francés al Salvador y así es como renace o sea los principios de nuestra fuerza aérea.

En 1.923 se crea la flotilla aérea, esto fue un decreto presidencial en el cual da la creación a nuestra fuerza aérea y únicamente como ustedes pueden ver la fuerza aérea se creo con 15 aviones harrier DHD3, eso fue con todo lo que nosotros contábamos en el inicio del siglo pasado, en 1.924 se crea lo que es la jefatura de la aviación salvadoreña, aquí se define como va a ser la estructura que va a tener la aviación en el Salvador, estaba encabezada por un comandante de la fuerza aérea, un grupo de combate y un grupo de mantenimiento; eso es todo lo que teníamos para mantener los 15 aviones y posteriormente fueron incorporados 10 mas.

En 1.932 se da el primer empleo de nuestro poder aéreo y se caracteriza porque fue el primer levantamiento comunista en nuestro país, nosotros hemos estado asediados por los comunistas desde hace casi cien años, pero gracias a Dios, al personal nuestro, a la preparación, a nuestro pueblo, nuestra gente no caímos presos de ese flagelo e incluso hace tres días triunfó la democracia ante el comunismo, el domingo pasado se celebraron las elecciones en el Salvador un candidato republicano de derecha y un candidato de izquierda comunistas le volvimos a ganar, entonces quiere decir que en nuestro país, el comunismo empezó a levantarse en 1.932 volvió a morir en el 2.004, en ese levantamiento comunista la modalidad de empleo de nuestro poder aéreo únicamente estuvo enfocado a operaciones diurnas limitadas, como ustedes pueden ver la poca cantidad de aeronaves que se tenía en esa época y las características de las cuales ellos tenían no permitían efectuar operaciones de gran envergadura por lo tanto los aviones y la fuerza aérea únicamente se limito hacer reconocimientos visuales, ametrallamientos con ametralladoras de infantería, no de las que tenían los aviones y bombardeos caseros con bombas y granadas de mortero, esos eran los grandes apuros aéreos que existían en esa época.

En 1.944 bajo la dictadura o presidencia del General Maximiliano Hernández Martínez es disuelta la fuerza aérea, si la razón porque la fuerza aérea fue una de las que se sublevo para derrotarlo a él, entonces el golpe de estado no funcionó, disolvió la fuerza aérea, fusilo 15 pilotos y deshizo la fuerza aérea. Después de ese intento de golpe de

estado efectivamente si fue derrocado a finales del 44 por una huelga general, fue lo único que lo pudo sacar del poder, una huelga de brazos caídos que eso si lo saco del poder al general Martínez.

En 1.948 bajo la administración del Doctor Tomas Regalado vuelve otra vez a retomarse el tema del poder aéreo, de la fuerza aérea en el Salvador, entonces a raíz de los programas de ayuda de los Estados Unidos llegan a nuestro país aviadores americanos y llega mucho material americano, empiezan a llegar C47, corsarios, mustang, P34, estos programas de ayuda rejuvenecieron o definieron el rol que iba a tener la fuerza aérea durante el siguiente periodo.

En 1.969 si ustedes recuerdan tuvimos una guerra de cien horas contra nuestro hermano del norte Honduras, allí fue la segunda vez que se empleo nuestro poder aéreo en ese tiempo Honduras tenia un fuerza aérea mayor, de mayor capacidad más grande que nosotros, pero como ya habíamos aprendido lo que era los componentes de poder aéreo y los principios de guerra, los principios de empleo en el poder aéreo, nosotros empleamos este principio que fue el que nos permitió alcanzar los objetivos y lo hicimos en conjunto con aeronaves civiles, ahí utilizamos nuestro poder aéreo, entonces en ese empleo de poder aéreo en la guerra de cien horas, pudimos determinar y establecer el principio del objetivo hacia donde íbamos, que es lo que queríamos hacer, la sorpresa que nos permitió tomar la iniciativa y controlar la situación y nos permitió que nuestras unidades de superficie cruzaran la frontera y llegaran a pocos kilómetros de la capital Hondureña, el principio de masas las operaciones eran sencillas no había mucho control porque carecíamos de comunicaciones sofisticadas, no habían radares, las radioayuda eran rudimentaria entonces, solamente se limitaban a operaciones diurnas y en pistas o aeródromos improvisados, lo que si hubo bastante fue el principio de seguridad porque si se mantuvo la seguridad de las operaciones para poder establecer esa sorpresa .

Ahora viene el tercer periodo 1.979, pasada la guerra con Honduras, el Salvador adquiere un flota de aviones Uragan MD450 de fabricación francesa comprado a los judíos israelitas y los judas mallister, esa flota de aeronaves nos permitió en un comienzo hacerle frente al conflicto armado, interno que se nos venia ya una ofensiva dura, ustedes son testigos de lo duro que es estar metidos en conflictos internos con enemigos invisibles y teniendo a la población civil de por medio, eso es duro, entonces nosotros contábamos en ese momento con estas capacidades y estas restricciones limitantes, teníamos capacidad de respuesta temprana, en un avión a reacción A37 Horagan cualquier punto del Salvador es alcanzado a 20 minutos, o sea para nosotros el radio de acción no era una limitante, alta movilidad contábamos con aviones y helicópteros inicialmente solo de fabricación francesa, unos helicópteros Lama y Halote, eran los que nos proveían de esa movilidad de las fuerzas de superficie pero a medida el conflicto se fue incrementando y la ayuda de los Estados Unidos se fue haciendo mayor, llegamos a tener hasta 63 UH-1H, para nuestra fuerza armada era sumamente grande el numero de aparatos UH-1H y alrededor de unos 25 M un helicóptero de ataque M, lo cual le proveía la capacidad de supervivencia a la fuerza de superficie ya

que inicialmente en el conflicto nosotros enfrentamos a nuestra guerrilla como una fuerza regular, porque la modalidad de la guerra que estaba realizando la guerrilla era regular, unidades grandes, mantenimiento de posiciones, etc, entonces a nosotros a medida que va dándose el conflicto e íbamos modificando nuestra doctrina, nuestros principios de empleo, entonces íbamos mejorando nuestras capacidades adquiriendo nuevas capacidades, desarrollando nuevas capacidades, lo cual nos permitía poder contrarrestar el avance y el poder militar que tenía la guerrilla en nuestro país, al principio en los años 79, 80 y 81 eran como dos ejércitos regulares, fuertes, unidades de mil, dos mil hombres que se enfrentaban a batallones de mil, dos mil hombres de las fuerzas armadas con la única salvedad que la guerrilla no contaba con el poder aéreo, y eso fue para nosotros una carta decisiva, así pudimos doblegar su capacidad de combate a través del gran poder de fuego que día a día les ofrecíamos.

Otra capacidad con la que se contaba era de observación tanto propia de nuestra fuerza aérea como también por parte de la fuerza aérea de los Estados Unidos, nos permitía una capacidad de observación a través de sus medios y finalmente tuvimos presencia durante todo el conflicto. Estas restricciones que yo no las llamo limitaciones porque a medida que nosotros alcanzamos nuevas capacidades las limitaciones se van convirtiendo o se van disminuyendo o se van a eliminar, pero sin factores como las condiciones meteorológicas jugaron un papel muy importante en el desarrollo de nuestro conflicto, la capacidad de tener equipos sofisticados en vuelo no la teníamos nosotros, entonces teníamos que volar con condiciones meteorológicas adversas, incluso lloviendo, con bruma, nubes, etc, incluso siempre se dificulta, nunca podemos estar logísticamente completos para enfrentarnos a cualquier amenaza, la capacidad de defensa aérea del enemigo o del adversario era bastante fuerte a finales del 89, ustedes son testigos derribaron aviones con misiles SAM7 SAM14 que tenía la guerrilla etc, perdimos aeronaves AC47, A37, UH1H, por derribo aeronaves O2, Hughes 500, como ustedes pueden ver son una cuota bastante grande que puso nuestro poder a ello en la solución del conflicto, la escasez de los medios, nunca tenemos los medios suficientes para hacerle frente a la amenaza la capacidad de nuestra gente si tenemos los medios modernos pero nuestro conocimiento no está a la altura de los medios entonces esa capacidad y esa escasez de recursos no nos permite o nos limita o nos restringe para efectuar las operaciones y un factor importantísimo es la población civil, porque no es lo mismo estar en un conflicto regular contra un enemigo o contra otro país que enfrentarse dentro de nuestro propio país que contra nuestros propios hermanos y en medio de la población civil, ustedes saben que la población civil es el escudo que utilizan en el caso subversivo o guerrillero para hacerle frente a las fuerzas armadas y esto redundaba en los derechos humanos, y un montón de situaciones en las cuales nosotros no entendemos política.

Efectuamos operaciones de combate y operaciones especiales; las de combate apoyo de fuego aéreo, este apoyo fue el que nos permitió doblegar en algunos casos la voluntad de lucha de las fuerzas subversivas que teníamos en nuestro país porque los manteníamos ocupados todos los días, que no les permitíamos tener paz, los manteníamos saltando de un cerro a otro, porque si estaban en posiciones fijas así

como ellos habían empezado, íbamos a exterminar. El apoyo aéreo estrecho se hizo como quirúrgica a los 10 metros mas cercanos, estar apoyando con fuego de ametralladora 50 de los AC47 a los 10 metros más cercanos en la noche es bastante difícil, pero sin embargo se hicieron apoyos aéreos estrechos en ciudades, en el campo, pero siempre se utilizó el controlador aéreo, el controlador de fuego el flir, este controlador nosotros lo teníamos en el O2A en el Z3300, ese fue el controlador aéreo que teníamos durante todo el conflicto y los atacantes o bombarderos eran aviones A37; también se realizaron operaciones de interdicción, se interdictaron lanchas, aeronaves que venían procedentes del sur a dejar armamento y misiles para la guerrilla que tuvimos nosotros.

Dentro de las operaciones de apoyo de combate se efectuaron operaciones de transporte de mover unidades de los teatros de operaciones a las zonas de operaciones o viceversa y también operaciones de guerra electrónica, intersección de señales, etc.; reconocimientos y patrullajes, y operaciones de búsqueda y rescate, búsqueda también la ocupábamos como búsqueda a la subversión, no les dábamos tregua se hacían equipos eso ya se puede explicar dentro de las operaciones especiales, en las operaciones de fuego de servicio combate se hacían evacuaciones, abastecimiento diurno y nocturno dependiendo como era la modalidad del conflicto o la modalidad que imperaba en ese momento por ejemplo, cuando resurgieron los misiles nosotros cambiamos la forma de operación, operábamos solamente de noche, dormíamos de día y trabajábamos de noche incluso el horario estaba cambiado llegábamos a trabajar a las cinco de la tarde y salíamos a las ocho de la mañana, porque en el día nosotros no contábamos con elementos de guerra electrónica que nos pudieran permitir la supervivencia de nuestra aeronaves contra los misiles SAM14 o SAM16, el misil SAM7 es un misil torpe de primera generación, ese dispara alrededor de 70 misiles contra A37, O2, de los cuales solamente impactaron tres, pero las otras aeronaves grandes que derribaron si las derribaron con SAM16, todos los equipos de las medidas que teníamos en nuestros aviones de Shaff y Flier no eran suficientes entonces en la mayoría de las operaciones nocturnas se utilizaban bengalas para dar protección a la aeronave, poder tener visualización del terreno; dentro de las operaciones especiales se hicieron operaciones de guerra irregular golpes de mano, asaltos, infiltraciones, exfiltraciones, patrullas de reconocimiento de largo alcance, etc, se infiltraban se metían detrás de las líneas subversivas en sus áreas de concentración y en sus áreas de control supuestamente, en sus áreas de persistencia ahí se infiltraba y se hacia con base a helicópteros UH-1H y con tecnología de visión nocturna, porque si tuvimos la oportunidad y capacidad de visión nocturna por el año 83 tuvimos una buena ayuda en ese sentido por el año 83, 84 conocimos la tecnología Flir y las empleamos en nuestras operaciones especiales, también se efectuaron un sin numero de operaciones ecológicas, se montaron altavoces en los helicópteros y aviones, se dispersaba propagarla contra la subversión etc, se tuvieron buenos resultados, también operaciones contra el narcotráfico paralelamente que se estaba desarrollando el conflicto en nuestro país el narcotráfico aprovechaba para infiltrar u ocupar el corredor de nuestro país para exportación de la droga; en la actualidad existe un grupo especial de la fuerza aérea que esta dedicado a actividades del narcotráfico, en el sentido de

intersección de aviones en conjunto con aviones del comando sur para poder minimizar ese flagelo del narcotráfico en centro América, porque como ustedes pueden ver el narcotráfico en nuestros países, antes el narcotráfico pagaba en plata, daba dinero, dólares ahora no, ahora dan droga, entonces es veneno para nosotros, para nuestra juventud, es dañino y esta a un bajo costo, o sea cualquiera se puede costear, ser adicto a cocaína, crack, etc, porque todas las actividades del narcotráfico las pagan con drogas por eso nosotros estamos preocupados por impedir que ocupen nuestro espacio aéreo o nuestro corredor para esas actividades.

Que lecciones aprendimos durante todo el conflicto, aprendimos la doctrina, aprendimos a implementar nuestra doctrina, nosotros no teníamos doctrina propia, dependíamos de doctrinas de otros países como Estados Unidos, Chile, México, Argentina, Brasil etc, entonces esas lecciones que nosotros aprendimos a establecer nuestra propia doctrina, nuestros propios principios de empleo, nuestras propias conclusiones de empleo y desarrollo de nuestro poder aéreo, aprendimos la integración de planificación del ejercito de la fuerza naval que nosotros tenemos y de la fuerza aérea para las operaciones conjuntas, aprendimos también que si los sistemas de comunicaciones no eran compatibles esas operaciones conjuntas no podrían desarrollarse ni tener éxito porque aquí vamos a estar hablando en idiomas diferentes, entonces nos permitió realizar operaciones de gran envergadura en nuestro país con bastante control, también aprendimos a operar en condiciones irregulares o en condiciones regulares.

La flexibilidad que tiene la fuerza aérea que es una de las características que tiene, puede operar en condiciones normales en una guerra regular con condiciones irregulares para una guerra irregular, todas estas lecciones y años de conflicto nos permitió aprender a tener la suficiente habilidad para poder desarrollar cualquier tipo de operación, aprendimos también que el desarrollo de nuevas capacidades y modalidades del empleo de nuestro poder aéreo deben de estar acordes a cómo es la situación existente o al enemigo al cual nos estamos enfrentando, cuando yo les hacía la remembranza de los misiles y que nosotros trabajábamos de noche allí cambió nuestro empleo, cambiaron todas la técnicas y tácticas de empleo que nosotros teníamos, cuando surgieron los misiles tuvimos que aprender, experimentar bajas producto de misiles para poder lograr enriquecer nuestro conocimiento y así poder cambiar nuestros patrones, otra lección que aprendimos fue que debemos mantener la iniciativa y ejercer una presión permanente para desmoralizar al adversario o al enemigo, nosotros en nuestro país, las guerras en todos los países del mundo son políticas, llevan un gran ingrediente político y a veces nosotros los militares nos preguntamos porque hasta aquí llego, pero no sabemos las decisiones políticas que se toman a otro nivel, pero si mantener esa presión continua en el enemigo permite desmoralización del mismo, permite doblegar esa capacidad, esa voluntad de lucha, lo mismo que hablaba aquel gran pensador Clausewitz hay que ser contundente, hay que darle con todo, la guerra tiene que ser horrenda decía Clausewitz, entonces esa presión continua nos permite que el enemigo o el adversario no se vuelva a ordenar, mantenerlo disperso, divide y vencerás, principios sabios.

Y finalmente fue el profesionalismo de nuestro recurso humano, nosotros como ustedes pueden ver allí cuando hicieron la presentación que yo volaba avión y helicóptero, al principio nosotros teníamos más aviones que pilotos, teníamos sesenta y tres UH-1H, teníamos veinticinco UH-1H teníamos quince Hughes 500 , ocho C-47, Araba, C-123 y éramos setenta pilotos entonces que quiere decir, que nos tocaba volar de todo, me bajaba de un C47 de hacer un transporte de personal y me subía a un O2 a marcarle la zona a los A37, regresaba del O2, me subía en un UH1H para efectuar un transporte de personal, no había profesionalización, todos volaban todo, en mi bolsa de vuelo andaba cuatro hojitas de chequeo y de tanto que ya nos habíamos subido a los aviones que los arrancábamos inmediatamente, la seguridad de vuelo en ese momento es crítica, las pruebas se le hacen al avión en el taxeo y uno toda vez esta luz verde, vámonos, nada de respetar los procesos, los procedimientos de seguridad de vuelo, pero si eso que aprendimos a través de esos doce años que vivimos de conflicto interno, nos permitió profesionalizarnos más, separar especialidades, etc. y dedicarnos profesionalmente al avión que volábamos, desde allí se terminó el mito de que todos vuelan todo, era únicamente el avión que uno más le gustaba se decidiría por el, en el caso mío yo me decidí por el C47 y el recíproco posteriormente tuvimos los turboprop verdad que es un gran avión, es un excelente avión, es el que menos piloto mata por eso me gustó, porque es el que menos se cae, el avión más noble.

Todas estas lecciones nos permitieron a nosotros reorientar o re enrumbar nuestra fuerza aérea a tal grado que nosotros al finalizar el conflicto fuimos los que no nos redujimos, fuimos la única institución que mantuvo sus efectivos. En 1.992 finaliza el conflicto y se dan los acuerdos de paz, ustedes saben que eso fue muy nombrado a nivel latinoamericano y ponen a veces al Salvador como un ejemplo de la transformación que se vivió en el conflicto armado, nosotros la institución armada fue la que mejor cumplió los acuerdos de paz, hubo desmovilización de unidades, reestructuración, reorganización de unidades, nuestra fuerza aérea se organizó en dos brigadas aéreas, adquirimos un centro de instrucción aeronáutico, en el cual tenemos tres escuelas donde hacemos pilotos, hacemos aerotécnicos y perfeccionamos al oficial. Toda esa reorganización nos vitalizó más, las unidades aéreas con el tiempo fueron perdiendo su capacidad, lo logística nos empezó a matar ya no nos podíamos mantener ya no teníamos la capacidad de poder mantener esa flota de helicópteros que para nuestro país, nuestra fuerza armada era una capacidad sumamente grande, nuestra fuerza armada llevo a tener sesenta y siete mil efectivos, un poco pero nuestro país tiene veinte mil kilómetros cuadrados; así es que esa capacidad que nosotros desarrollamos o alcanzamos producto del conflicto al final de los acuerdos de paz empezó a decrecer en el sentido del apoyo que recibíamos del exterior repuestos, presupuesto, mantenimiento etc., a tal forma que durante el 2.002 se logra un mito muy importante dentro de nuestra institución armada, por primera vez ingresa a nuestra fuerza aérea cadetes mujeres, nosotros no teníamos en nuestra fuerza aérea a la mujer como parte de la institución o como parte de la formación de un piloto, incluso en nuestra fuerza aérea no existía ninguna mujer oficial y el 2.004 ya tenemos las primeras seis mujeres pilotos, pilotos de transporte, pilotos de avión y pilotos de helicóptero y ya

tenemos nuestra escuela mixta. Con esto he tratado de hacerles esa reseña histórica casi de doce años.

DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS
SECCIÓN DOCTRINA Y REGLAMENTACIÓN

ACTUALIDAD Y PROYECCION DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA

Por: BG. Eduardo Behar Benítez
Jefe Jefatura de Operaciones Aéreas

1. INTRODUCCION

Como Jefe de Operaciones Aéreas me complace tener la oportunidad de dirigirme a ustedes en el marco del segundo Seminario Internacional de Poder Aéreo, iniciativa que a bien ha tenido desarrollar la Escuela Superior de Guerra por segundo año consecutivo.

Considero que foros de esta índole permiten a las instituciones conocernos mejor, entender un poco mas nuestras capacidades y limitaciones y crean sobre todo un ambiente académico propicio que sirve de estímulo y como base para el desarrollo de objetivos comunes que perseguimos en el ámbito de la búsqueda de la paz y el desarrollo de Colombia.

Tal como se ha venido tratando por parte de los conferencistas que me han antecedido, el Poder Aéreo se define como "la capacidad que tiene un país para controlar, proteger y utilizar su espacio aéreo con fines determinados". del Poder Aéreo hacen parte, en su concepción mas amplia, todos aquellos recursos militares o civiles, tangibles o no, que de una manera u otra utilizan el medio aéreo o le sirven de apoyo.

A continuación quiero referirme específicamente sobre una parte esencial del Poder Aéreo, como es la Fuerza Aérea. para el efecto me permitiré presentarles algunos conceptos sobre la situación actual de la fuerza, que son el producto de su evolución natural como institución armada y sobre todo de las exigencias del conflicto interno colombiano, cuya atención constituye la primera prioridad de las operaciones aéreas actuales.

En este panorama no se pierden de vista los sucesos del panorama mundial ni la situación regional pues a las amenazas externas tradicionales se suman hoy otras, nacidas por ejemplo, del desbordamiento o "internacionalización" de ese mismo conflicto interno y del terrorismo en todas sus formas. Mas adelante ilustraré sobre la proyección de la Fuerza Aérea, bajo el supuesto de la continuación del conflicto interno hasta alcanzar la derrota del enemigo, al tiempo que se ejerce una disuasión creíble frente a otras amenazas y se proyecta el empleo de la fuerza en un país en paz.

2. HISTORIA

Creo oportuno, en primer lugar, hacer un rápido "sobrevuelo" sobre algunos hitos que han marcado el desarrollo de la Fuerza Aérea. Muchos han sido los acontecimientos

ocurridos desde aquel año de 1919 cuando el señor Presidente Marco Fidel Suárez sancionara la ley 126 que daba vida a la aviación como quinta arma del Ejército; entonces recién terminaba la primera guerra mundial en la cual se habían puesto de manifiesto las inigualables características del Poder Aéreo.

Venciendo obstáculos propios de un País en desarrollo, con cierres y reaperturas de las escuelas de aviación, los años veinte vieron surgir los primeros pilotos colombianos.

Así como la primera guerra mundial fue el evento que impulso definitivamente el progreso de la aviación a nivel mundial, fue el conflicto con el Perú, 1932 - 1933, el hecho que marcó el desarrollo de la aviación militar en Colombia. A la participación exitosa de la aviación en el conflicto mismo, siguió una época de significativo progreso con la construcción de bases, adquisición de aeronaves y formación de pilotos. se fueron creando las especialidades tales como la de técnicos de mantenimiento y los radio-operadores.

En el año de 1947 las capacidades y el tamaño de la organización determinan necesariamente la constitución de la aviación como la Fuerza Aérea Colombiana.

La Fuerza Aérea ha mantenido un progreso constante, al ritmo de las nuevas tecnologías ajustándose a las necesidades propias del país. Es así como los años 50 ven la llegada de los primeros aviones jet al país (el equipo t-33) y de los primeros helicópteros. Las bases aéreas se van creando para dar una cobertura apropiada de las regiones y de los cielos patrios. Satena se constituye en una punta de lanza del progreso de los territorios mas alejados.

En el año 1972 el país y la Fuerza Aérea constituyen una fuerza disuasiva creíble con la adquisición del equipo supersónico mirage 5. En el desarrollo del área de los helicópteros, la Fuerza Aérea ha marcado la pauta a nivel nacional y latinoamericano. El helicóptero se ha constituido en una herramienta esencial para las operaciones conjuntas.

A partir del año 1989 la Fuerza Aérea empieza a adquirir capacidad para vigilar el espacio aéreo. si bien esta capacidad tuvo su origen en un interés foráneo para controlar el narcotráfico, con los años se ha desarrollado en una red de radares que se constituye como una de las mas completas a nivel americano para enfrentar cualquier tipo de amenaza.

3. REESTRUCTURACION

Precisamente a partir del año 1989 la Fuerza Aérea Colombiana inicio un proceso de reestructuración motivada por factores tales como la reconocida importancia del empleo del poder aéreo en la definición del combate, la generalización del conflicto

interno, las limitaciones de medios, la conveniencia de ejercer una disuasión creíble y la necesidad de mantener una capacidad para actuar en cualquier hipótesis de guerra.

El proceso de reestructuración se concretó a lo largo de cuatro etapas de planeamiento estratégico institucional (1989, 1994, 1997 y 2001) y se hicieron evidentes con el mejoramiento de los resultados operacionales que fueron notorios y reconocidos a partir del periodo 1998-2002.

El proceso de reestructuración esta compuesto de cinco subprocesos:

3.1 DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO

Este subproceso fundamentado en las guías de planeamiento emitidas tanto por el ministerio de defensa nacional, como por el Comando General de las Fuerzas Militares, permitió **REESTRUCTURAR** tanto la **MISIÓN** como la **VISIÓN** de la fuerza, considerando su capacidad decisiva en el combate, así como su responsabilidad en el ejercicio de la soberanía y dominio del espacio aéreo, mediante la supremacía del Poder Aéreo y la búsqueda de un liderazgo representativo en el sector aeronáutico.

VISION FUERZA AEREA COLOMBIANA 2003 – 2010

Una Fuerza Aérea líder del Poder Aéreo nacional, desarrollada tecnológicamente, con el mejor talento humano, afianzada en sus valores y decisiva en la defensa de la nación.

El liderazgo del poder aéreo nacional, orienta el alcance de las actividades de la Fuerza Aérea (capacidad operacional, talento humano, equipo operacional, soporte logístico, doctrina, capacidad de gestión y relaciones con otras fuerzas y con la comunidad) a un extenso contexto para diseñar la fuerza aérea durante la primera década del siglo 21. Define sus principales competencias, consecuentes con la velocidad, el alcance nacional, la precisión, la flexibilidad, que la hacen incomparable a nivel nacional, así como los conocimientos requeridos para desarrollar el poder aéreo como tal.

Su desarrollo tecnológico está íntimamente ligado con el mejor talento humano, premisa ésta que se debe tener en cuenta desde la incorporación del personal de oficiales, suboficiales, soldados y no uniformados, para disponer de un conjunto idóneo durante la formación, la capacitación y el entrenamiento en las distintas fases de la carrera mientras dure su permanencia en la institución. Como componente aeronáutico del poder militar nacional, sus valores son el fundamento que la sostiene para que mediante la aplicación y multiplicación de su fuerza, sea decisiva en la defensa de la nación y reconocida como parte del poder del pueblo colombiano para enfrentar a los agentes generadores de violencia.

MISION

La Fuerza Aérea ejerce y mantiene el dominio del aire y conduce operaciones aéreas para contribuir a la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial nacional y el orden constitucional

Estamos totalmente convencidos que el dominio del aire es la esencia de la Fuerza Aérea, es su razón de ser, pero no sólo como fuerza de apoyo, sino como fuerza decisiva para la protección tanto del pueblo colombiano como de su espacio aéreo nacional, mediante la conducción de operaciones aéreas autónomas, que sin lugar a dudas contribuyen a la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial nacional y el orden constitucional.

Socialmente, la Fuerza Aérea garantiza la protección única y permanente del espacio aéreo nacional, durante las 24 horas del día. La defensa de nuestra nación sin el dominio del aire no es posible.

De igual manera, el direccionamiento de la fuerza redefinió **nueve objetivos generales** para el periodo 2003-2010.

La dinámica generada por las secciones de trabajo en equipo, permitieron evaluar los **principios y valores institucionales y consolidar nuestro código de honor**, como bases fundamentales para una **fundamentalización de la doctrina aérea** especialmente para una mejor conducción de las **operaciones conjuntas y combinadas**.

3.2 ESTRUCTURA ORGANICA

Como un corolario del direccionamiento estratégico, la Fuerza Aérea inició paralelamente un subproceso de **modernización de su estructura orgánica** que concluyó con varios cambios estructurales, siendo importante destacar los siguientes:

- **REORGANIZACIÓN DEL ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AÉREA:** Con el fin de involucrar los principios filosóficos del sistema de planeación, programación y presupuestación (**sistema integrado de planeación - ppbs**) que ha permitido integrar el planeamiento operacional con el logístico, estableciendo los modelos para la gestión estratégica y la determinación del tamaño de fuerza para enfrentar la amenaza.
- **DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE UN PROCESO PARA EL ANÁLISIS DE LA AMENAZA:** Apoyado en un diagnóstico válido (tanto interno como externo), que permitió mediante la aplicación del concepto sistémico, redefinir el **concepto operacional, tamaño de fuerza y los procesos** a liderar bajo responsabilidad de las jefaturas como entes directores de las doce (12) **áreas funcionales** de la fuerza, agrupadas bajo tres conceptos funcionales.

- **ESPECIALIZACIÓN DE LA INTELIGENCIA AÉREA:** Integrando las fuentes de inteligencia y aplicando tecnología de vanguardia para el procesamiento de imágenes y señales, con el fin de soportar las operaciones aéreas en un adecuado planeamiento para el combate.
- La reestructuración del Estado Mayor de la fuerza, condujo a la implementación del principio de control centralizado y ejecución descentralizada para la operación aérea, mediante la **creación del Centro de Comando y Control de las Operaciones Aéreas (CCOFA)**. este centro ha dinamizado la gestión operacional de la fuerza, manteniendo una coordinación directa en el control del espacio aéreo nacional.
- La respuesta decisiva de la fuerza frente al accionar de los agentes generadores de violencia, requirió de una **modernización y tecnificación de la seguridad y defensa de las Bases aéreas**, aspecto de vital importancia para la supervivencia del poder aéreo.
- Adicionalmente, el mejoramiento de la capacidad de combate, requirió la transformación de los Comandos Aéreos de Apoyo Táctico y el Grupo Aéreo del Sur en **nuevos comandos aéreos de combate**, proporcionando una mejor capacidad ofensiva y de reacción, para implementar el **rol** de la fuerza para garantizar la soberanía e integridad territorial.

3.3 Concepto operacional

Tanto el direccionamiento como la modernización estructural, han estado ligados a una actualización del concepto operacional de la fuerza. Fue necesario plantear y ejecutar una **descentralización de la capacidad de combate y operacional**, de tal forma que las bases aéreas tuvieron que adaptarse a un nuevo paradigma que involucró la operación simultánea de diversos equipos (aviones de combate, de transporte y helicópteros), aspecto que generó para ellas un nuevo aprendizaje organizacional.

Quienes llevamos mas años en la vida militar recordamos como hasta mediados de los años 90, con contadas excepciones, eran los entonces Comandos Aéreos de Apoyo Táctico, (Melgar y Rionegro) las unidades de la Fuerza Aérea que atendían el conflicto interno. gracias, entre otras estrategias, a la descentralización operativa, hoy en día todas las unidades militares aéreas están comprometidas y cumplen a diario operaciones para enfrentar el enemigo de manera autónoma, conjunta, combinada o coordinada.

Se requirió entonces del **empleo de tecnologías avanzadas (visores nocturnos, flir y modernos sistemas de armas)**, con el fin de mejorar la capacidad de respuesta y ataque de nuestras aeronaves y al mismo tiempo la **efectividad del sistema de**

defensa aérea, mediante el incremento de su cubrimiento, así como de la capacidad de interdicción de la fuerza y la **dotación de medios para la inteligencia aérea**.

Pese a las limitaciones propias de un país en desarrollo la Fuerza Aérea ha logrado una aproximación hacia los sistemas de combate de última generación, hecho que se pone de manifiesto en la modernización de las aeronaves con capacidades de ataque estratégico y de combate aéreo, mirage y kfir, la incorporación de sistemas de armamento precisos a los helicópteros Arpía y la adquisición de los sistemas complementarios tales como misiles aire-aire, bombas inteligentes, la capacidad de reaprovisionamiento de combustible en vuelo.

3.4 INTEGRACION DEL PLANEAMIENTO OPERACIONAL CON EL LOGISTICO

La reestructuración del Estado Mayor Aéreo, así como el Empoderamiento de las áreas funcionales, permite generar el conocimiento y la doctrina institucional especializada. el Departamento de Planeación Estratégica (Emape) en coordinación con la Jefatura de Operaciones Aéreas (JOA), rediseñaron el macroproceso para el análisis de la amenaza y la acción integral de estado mayor, con el fin de dinamizar la formulación de los planes de campaña y operacionales, bajo el concepto de integración de los planes así como su despliegue estratégico.

3.5 INSTRUCCION Y ENTRENAMIENTO

La instrucción y el entrenamiento del personal involucrado en los anteriores cambios organizacionales y a cargo de los nuevos equipos, también requirió de una actualización, lograda mediante el **fortalecimiento de la Jefatura de Educación Aeronáutica (JEA)**, responsable del área funcional de educación, ciencia y tecnología en nuestra fuerza. esta jefatura inició proyectos y programas tendientes al **mejoramiento del perfil profesional del militar FAC** (oficiales y suboficiales), mediante la inscripción, certificación y acreditación de **nuevas carreras profesionales y tecnológicas** ante el Icfes y el consejo nacional de acreditación (C.N.A.)

La situación fiscal y la definición de prioridades, han impedido la adquisición de aviones de combate de última generación, falencia que se ha suplido en parte con la ya mencionada modernización y sobre todo con una "revolución" en el entrenamiento mediante la puesta en marcha de programas que son el resultado de experiencias propias y foráneas en combate, programas intensos, altamente exigentes, que cubren la mayoría de las posibilidades del conflicto moderno y que obtienen el máximo provecho de los sistemas disponibles a bordo.

Para contrarrestar el efecto de la alta rotación y la disponibilidad del personal militar de la fuerza, se implementó en el sistema educativo de la fuerza la **educación virtual y a distancia**, programa que ha permitido una mejor capacitación de nuestros oficiales y suboficiales en periodos más cortos de permanencia en las aulas.

4. OFERTA DE VALOR

La Fuerza Aérea exhibe en el mercado de las instituciones del estado, dedicadas a la defensa de la nación, una oferta de servicios claramente diferenciada y apreciada porque satisface necesidades e intereses de protección de los ciudadanos.

Nuestros servicios, respaldados por su valor intrínseco por el país en general, están condensados en la siguiente oferta de valor:

4.1 REACCIÓN INMEDIATA Y DECISIVA ANTE LA AGRESIÓN DE LOS AGENTES GENERADORES DE VIOLENCIA

Todos los hombres y mujeres de la Fuerza Aérea están comprometidos con la protección de nuestros conciudadanos. este compromiso incluye el despliegue de nuestras aeronaves efectuado mediante el "plan de descentralización operativa" y el mejoramiento operativo de los escuadrones de combate aerotático, con ajustes en la doctrina táctica operacional, la estrategia, las políticas y el entrenamiento de las tripulaciones.

4.2 CONDUCCIÓN DE OPERACIONES ESTRATÉGICAS EN DEFENSA DE LA SOBERANÍA NACIONAL

De acuerdo con la misión y visión de la fuerza aérea colombiana, nuestra responsabilidad involucra el control del uso y explotación del espacio aéreo Nacional, por tanto, el sistema de defensa aérea debe estar permanentemente en capacidad de responder ante cualquier intento de agresión al país o violación de nuestro espacio aéreo.

4.3 DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DE DEFENSA AÉREA

Estamos buscando agresivamente innovar las capacidades de nuestro sistema de comando, control, comunicaciones, inteligencia e informática, C3I2, para la defensa del espacio aéreo nacional, proporcionando interoperatividad a la fuerza pública y facilitando las operaciones conjuntas.

La eficiencia operacional del sistema C3I2, depende en gran parte de la habilidad de nuestro personal para identificar con precisión en el espacio de la batalla, todos los blancos amigos, enemigos y neutrales. este sistema asociado con tácticas, técnicas y procedimientos operacionales, incrementa los éxitos operacionales.

El sistema de alerta temprana abordado (tipo Awacs), previsto en los planes de mejoramiento del sistema de defensa aérea de nuestro país, es un sistema de vigilancia abordado y monitoreo de la batalla que incrementará en forma sustancial el

alcance de detección de blancos a bajo nivel que reduce las limitaciones de los radares en tierra.

4.4 PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DE OPERACIONES DE INTELIGENCIA AÉREA PARA TODAS LAS OPERACIONES MILITARES

En el medio ambiente actual, la confiabilidad de la información es crítica para la ejecución de las principales capacidades de la Fuerza Aérea y el éxito de todas sus misiones. La esencia de la confiabilidad de la información radica en la habilidad para coleccionar, controlar, explotar y defender la información y los sistemas de información. Esta "gestión de la información" es importante en todo el espectro de las operaciones militares, tanto en tiempos de paz como durante el conflicto.

La fuerza aérea provee información de inteligencia aérea a la nación, ejecutando misiones de inteligencia aérea para todas las operaciones militares.

4.5 TRANSPORTE AÉREO DE COMBATE, MILITAR Y PARA LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

La rápida movilidad de la Fuerza Aérea en el país, asegura que nuestra nación pueda responder, con la fuerza correcta, en la hora exacta y en el lugar apropiado, al espectro total de contingencias, operaciones de combate, ayuda humanitaria y mantenimiento de la paz.

Las misiones de movilidad aérea incluyen puentes aéreos, lanzamiento de tropas, transporte de pasajeros, suministros y equipo, en y para cualquier parte del territorio nacional.

El equipo destinado a la Presidencia de la República provee el desplazamiento del presidente a cualquier lugar del territorio nacional, así como los viajes en misiones diplomáticas al exterior.

4.6 FORMACIÓN DE TRIPULACIONES DE HELICÓPTEROS DE LA FUERZA PÚBLICA

La Fuerza Aérea es la fuerza líder en el programa de entrenamiento primario tanto en aviones como en helicópteros, desarrollando inclusive un gran esfuerzo en la instrucción de pilotos de helicóptero para otras fuerzas.

4.7 BÚSQUEDA, RESCATE AÉREO Y EVACUACIÓN AEROMÉDICA

Nuestros hombres y mujeres miembros del equipo de búsqueda y rescate, están preparados para salvar vidas y ayudar a los heridos mediante un trabajo rápido y eficiente, que antepone en todo momento su misión a los deseos personales y comodidades. Su trabajo se fundamenta en la creación de redes que aseguren la

atención inmediata y las operaciones de salvamento efectivo, en cualquier lugar del país.

La fase de búsqueda inicia una vez se determina el desastre y aún desconociendo su ubicación. Los objetivos de las redes de búsqueda y rescate involucran la localización de personas o aeronaves declaradas en emergencia, donde la actividad de rescate requiera la capacidad del poder aéreo.

El rescate involucra misiones que requieren participación de diversas entidades del estado, para recuperar personas y atender desastres cuyas localizaciones, muchas veces en áreas remotas, son conocidas. Los requerimientos son normalmente generados por alguna entidad gubernamental y la asistencia es suministrada en forma de transporte aéreo hasta una adecuada y segura facilidad médica.

La Evacuación Aeromédica consiste en el transporte de personas con aeronaves de la fuerza aérea, desde una facilidad médica hasta otra. Los requerimientos son normalmente originados desde un hospital donde no existe transporte comercial y la vida de los atendidos es el objetivo principal, ya que el tiempo es crítico.

4.8 OPERACIONES AÉREAS EN EMERGENCIAS Y DESASTRES

Estas operaciones tienen mucha relación con las de Rescate Aéreo y Evacuación Aeromédica, sin embargo, su entorno corresponde a tragedias de gran magnitud ocasionadas por desastres naturales, tragedias colectivas o violencia ambiental y ecológica.

Un ejemplo del apoyo brindado por la Fuerza Aérea Colombiana, han sido las operaciones de rescate, evacuación y transporte cumplidas durante las tragedias de armero en 1986 y del eje cafetero en 1999, así como la extinción de los incendios forestales causados en varias ocasiones en los cerros de Bogotá y Cali por manos criminales.

En esta situación, con medios de combate escasos pero bien empleados, de situaciones inciertas pero a las cuales se antepone el optimismo y la creatividad la Fuerza Aérea Colombiana inicia el nuevo siglo. La forma como se desarrolle a partir de ahora esta sujeta principalmente a los logros en materia de paz y al apoyo del poder político. No obstante, el panorama actual y la tendencia permite anticipar lo siguiente.

El aprovechamiento o capitalización de la experiencia obtenida en el conflicto interno continuará mostrando a la Fuerza Aérea como una institución probada en combate, con fortalezas únicas a nivel latinoamericano. Como una consecuencia de las exigencias del conflicto interno, las aeronaves con capacidades de empleo en el campo estratégico se utilizarán cada vez más en el conflicto irregular aprovechando todas las capacidades obtenidas en su modernización y visión nocturna.

A su vez los equipos tácticos, aviones y helicópteros, se podrían emplear en conflicto regular, en el teatro de operaciones o por fuera de él, aprovechando toda la experiencia ganada en el conflicto interno para realizar operaciones especiales, particularmente de noche. Los programas de entrenamiento se seguirán enriqueciendo con las experiencias en combate y ajustándose a las exigencias de cada momento.

No será difícil adecuar la fuerza a los avances tecnológicos que están por venir. Precisamente los sistemas adquiridos en la última década sirven de puente para recibir aquellos una vez que los presupuestos y las circunstancias del país así lo permitan.

A continuación me permito presentar algunos proyectos que están ya en marcha con miras a fortalecer algunas áreas específicas de la fuerza:

(acuerdo presentación JOA en Esdegue)

En Conclusión, podemos decir que la Fuerza Aérea Colombiana inicia el nuevo siglo fortalecida por su participación en el conflicto interno, tecnológicamente preparada para recibir nuevos cambios, organizada en el concepto de empleo integral de los medios de combate en cualquier tipo de conflicto y sobre todo enriquecida con el optimismo y la creatividad de sus miembros para hacer frente a las limitaciones.

Es necesario continuar el desarrollo de la fuerza para el milenio que estamos comenzando, implementar organizaciones, procesos y procedimientos que puedan generar el máximo potencial de nuevas tecnologías en mano de oficiales, suboficiales, soldados y personal no uniformado motivado y bien entrenado.

Lo que estamos haciendo, requiere continuo aprendizaje y adaptación a través del cambio y la transformación cultural. por esta razón adoptamos un nuevo principio institucional: "la disposición al cambio"; conscientes de su importancia, ninguna actividad podrá omitir los ingredientes de la innovación y la iniciativa. Este hecho nos debe conducir hacia la búsqueda permanente del mejoramiento continuo y la capacidad para responder ante nuestro compromiso con las generaciones futuras y en general con el pueblo colombiano.

DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS
SECCIÓN DOCTRINA Y REGLAMENTACION

LA AVIACION DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Por: Mayor Daniel Fabián Berastegui
Fuerza Aérea Argentina

Es difícil hablar de heroísmo o de valentía, delante de héroes como son ustedes, está demostrado en las explicaciones que hemos visto, así que no voy a hablar de heroísmo, tampoco voy a hablar de poder aéreo, porque creo que ha quedado sumamente claro con el Mayor Barrera lo que significa el poder aéreo, lo que si voy a hablar es de aciertos que hemos tenido en Fuerza Aérea y en general del poder aéreo y sobre todo voy a venir a hablar es de errores de la Fuerza Aérea Argentina, es paradójico que venga un Oficial de la Fuerza Aérea Argentina a hablar de sus errores, no sé si sea muy divertido pero creo que para ustedes futuros Oficiales de Estado Mayor de la Fuerzas Armadas Colombianas para escribir su doctrina, le sirve mucho más los errores que algunos aciertos que venir a contarles simplemente como tiramos las bombas o como fueron los actos de valentía, por lo cual esto considérenlo tal vez como una autocrítica que se llevó a cabo hace cuatro años, cinco que lo venimos llevando en la Escuela Superior de Guerra Aérea, la cual ya un poco alejándose nuestro conflicto, ya llevamos veintidós años aproximadamente, hemos tratado de analizar seriamente la parte de planeamiento. Sobre todo la parte de planeamiento, la parte de la ejecución de las operaciones aéreas, creo que la han leído todos de una u otra manera, pero no así la parte de planeamiento que creo que es la parte que mas les interesa a ustedes, que son los que ya dejan de lado en cierta medida el mono de vuelo y toman la lapicera para empezar a escribir, o en sus computadores, para empezar a escribir los planes.

Por eso, adelante, por favor, vamos a seguir el siguiente índice, una introducción con unos pequeños antecedentes, que si bien calculo que la mayoría de una manera u otra los conoce, los refrescaremos; el planeamiento, los errores, las operaciones sobre todo vistas desde el punto de la superioridad aérea, que es nuestra primera responsabilidad como poder aéreo, obtener la superioridad aérea; hay vamos a analizar, del teatro de operaciones, las operaciones del Primero de Mayo que fueron decisivas el día que la Fuerza Aérea tuvo su bautismo de fuego, el desembarco en San Carlos de las tropas Inglesas y el ataque al "Invencible", negado por los ingleses por cierto, pero sepan que se atacó otras tareas. El resto de las tareas que desarrolla el poder aéreo y por último me pidieron estadísticas y números, también se las traje y las conclusiones que siempre se deben sacar de una conferencia, adelante.

Rápidamente antecedentes diplomáticos desde el Tres de Enero de 1833 cuando invadió Las Malvinas los ingleses; hubo dos actividades claramente diferenciadas, por lo menos la Argentina trataba de unirse de una manera diplomática, de una manera activa con Las Malvinas, construido teníamos un enlace de defensa aérea, etc. y tratábamos incluso los colonos, los... se atendían en los hospitales de La Argentina, por el otro lado el Reino Unido, generalmente trataba de dilatar, de prolongar las

conversaciones y adelante, si claro, siempre había una causa para proteger el tratamiento de la soberanía, adelante, los antecedentes de la parte política, podemos ver que teníamos desde hacía tres años, una crisis bastante profunda con los de Chile, estuvimos muy cerca de entrar en combate.

Políticamente la junta militar que era la que dirigía en ese momento los caminos de La Argentina, estaban débiles, la economía la teníamos en deuda, no tanto como ahora, pero esta deteriorada, y las instituciones en general estaban cuestionadas, por eso surge Malvinas como una excelente salida para recuperar el orgullo nacional, pero sobre todo para recuperar la presencia de la Junta Militar, adelante, desde el punto de vista estratégico, está perfecto el objetivo, está muy bien seleccionado era un objetivo nacional reconocido, ningún Argentino querría no tener las Malvinas bajo nuestra bandera, suponemos que el componente internacional que en ese momento estaba en una política de descolonización general, había un comité de descolonización, no se iba a oponer, por lo cual no estábamos haciendo nada extraño, estábamos continuando con las políticas internacionales y el crédito político como decimos era sumamente importante por lo cual, logramos izar la bandera en las Islas Malvinas, adelante, vayamos a un planeamiento que yo creo que en la parte que mas les va a interesa a ustedes, el plan general era de la armada, un plan sumamente sencillo, era la ocupación de Las Malvinas (señala los mapas) era un simple desembarco anfibio toma de la guarnición Malvinas, sin derramamiento de sangre, por sobre todas las cosas algo lo mas pacífico posible, ese se logró, el único derramamiento de sangre que hubo fue un oficial argentino, este la fuerza aérea argentina colabora con ese plan, adelante, lo vio con cierto agrado, un plan bastante sencillo, un plan este, un poco violento de hecho fue con los comandos, posterior al desembarco fue que aterrizaron los Hércules, en Puerto Argentino, dentro del planeamiento suponíamos que EEUU se mantendría neutral y ese es el primer error, y descartábamos la respuesta británica, segundo error, el General hablaba de inteligencia, es doble la inteligencia mental y la inteligencia del papel, a nivel de inteligencia estratégica, que es justo lo que estamos tocando ahora nos equivocamos en no considerar el marco interno del Reino Unido, Margaret Tacher estaba tan debilitada como la Junta militar, tenía una popularidad del 26%, tenía problemas con el gasto público, tenía problemas con la recesión, del sector industrial y tenía la desocupación más alta de Europa, también le convenía Malvinas, nos olvidamos que los ingleses históricamente son guerreros, nosotros tuvimos hace dos años, cuando hice el curso de Estado Mayor, en Argentina, fue el primer año que vino un Oficial Británico como alumno dijo, "un día llegaron al Escuadrón y nos dijeron tenemos guerra, buenísimo, donde, esa son las respuestas de ellos, donde vamos, a Malvinas a Falckand, donde quedan", o sea iban a la guerra, pero no sabían en donde, pero ellos iban a la guerra, están contentos, esa es la diferencia, entre el sentir nacional que pueden sentir ustedes o nosotros, con respecto a ellos, son bastante más, guerreros; otro de los errores fue considerar la posible actitud de los EEUU, bueno quedó demostrado que apoyó, por lógica a sus socios de toda la vida no nos va a apoyar a nosotros y sobre todo mal interpretar la percepción de la comunidad internacional sobre quien era el estado agresor, nosotros creíamos que nosotros éramos los agredidos, de hecho consideramos actualmente que somos los agredidos,

pero la comunidad internacional, le logró dar la vuelta, Inglaterra no era el estado agresor y por sobre todas las cosas nos olvidamos de este pequeño detalle, ayer creo que lo nombro en cierta medida el Mayor Barrera y es que Malvinas desde su punto geoestratégico de vista, es sumamente importante para el dominio de la parte sur, de los mares del sur, de los mares del sur, de Inglaterra por el triángulo que se forma con Diego García y La isla de Ascensión, por lo cual es otro error para tener en cuenta adelante, otro de los errores, fue que dada la reacción Británica y la revolución 502 de las Naciones Unidas la cual ordenó volver al que se retiren las tropas argentinas, volver al estado "Estatu Cuo" con previo a este conflicto, la gente tuvo que cambiar el objetivo, porque era inicialmente ocupar para negociar y pasamos a ocupar para mantener, son planeamientos totalmente diferentes, ese planeamiento obligo a hacer algo apresurado e incompleto el plan que había para con Chile, y esos planes fueron los que adoptamos de hecho el despliegue fue muy similar al despliegue que podríamos haber tenido contra Chile, la armada argentina había comprado "Super Etendart" y "Exocet", el material idóneo para una guerra aeronaval habían llegado cinco "Super Etendart" y cinco "Exocet", fuimos con eso los otros llegaban en Agosto, estábamos en Abril; el ejército del aire, perdón, el ejército argentino, hacia dos meses había despachado a sus hogares a la clase de soldados, a la clase 63 de los soldados, era lo que había estado todo el año entrenando los que estaban entrenados realmente, hacía un mes y medio que había sido incorporado a la nueva clase, esto para que hayan sumando errores sonoros, que cuestan muy caro; por lo tanto, una falta de apreciación correcta de la situación, porque hubo un desconocimiento del balance real que podrían tener las Fuerzas Navales, o las Fuerzas enfrentadas, un ejemplo claro este, el anexo "Charlie", es un anexo de inteligencia de nuestro plan en ese anexo, se dijo que una fuerza de tarea podría venir, estaba compuesta por 36 buques vinieron 112 la realidad es que son 36 normalmente, pero entienden la sobredimensión de la respuesta británica en cierra medida, y tengan presente por favor para el futuro, este número de 47 buques "requisados" está bien, porque este número cuando lleguemos a las estadísticas va a cambiar este 112 por 70 buques de guerra entienden la diferencia; otro de los errores fue tratar de con muy poco, tratar de contentar a muchos generales a la vez, porque se crearon un montón de comandos, por celos internos, de fuerzas etc., hicieron que se repartieran poquísimos medios en muchísima gente, lo que todos conocemos como conducción centralizada ejecución descentralizada, acá era conducción descentralizada, de ese comité militar, dependían cuatro comandos tres aéreos y un comando del teatro de operaciones que dependía de un naval, por lógica y el comando de operaciones era netamente naval, de hay venían dos Fuerzas de tareas...., una fuerza aeronaval y la flota del mar y la guarnición militar Malvinas, de la cual dependían los tres componentes, ejército, fuerza aérea y armada; un segundo día de combate la fuerza aérea de tarea y la fuerza naval se retiraron del teatro de operaciones, por las amenazas de los submarinos nucleares, ya el teatro de operaciones perdió la flota, adelante, los comandos aéreos fueron absorbidos por la fuerza aérea sur, que hizo el planeamiento e hizo todo, todas las acciones heroicas que conocen ustedes y que son ciertas, yo acá quiero que quede claro algo, creo que es mucho mas útil para mi exponerles esto, que exponerles todas las cosas de valentía y de valor, y el desempeño excelente que tuvo el poder aéreo argentino, con esto no estoy diciendo

que fue mentiras, fue todo verdad pero veamos otra parte que eso creo que les va a interesar más, la Fuerza aérea sur se hizo cargo de todo, volvimos a tener un comando centralizado, que en cierta medida fue bueno, adelante, la guarnición Malvinas se divorció en el teatro, trabajó sola, adelante, el componente de la armada de la guarnición, respondía a las ordenes de la Flota armada en cierta medida a las Fuerza Aérea Sur o hacían lo que podían, eso es para que ven lo que cuesta un mal planeamiento, adelante.

Ahora las operaciones "Intel" de la superioridad aérea, el teatro de operaciones es de características típicamente insulares, les voy adelantando dos o tres lugares en particular, que van a ser los que desarrollaremos durante las operaciones, este es el famoso estrecho de San Carlos y está en la bahía de San Carlos donde fue el desembarco, como les había dicho Puerto Stanley está aquí o Puerto Argentino, desde el momento del 2 de abril se llamó puerto argentino y para nosotros sigue llamándose igual y en general esas son las dos cosas mas importantes, está es la gran Malvinas y esta es la isla soledad, bueno tiene características insulares como les digo, adelante, 11.000 km² aproximadamente, son islas muy grandes 180 Km. aproximadamente de largo, muy largas y el 1er puesto que fue lo que complicó todo, distancia, adelante, Argentina estaba, las bases continentales estaban a 400 millas, uno dice 400 millas estamos bien 400 millas están bien para los "A-4", no es porque yo los vuele, los A-4 porque tienen abastecimiento en vuelo, los "Mirage" van llegan, están un minuto y se tienen que volver y no tienen restablecimiento en vuelo como los A4, en ese momento por lo cual para nosotros desde la costa no teníamos nada salvo que estuviéramos en Malvinas y ese es un punto que tocaremos más adelante, para los ingleses estaban a 4.000 millas, lo cual también era dificultoso para ellos y por sobre todas las cosas, algo que no se tuvo en cuenta en esta época del año, el clima es sumamente riguroso y malo y eso complicó todas las operaciones de la fuerza aérea complico muchísimo, si hubiéramos tenido buen clima, van a escucharlo varias veces, si hubiéramos tenido mejor clima, muchas cosas hubieran sido diferentes, adelante, cual fue el despliegue de la Fuerza Aérea Sur, desplegamos todo, prácticamente todo; quedó unos pocos "Mirage" cuidando Buenos Aires hasta hay una canción que dice no bambodeen buenos aires de la época, nadie sabía que iban a bombardear, uno dice vamos a Malvinas pero quien quitaba que nos atacaran las bases continentales, con el tiempo descubrimos que nunca hubieran podido atacar las bases continentales, dejando a un lado la reflexión de Margaret Tacher, de que a partir justamente, un poquito mas al norte, un poquito hacia el sur, en el teatro ye era bombardeable y no era políticamente correcto bombardear, por encima, osea la parte de Buenos Aires, las ciudades grandes, pero existía la duda, además quien confían en un inglés, por lo cual desplegamos todo, aquí tiene más o menos la cantidad de aviones, habían unos 100 aviones una cosa así, de combate unos 70, 80 teníamos A4-B y A4-C, sin contramedidas por lógica Omega para navegar, "Mirage" M-5 que tenían un inercial, "Mirage" M-3 que iban y volvían porque no podían combatir y teníamos los "Canberra" que paradójicamente eran ingleses pero bueno, nos sirvieron, y por la parte de la fuerza de tarea naval, adelante, habían desplegado su armada en tres sectores acuérdense del sector de Crucero "Belgrano" que fue el que hundieron después con los 5 "Super Etendart" dar en río

grande, y luego del primer día el portaviones 25 de mayo, el portavión 25 de mayo, se retiró a puerto, con lo cual los "A4-PU" pasaron a Río Grande también, adelante, y en Malvinas cuando teníamos "Pucará", y... y unos "Turbo Mentor", como estamos acá en un ambiente académico es necesario dar alguna definición si no no tiene sentido estar acá, para nosotros el concepto de superioridad aérea, me imagino que es muy similar al de ustedes grado de dominio del campo de batallón, que nos permita para hacer operaciones aéreas, terrestres y navales sin interferencia prohibitiva del enemigo, creo que en todos lados es similar, lo que puedo asegurar que no hubo, si lo tuviera un grado de dominio total, tendría la supremacía o dominio de aire, como se considera puedo asegurar que ninguno de los dos tuvo supremacía del aire, ni dominio del aire, tuvimos bastante escasa superioridad aérea ambos bandos, adelante, como fue la preparación nuestra, nosotros doctrinariamente, respondemos a obtener la superioridad aérea como primer paso, para eso teníamos los M-3 que tenían misiles electromagnéticos y misiles infrarrojos, pocos infrarrojos y varios electromagnéticos, esos aviones los dejamos en las dos bases mas cercanas, a las Malvinas..., la artillería antiaérea, desplegamos.... Una sola batería "Roland" y muchas baterías de "escaigan" o de 35 mm.: la participación de la artillería antiaérea fue fantástica y fue conjunta, ejército y fuerza aérea actuaron muy bien ambas, desplegamos dos radares, un radar un TPS-43 de la fuerza aérea argentina y otro del ejército que fue el que destruyeron las fuerzas inglesas con un "X-ray" y la pregunta que se hacen todos y que pasó con la pista?, no hicieron nada?, miren aquí las pistas de puerto argentino porque no la agrandaron?, es la pregunta que creo que la mayoría se debe estar haciendo si recuerda algo de las Malvinas, bueno la pista se intento agrandar se llevaron placas de aluminio, maquinaria, pero el terreno de Malvinas es sumamente fangoso..., sumamente blando y las maquinarias que habíamos llevado, no servían, entonces se redistribuyeron las placas para hacer dispersión de aviones, un error, posiblemente, si adelante, ¿cómo se preparó el Reino Unido?, El Reino Unido tenía claro que la mayor amenaza era el poder aéreo argentino, tenía clarísimo, tenía claro también, adelante, que necesitaba superioridad aérea en la cabecera de playa, no existe y aquí hay muchos marinos que saben que lo primero que se necesita en una operación anfibia es superioridad aérea, no hay duda, tenía una gran deficiencia que era la alerta temprana ¿que hicieron para esto?, usaron la destructora tipo 42 como "piquete" radar o en alerta temprana; la artillería antiaérea la tenían cubierta perfectamente con los.... Misiles y artillería de tubo que tienen los buques el ejército que desplegaba y por último, completaron con los "Harrier" ¿como lo completaron? le pusieron los "Said Winder", le pusieron contramedidas electrónicas a la mitad del conflicto les llegó las bombas de rayo láser, y los dejaron preparados para el combate.

El 1 de mayo fue el día del inicio de las hostilidades comenzó con un bombardeo de aviones "Vulcan" a las 4 de la mañana y posterior a eso, vino la respuesta argentina, este es el día del bautismo de fuego nuestro, detengo un segundo para la operación "Black Back" en particular que no es por una sola operación hizo que en la realidad fueron cinco de las cuales tres tuvieron éxito demuestran lo que es poder aéreo que es lo que ustedes está estudiando en este momento, si bien no fue nuestro creo que corresponde como hombre de aire nombrarla porque esto es lo que es una

demostración de lo que es un poder aéreo, adelante, con los "Vulcan" despegados de Londres, se vinieron a... una base inglesa, luego a la isla Ascensión, hay volaron 8 mil creo millas, adelante, con dos "Vulcan", más uno de reserva que quedó en ascensión, adelante, 10 aviones reabastecedores más uno de reservo, 10 "Víctor", hicieron cinco reabasteciendo en vuelo a la ida y uno a la vuelta y lanzaron 21 bombas de 1.000 libras, esto lo arremetieron... con "escraiv", para tratar de destruir los radares argentinos que inteligentemente los apagaban cuando venían que venían porque sabían que... eran guiados y lo repitieron en 3 oportunidades, la idea, destruirá la pista de puerto argentino, que paso con esto?, adelante, esta es la pista de puerto argentino, acá la ven ubicada en la isla Malvinas y de la pista esos fueron los bombardeos que sufrieron durante todo el conflicto, este es el reguero, adelante, que siguieron las bombas de los "Vulcan", los dos, las dos serían digamos la del primer día y la del segundo y eso fueron las bombas, así que como quedó la pista se ven, ¿la ven?, un solo cráter, en ese, ese cráter tiene 18 metros de pista, que permitió la operación con los "Hércules" y de los "F28", durante todo el conflicto; los vulneró la zona de exclusión total que tenía, los ingleses, se hizo el puente aéreo bajo extremas circunstancias de riesgo, adelante en el 1 de mayo entonces, los ingleses nos bombardearon con los "Vulcan", después vinieron dos series de "Harrier" 12 "Harrier" en total, de los cuales le derribamos tres, con artillería de cubo, porque los hombres pasaron con 300 pies, ... pensando que esto no, íbamos a ofrecer resistencia y ya con la intención del almirante Bulguar de mandar un helicóptero a ver si.... El General Meléndez era el jefe de la guarnición aérea, y pusieron 12 "PAC" de "Harrier" sobre Malvinas, esto en la superioridad aérea, como la trató de conseguir los ingleses, como respondió a la Fuerza Aérea Argentina?. Como les digo derribando 3 aviones confirmados, en total , se consideraron que se averiaron a siete, los Británicos nunca más pasaron con los "Harrier" a esa altura,... tiraron bombardeo con total imperfección y respondimos con nuestros "Mirages" M-5, los "Mirage" M-5 le pegaron a una fragata a que tipo?, a una fragata tipo S-42, dicho en estos días los ingleses se acercaron con muchísima cautela porque realmente pensaron que no iba a ver resistencia, entonces estaban muy confiados, se acercaron incluso con el "Hermes" a 50 millas de Malvinas, lo cual es sumamente peligroso y en ese periodo la fragata S-42 fue alcanzada por las bombas de los Mirage M-5. logrando el bautismo de fuego de nuestra Fuerza Aérea, con esa fragata tipo S-42 que fue observada por muchísimos testigos desde la costa de Malvinas, había oficiales adelantados, marinos que dijeron le pegaron a un "AT-42" y como saben que es una "AT-42"? es igual a la Hércules y a la, ahora no me va a salir con el nombre de la otra, es igual porque todos compramos de los gemelos, teníamos que ser de las mismas fragatas, guarden ese dato porque posiblemente lo podremos tocar, creo que me voy a pasar muchísimo, pido disculpas, lo vamos a tocar después porque este es el 1 de mayo y cambia la guerra, con esto porque le pegamos a una fragata y esa fragata posiblemente era la "Sheffield"..... como fue el combate aire-aire?, a combate aire-aire, este es el diagnóstico de cómo los dos, "Harrier" derribaron a los 3 Mirages que enfrentaron , con semejante resultado que pensaría la Fuerza Aérea Argentina? que con 2 "Harrier" nos habían dado a 3 "Mirages", poco que analizar, sin posibilidad de tener Mirage para hacer combate aire-aire, adelante, que pasó entonces?, que las operaciones aéreas, dijeron que con los 4 derribos en total que hubo, porque hubo un "Pucará" en tierra, más

el bombardeo de los Vulcan y las tremendas operaciones aéreas de los "Harrier" era preferible defender las bases continentales y poner la casa interceptada en puerto... y de esa manera, cambió la superioridad aérea en las Malvinas, totalmente, de... a los ingleses, adelante, lo que no sabíamos nosotros, por un problema de inteligencia justamente era las falencias y los grandes diferencias que tenía Inglaterra, el poder aéreo inglés, como ser y ya lo nombre, no tenían alerta temprana, al radar de abordaje que tenían los "Harrier" no permitía enganchar muy fácilmente a los aviones argentinos y mucho menos a la altura a la que iban ellos, y no permitía el traspaso de la orden al misil "Side Winder", los misiles que se decían eran omnidireccionales, que los podían tirar de frente, etc., etc., no hubo ningún derribo de frente, todos los derribos fueron los tradicionales derribos que fueron practicados alguna vez, de cola y buen de cola, porque aseguran el derribo, adelante, no tuvimos en cuenta la precaución inglesa para entrar en combate, los ingleses no estaban en combate, así no más, se fijaban primero si no había escolta. Recién hay iban a atacar a los bombarderos, no antes y por último no teníamos en cuenta la desventaja numérica, ellos tenían un número limitado como nosotros, pero el número limitado de ellos era peor, estaban con... adelante, como fue la superioridad aérea?, la batalla aérea en San Carlos?, fue desembarco, cuando eligieron el desembarco ellos tenían relativamente la información de tiempo, estas son fotos reales por lógica, lamentablemente las mejores fotos deben estar al lado inglés viendo los aviones nuestros de frente, tenemos que contentarnos con estas, esta foto es un ametrallamiento de un M-5 y vean que lindo que debe ser, enfrentarse con todo esto, en teoría de la marina antes de empezar la guerra, era que , hicimos unas pruebas con la fragata 42 justamente la técnica, que hicimos en los ataques y ellos dijeron están todos arreglados, 2da vez cambiamos de posición mas bajos, y ellos dijeron están todos arreglados, con esa idea fuimos a la guerra, pensando que la Fuerza Aérea Argentina la íbamos a perder en dos empleos, el 50% en el primer empleo y el 50% en el segundo y así fuimos a la guerra con esos supuestos, pero consideramos que si le llegásemos a bajar una sola fragata, estábamos en tablas, ese fue el pensamiento del momento, hubo inclusive un ataque a la fragata desde todos los puntos, la única forma de entrarle es de forma ataque indio, desde todos los flancos, todos en forma simultánea, lo hicimos, casi nos matamos todos, entonces dijimos aquí hay que volver a lo de antes, la única táctica extraña que hubo fue ir en "fluida" para tratar de que el radar tuviera que saltar en la descrinación, pero con la triangulación que había era difícil y bajar todo lo que pudieran.

Durante la batalla de San Carlos, adelante, en ese sector, durante esos cuatro días, empezó el 21 terminó prácticamente el 24, se trató de atacarla desde todos los puntos posibles y de ello sufrieron muchísimas bajas es el momento mas vulnerable y no tuvieron superioridad aérea,...adelante, los aviones argentinos tenían aunque sea escolta virtual de los M-3 o cualquier otro sistema de arma que nunca teníamos A-4C con misiles... de primera generación no servían para nada, pero por lo menos enfrentar a alguien y eso no lo tuvimos, adelante, después descubrimos que los relatos ingleses, las características de la interceptación y el cuidado que tenían los "Harrier" para hacer esas interceptaciones, si hubiéramos ido con M-3 aunque sea, para el solo hecho de que el "Harrier" tuviera que pensar, hubiéramos disminuido aun más la superioridad

aérea en el estrecho de San Carlos, en fin, para mostrarles algo, esta foto hay la pusimos, porque allí hay un M-5..., a esta altura pasaban los aviones argentinos, realmente pasaban rozando los misiles, de hecho chocaron con misiles en alguno de los ataques cual fue; el balance de la defensa aérea del 21 de mayo?, para los ingleses, pusieron 50 PACS en el aire, 6 salidas por avión y no quedaron conforme con el grado de superioridad aérea alcanzado, por eso remitimos todos los transportes que eran de desembarco, lo retiraban, y ponían nada mas que los buques misilisticos, no acercaron el portaviones, que lo debería haber hecho, porque era aceptable, no tenía superioridad aérea y hacían como se dice la trampa mirística con los buques de guerra, como de dato anecdótico cuando hablamos de pista y no pista, 10 días después del desembarco tenían o operativas la pista, para los "Harrier" en la cabecera de la playa con placas de aluminio..., como ven la conclusión de superioridad aérea no fue total; tuvimos muchas bajas... pero no fue tal, hay no más esta en esa linda foto desde el lado de los ingleses, allí hay un A4 y allí hay otro A4, esta era la altura a la que atacaban no se los marinos, que altura tiene un puerto de mando de una fragata, 30 metros, cuando un avión no se ve en el horizonte está por debajo de los 30 metros, entonces, esa era la posición y así los percibían en San Carlos el primer día tuvimos 45 salidas, hicimos el 74% de los ataques marítimos, nos derribaron el 4% por artillería antiaérea y el 22% de los aviones por derribos aire-aire de los cuales, de 23 M-5, derribaron 5, de los 6 A-4Q de la marina, derribaron a 3 y ningún A-4 se derribó, lo cual nos preocupo por el lado de la parte de mirage como corregimos esto?, el 24 de mayo, cambiamos un poco las, es muy lógico que los mirage fueron más fáciles de derribar a pesar de que fueran más rápidos, pero tienen la mitad de Mario- viabilidad de los otros aviones y eso influye allí, van a ver ustedes una película, que era mucho cambiar en tres el medio de los barcos y eso no lo puede hacer en forma tan sencilla, para el 24 de mayo ya logramos pasar con el 81% de los aviones s y solo el 19% fue derribado, adelante, como estamos hablando de superioridad aérea, me dirán todos y porque no atacaron los portaviones...la parte ingles, y los portaviones se atacaron, hubo intenciones desde el primer día de tratar de localizarlos y batirlos desde entrada, porque es la superioridad aérea justamente, es una operación rentable ciento por ciento, así lo entendimos desde el principio y estas son las operaciones que hubo previas al "invencible", adelante, el 1 de mayo no pudimos hacerlo por la falta de abastecedor, de la parte de aviación de Fuerza aérea y porque el portaviones que todavía estaba operando ese día no hubo viento en calma y era un portaviones viejo que necesitaba por lo menos unos componentes de 20 millas de frente, no la tenía el 4 de mayo, se dispararon supuestamente Exocet, buscando los portaviones, de hecho le apuntaron a un blanco muy grande, dicho por los de "Super etendart", pero los ingleses rápidamente dijeron que habían hundido la Sheffield y se acuerdan que yo hablé de la Sheffield, la Sheffield supuestamente se derribo se hundía el día No. 1 el día 4, supuestamente, lamentablemente no hay forma de corroborarlo, atacamos el Hermes que era el que estaba allí, con los "super etendart, dispararon dos misiles juntos, porque el blanco era muy grande, si hubieran sido un blando mas pequeño hubiera sido una fragata que le daba protección, que da en el aire, no se puede contestar más, el 4 de mayo se dispararon dos contra el Sheffield, sigamos con la historia oficial el 24 de mayo por falta de material no pudimos hacerlo, el 25 de mayo tiramos "exocet" y se fue para el "Atlantic Conveyor" que tenían en ese, encima,

adentro 10 helicópteros , lo cual fue una gran perdida para desembarco inglés, y por último se logró hacerlo el 30 de mayo , el 30 de mayo atacaron el invencible, soy amigo personal del numeral 4 y me lo contó el, así que no creo que me mienta, adelante, como fue el ataque, el ataque?, fue con dos "super etendart", de los cuales no fue con u único "exocet", porque era el único que quedaba, no iban backup de rada y 4 A4C y nuestros queridos y nunca no muy bien ponderados chanchas o reabastecedores, despegaron de Río Grande en un operación de aproximadamente te 4 horas de vuelo iban los 6 aviones juntos, con los reabastecedores, que salieron bastante antes de Gallego, se pegaron...aquí empezaron el descenso para evitar el lóbulo del radar y atacaron el portaviones desde un ángulo que nunca iban a imaginar, principio de guerra, sorpresa, correcto, 25 millas antes, 40 millas antes levantan los "super etendart" , barren dos veces ven que esta el blanco corrigen rumbo siguen los 6 aviones juntos faltando 25 millas levanta "lock" dispara el misil y los superetendard vuelven a territorio y los 4 A4-C a "tricky" atrás de la estela que iba dejando el misil para ubicar el portaviones, supe pegados al piso viene la alerta del misil para el portaviones, quedan alertados del lugar del ataque, son derribados dos aviones argentinos, y los otros dos hacen impacto con bombas de 250 kilos, en el momento que pasa el numeral 4 que era el mas retrasado, cuenta que si había humo por los costados del "invencible" y de hecho el invencible tardo tres meses mas en llegar a puerto, no llegó con la entrada triunfal que tuvieron en Londres, llegaron 3 días después 3 meses después y repintado así fue el ataque con "invencible", un ataque de 4 horas de duración donde la parte conjunta actividad en su máximo esplendor y demuestra el poder aéreo que hay cuando se trabaja en forma conjunta, y hay se fue nuestro ultimo "exocet "vamos a ver otras tareas, les dije la ... de objetivos navales, por lógica es una tarea primaria de la armada, la parte de la batalla aeronaval es de la armada y colateral de la fuerza aérea, sin embargo, se invirtieron los roles y el grueso de la operación como lo han visto lo llevo la Fuerza Aéreo las pocas intervenciones que tuvo el poder aéreo naval fueron sumamente exitosas porque eran idóneas entienden? el armamento que leían era el ideal, hay ven impacto de cañon de 30, como atravesaban las bombas los buques, la cantidad de buques tocados es impresionante fueron 32 buques tocados en total y se hundieron únicamente nueve, porque las bombas no funcionaban los armeros le daban cuerda, a las espoletas, a las hélices, alas espoletas para reducir el tiempo de vuelo , par aquí pudiera armarse esa espoleta y lamentablemente el tiempo de retardo habían que tenerlo porque el avión pasa por encima, ese tiempo de retardo de la explosión hacía que la bomba atravesará todo el buque o en su defecto atacaron tan bajo, había veces que las bombas hacían "paticos", les decíamos nosotros, como le llaman ustedes cuando rebotan en el agua, pasaban por encima de los buques como por ejemplo está, bueno, que paso con eso cual fue el problema...tuvieron afectados , muy afectados con el accionar conjunto trabajamos la armada por un lado, la Fuerza Aérea por otro, adelante, no teníamos tripulaciones de reconocimeinteo como para ubicar donde estaban los buques, el buque esta en el mar y el mar sierpe el mismo, no esta detrás de la colina , cruzando el río, el mar siempre azul, no hay nada que hacerle, hay que tener coordenadas exactas para encontrar un buque, no puede ir 10 millas al este, separando de la "colorada", le llamamos nosotros, de la navegación y pasa por al lado y no lo ve, porque va a 10 metros del piso, a 20 metros del agua no hay forma

de verlo, está la curva de la tierra, el "C3" fue totalmente ineficiente, aquí nos faltó el armamento adecuado como el "exocet" y las técnicas, las técnicas fueron las que nos permitieron la valentía de los pilotos que ustedes vieron, adelante, otras tareas, interdicción ustedes dirán interdicción también es algo importante porque no atacaron los buques logísticos?, la gasolina, esos buques no tenía ninguna estación de gasolina cerca, los 50 buques esos que han... la mitad eran petroleros, sin embargo e hicieron dos ataques es el avión que esta hay, el "Canberra" , perfecto es un avión de largo alcance, no es un bombardero estratégico pero permitan volar bastante lejos, tratar de encontrar la flota, el segundo ataque fue con Hércules, por eso que los pilotos de Hércules sepan que son cazadores, este, se adaptó un Hércules una mira y se lanzaron dos bombas de 1.000 libras a un petrolero con un Hércules, adelante, la falta de exploración y reconocimiento imprescindible, adelante, y los buques logísticos que atacamos fueron atacados circunstancialmente, o sea, tuvimos suerte, por ejemplo, de atacar el "Atlantic Conveyer" que tenía 10 helicópteros dentro y muchísimo armamento para el desembarco, fue suerte era el buque que se le paso por adelante al misil que tiro el "super etendart", no fueron los blancos, que dijeron vamos a buscar nada mas que este blanco cuando uno entraba a la había de San Carlos vieron los buques que tiene tiempo a 1.000 km por hora de decir voy a atacar este, voy a atacar aquel otro, era al primero porque no sabe si llega al segundo y había 10 en línea pues atacemos al que esté y los que están normalmente en los buques de guerra, los misilísticos no los de transporte lamentablemente era así, lo lindo es llegar con armamento, o sea a 25 millas y que Dios te ampara, pero bueno era lo que teníamos, adelante, con respecto al ataque a objetivos terrestres hay dos situaciones, diferentes, San Carlos y la...agradable, que eran los dos puntos de desembarco era muy difícil de identificar las tropas como uno entraba bastante, lluvia de misiles y de artillería no había señaladores, no teníamos armamento inteligente como para decir a la bomba que se va a ir colgada, y... a donde debía ir, se atacaba lo que se podía, de hecho se prefería atacar las lanchas de desembarco que las tropas de tierra, además las bombas en ese sector se hunden, explotan abajo, no se entera nadie de que explotaron las bombas, es cierto el terreno es sumamente fangoso, así que los...fueron sumamente limitados y pagamos muy caro esto, Con respecto al apoyo aéreo cercano tendimos los "Pucará" y los Armaki y debido a la misma diferente señalización y lo lento que son los aviones, Por lógico son lentos para ese tipo de actividades, se hicieron sumamente vulnerables, adelante, con respecto a operaciones de reconocimiento ya hablamos era la responsabilidad primaria de la armada y fue el talón de Aquiles, los problemas conjuntos no hubo una inteligencia conjunta como la hablaba el General hace un rato, el "Netkiut" que era el avión idóneo para hacer exploración y reconocimiento con autonomía suficiente como para reconocer los mares, quedó fuera, de servicio al poco tiempo de iniciar las operaciones y que tal si o atacamos con C-130 con "traquet" o el avión que tuviera de hecho el Hércules derribado, sabe que hubo un Hércules derribado con misiles y cañones de ese Hércules estaba haciendo barrido, buscando exploración y reconocimiento iba rasante, levantaba barría y así volaba y esto no permitía detectar momentos sumamente claves como fueron del 1 al 4 de mayo, lo cerca que estaban, los dos, estaban los portaviones hay no mas, si hubiéramos tenido exploración y reconocimiento posiblemente hubiéramos podido agarrar los portaviones inicialmente,

el 12 de mayo estaba muy cerca y el 21 de mayo que vio el desembarco los hubiéramos podido agarrar antes de entrar al estrecho, entraron de noche y nosotros capacidad nocturna teníamos únicamente con los...ejemplo...de poder aéreo los "Nimrob" que eran la exploración y reconocimiento británico batió el record de permanencia en el aire, operando desde la isla de ascensión operaba 13, 15 reabastecimiento en vuelo, horas terribles de operación y todos los días tenían misiones de exploración y reconocimiento, además tenían los satélites propios y prestados; nosotros capturábamos imágenes de los satélites meteorológicos de hay subían y la triangulación excelente que hicieron los radaristas nuestros con los vectores de regreso de los "Harrier" después de atacar, triangulaban y de hay sacaban las posiciones, otras tareas transporte aéreo, heroísmo total...tremendo porque son indefensos no tienen con que defenderse, realmente las operaciones de los transporteros fue espectacular, duran las operaciones se mantuvo el puente aéreo, siguió operando el puerto argentino en todo momento con Hércules y con F28 si bien operaban no alcanzo a cubrir las necesidades de la guarnición militar Malvinas, y por sobre todas las cosas porque había que hacer los movimientos, había que ir hasta "Comodoro"....y de hay operar con los duplicaban la carga de trabajo de los Hércules y el reabastecedor, hoy nombro el general al "Boing" de ustedes que está precioso, nosotros en la guerra teníamos 2 KC-130 , si hubiéramos tenido mas Hércules es puedo asegurar que es destino atacar con mas aviones en mismo tiempo que atacar de a escuadrilla, ese fue el cuello de botella que teníamos y lo tiene cualquier fuerza armada en una operación, un reabastecedor generalmente es una ficha que pesa mucho y el accionar de estos señores de la parte de los reabastecedores fue heroico, cuando echaban que un avión salía con perdida de combustible, se acercaban para que el piloto tratara de envolver, bueno enganchar de hecho hay uno que voló una hora colgado, lo lanzaron en la vertical y aterrizó, adelante, con respecto a las fuerzas de seguridad, fuerzas especiales nosotros solamente las utilizamos como protección de los aeródromos, no los utilizamos como comandos a los de Fuerza Aérea.

Como apoyaron los ingleses?, esos son buzos recolectando información, intentarán atacar la base aeronaval de río grande que es donde teníamos los "super etendart", que es el avión que mas le preocupa a ellos, es el avión mas idóneo y atacará la base aeronaval Isla Borbón poniéndole granaditas a cada Pucará, bajaron 5 Pucará en tierra, con granadas y 3 o 4 turbomotor, y quedó demostrado que la operación del helicóptero en todo tiempo es fundamental en todas las operaciones aéreas.

Otras tareas, está linda la foto nos faltó accionar conjunto, sistemas C-3 ineficiente, no teníamos comunicación entre nosotros, realmente era un desastre y bueno pasemos, falta de comunicaciones seguras incluso ellos tenían operadores que hablaban el porteño perfectamente y teníamos realmente baja la inteligencia.

Estadísticas y números fue lo que me pidieron finalmente, tuvimos 445 misiones de combate de las cuales llegaron en blanco 272 misiones, es decir 64% de las misiones llegaron en blanco, que entiende por superioridad aérea?, misiones de transporte en el continente, 43.000 hombres, 9.000 toneladas de carga, en Malvinas con 10.000

hombres y 5.500 toneladas de carga; en puerto argentino hicimos 429 aterrizajes y durante el bloqueo 33 aterrizajes hicimos, esos son de un valor inmensurable, adelante, la Argentina perdió 57 aviones de los cuales 47 fueron de la Fuerza Aérea Argentina, 9 de la marina y una de la prefectura, los ingleses dicen que nos derribaron 117 si nos hubieran derribado 117 hubiéramos ido con mucho mas aviones de los que fuimos, ese es el número que da un oficial argentino y yo le creo a mis superiores, supuestamente derribamos 35 aviones o aeronaves de las cuales 11 fueron "Sea Harrier" o "Harrier" y 24 helicópteros, la realidad es que de acuerdo a lo que nosotros creemos se derribaron 47 aviones, lamentablemente porque en vez de 11 "Harrier" nosotros consideramos que se derribaron 23 "Harrier", no se de helicópteros, la parte de "Harrier", ninguna duda de creerle a los ingleses, nosotros tenemos la forma de corroborarla y me gustaría que alguno de marina me explicara la doctrina de empleo de un fuerza de tarea cuando le tocan cual porcentaje de su flota, debería retirarse del teatro?, tengo entendido que no supera el 10%, ósea se tendrán que devolver, estas fueron las bajas de...9 buques hundidos, de los cuales 7 fueron de guerra prácticamente, 1 lancha de desembarco y 1 buque tanque de bandera de un 3er país, que dice que lo hundió él porque tenía bombas adentro y no las pudo desactivar, se acuerdan cuantos buques vinieron?, eran 70 aproximadamente, buques averiados fuera de combate eran 9, puse al "invencible", pero el Hermes se acuerdan del cuento que existe del 1 de mayo, también debería estar allí, no tengo forma de corroborarlo por eso me tomo el atrevimiento de no ponerlo, lo debería poner y un montón de fragatas, algunas atacadas dos veces, total de aviones caídos fueron 32, buques tocados sobre un total de 70 buques de combate en cuanto a eso casi el 50% de la flota, prácticamente, quieren ponerle nosotros el 20 pues el 20% de la flota, o sea la efectividad de la Fuerza Aérea fue tremenda, adelante, porque pongo este buque? es el crucero "Belgrano" que fue el crucero que nos hundieron con el ... porque el crucero Belgrano se hundió el día 2 de mayo y lo hundieron fuera de la zona, ya se iban para puerto hacia 2 días, que estaba navegando hacia puerto Belgrano lo que las lucubraciones argentinas, dicen que como el 1 de mayo se ataco esa fragata, se acuerdan que les conté la tipo 42 que supuestamente era la Sheffield, ese día hay testigos oculares que dicen que la llevaron husmeando y se vieron fuertes explosiones en el mar durante la noche la Sheffield, supuestamente la remolcaron durante 10 días a ver si la recuperaban y la dieron por hundida el día 4 con el "exocet" que supuestamente era para el Hermes, los estoy confundiendo no, pero bueno, el crucero Belgrano se hundió el 2 porque estábamos muy cerca de llegar a la paz, estaban por firmar la paz, estaban en grandes negociaciones e iban a quedar perdiendo porque si nosotros estábamos hundiendo una fragata y ellos no nos estaban hundiendo nada, en aviones estábamos mas o menos parecido, por eso es que creemos en Argentina que se hundió el Belgrano, porque no generaba ningún tipo de amenaza a la flota bajas, porque lo pusimos con el Belgrano?, porque fue el que mas bajan le entrego a la Argentina, 300 y pico el Reino Unido tuvo 255 bajas de las cuales el 80% fue del poder aéreo, nosotros tuvimos 700 bajas 746 bajas de las cuales el 88% fueron por otras causas no por el poder aéreo, fueron por el poner naval, de esas 746 bajas la Fuerza Aérea Argentina sufrió 55 y de esas 55, 33 fueron pilotos, todo tripulación y de los 15 suboficiales que habían 5 soldados que fue en puerto argentino, de los 15 suboficiales 12 eran tripulantes de toda la Fuerza Aérea Argentina cayo prácticamente en el aire,

adelante, conclusiones, cuales fueron nuestras diferencias, accionar militar conjunto ósea, causa no tengan duda, la exploración y el conocimiento a gran alcance, la inteligencia, las técnicas y armamento para aire-aire, en aire-aire nos derribaron muy fácil porque nosotros en esa época no estábamos entrenados para ataques "multi Borne" y no sabíamos al mando no teníamos contramedidas no sabíamos que era una bengala, era muy fácil atacarnos y es contramedidas realmente son importantes en todas...

Conclusión esto es en Bahía San Carlos, pintura oficial, no se obtuvo la superioridad aérea grado tal para impedir la acción efectiva del oponente, ni un bando ni el otro, el grado de superioridad aérea "Tasforce" no fue el deseado, de hecho los almirantes británicos, una vez regresados a territorio fueron condecorados y pasados a retiros, habría sido por el stres que los habían pasado a retiro?... el "close support" fue inefectivo, por falta de superioridad aérea, exploración y reconocimiento y, señaladores de objetivo, indispensable las contramedidas electrónicas que todos en algún momento tenemos falencias en eso y por último la importancia que tienen los reabastecedores en vuelo como...poder aéreo, esto es lo que se supone que dijo Eisenhower en el año 1953 "las guerras por separado en tierra, mar o aire se han ido para siempre" lamentablemente no leímos este libro, adelante, nos queda mirar las Malvinas así en este momento, pero esperamos pisarlas nuevamente en el futuro.

DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS
SECCIÓN DOCTRINA Y REGLAMENTACIÓN

LA IMPORTANCIA DE LA LOGÍSTICA EN EL PODER AEREO

Por: Cr. Daniel Meléndez Riveros
Comandante Comando Aéreo de Mantenimiento

Deseo contarles algo que a través de la carrera militar me ha pasado, estando estudiando y compartiendo en diferentes unidades de la FAC, me invitaron a muchas partes y en especialmente a sitios con empresas que no tenía que ver con el sector militar, pero cada vez que iba a estos sitios fuera de las FF.MM me sentía muy orgulloso de estar en esos sitio, pero pensaba que el sito donde debería estar hablando es un sitio como este; y comencé a pensar que eso podría ser un sueño y quiero contarles que en el día de hoy se ha cumplido ese sueño. Quiero darles las gracias a mi general Director de ESDEGUE y al señor Coronel Otalvaro y en general a las directivas por haberme invitado y sobre todo a ustedes, que vienen a escucharme del por que la logística es importante para el poder Aéreo , como ha sido el éxito de ayer de la Logística, cuales son la oportunidades que tenemos en la logística hoy y que tenemos que hacer para mejorar todo el sistema logístico.

Antes de hablarles del tema quiero presentarles a la unidad logística que esta encargada y que tiene la capacidad de reparación de la FAC. Nosotros miramos el éxito de ayer, así era como concebían los grandes militares la logística, donde se veía un teatro de operaciones, unos sitios de almacenamiento y un centro de producción, tenían en cuenta el transporte y en los centros de almacenamiento, básicamente lo que acumulaban eran combustibles y municiones.

Durante la evolución del conflicto siempre lo que se buscaba era el éxito. Pero para garantizar el éxito había una relación bastante importante entre las tropas que estaban en el teatro de operaciones y los sitios de almacenamiento; y en esa época el enfoque era acumular inventarios antes de la batallas para cumplir con los objetivos. Durante esa acumulación de inventarios, había variables importantes que era la rata de consumo, rata de abastecimiento y la velocidad del transporte. La rata de consumo se trataba de dirigir que fuera menor que la rata de abastecimiento, para poder garantizar el éxito de la operación y la velocidad del transporte para mover ,los abastecimientos era la que le ayudaba a anticipar el movimiento de los mismos .

Si observamos esa primera parte , podemos mirar que en 1.919 Alemania entro a Francia a través de Bélgica, donde planearon avanzar una distancia y en realidad avanzaron un poco mas, y nunca tuvieron en cuenta el método del transporte para llevar los inventarios que necesitaban para continuar con la operación y ese camino hacia Francia hubo necesidad de detenerlo.

También si miramos en la rata de abastecimientos, observamos en Junio de 1.945 como el general Paton que se encontraba dentro de Francia, que dentro de lo planeado se encontraba unos días atrasados y efectuaron un replanteamiento donde se

colocaron unos 150 millas delante de lo planeado y dio como resultado el que se quedara sin combustible. El general Paton para hacer sus operaciones necesitaba de 350.000 Galones de combustibles, para mover esos galones necesitaba de 3.000 camiones que necesitaban de 300.000 para moverse y al no efectuar ese calculo se le pararon las operaciones. Todos estos momentos difíciles generan fricción e incertidumbre.

Según Clausewitz la fricción es todo aquello que aparentemente parece fácil , pero en cualquier momento se convierte en algo muy difícil, todos nosotros tenemos un potencial de fricción donde unos los tiene mas alto que los otros, y que también es importante para el enemigo generarnos mayor fricción y que la fricción normalmente se presenta cuando no tenemos buena concentración, un problema de fricción se puede presentar por ejemplo cuando en vez de meter las cantidad de combustible que necesito para un operación coloco 300 galones , cuando en realidad se necesitaban 3000 galones o viceversa. Para mejorar la fricción y la incertidumbre, que Clausewitz dice que nosotros los seres humanos no somos capaces de predecir todo, hay un nivel de incertidumbre en todos eventos que están sucediendo. Para eso manifiesta que importante tener información y hacer buen planeamiento; pero tampoco que el planeamiento sea tal que yo trate de planear todo y se presente una situación fuera del plan yo no haga nada.

Durante ese éxito de ayer, también fue importante tener en cuenta que el cambio organizacional e intelectual, era imprescindible y que lo dividen de dos maneras: la innovación y la nueva tecnología. La innovación no era adquirir más equipos, es generar nuevos procedimientos para hacer mejor la guerra y la nueva tecnología era adquirir un equipo para la misión que hacemos hoy hacerla mejor en esa época. Ellos llegaron a la conclusión que el cambio intelectual era lo primero que se debía de hacer y hay un ejemplo cuando ingreso el tanque en la primera guerra mundial, cuando paso de ser un tanque fijo a uno en movimiento; los logísticos aliados sabían que el tanque se iba a mover pero nunca pensaron en la velocidad, afectando el concepto operacional del empleo del apoyo logístico.

Un cambio intelectual necesita de un cambio en la manera de innovar y un cambio en la tecnología; todo esto siempre va a hacer blanco del enemigo y es hay donde nosotros tenemos tanto que estudiar el enemigo desde ese punto de vista como desde del punto de vista nuestro. Esa era la forma de pensar de años atrás.

Como es la logística de hoy, y yo la presento como un oportunidad, y vale la pena aclarar que hoy tenemos una muy buena logística , lo que yo le voy presentar muchos lo conocen, y lo importante es presentarlo como una oportunidad para mejorar, por que a la hora que mejoremos la logística para este tema la importancia del poder aéreo va a ser mayor. Si nosotros mejoramos la logística de las otras fuerzas, no solo estaremos hablando de poder aéreo a sino del poder militar de la nación y es donde la logística tiene un papel importante. Nosotros vemos ese esquema que empieza con operaciones y termina con operaciones, por que todo tiempo, los que están moviendo la logística son

la operaciones y todo el tiempo el líder militar esta enfocado en que esas misiones que se están desarrollando para ganar la guerra sean importantes, pero también es importante tener en cuenta la capacidad de reparación que tiene la fuerza.

Tenemos unos procesos que soportan las operaciones, que son el alistamiento. la capacidad de reparación, almacenamiento, sostenimiento, que tiene que ver con las líneas de abastecimientos, unos procesos de apoyo que son las compras y el manejo de los proveedores y el tema del transporte. Dentro del alistamiento tenemos que preguntarnos por la confiabilidad del sistema de armas que estemos utilizando. Que no es más que la probabilidad de utilizar ese sistema armas con éxito en un periodo determinado. La mantenibilidad es otra probabilidad que nos garantiza que siempre ese equipo o sistemas de armas lo repararemos en un periodo determinado y la disponibilidad es otra probabilidad pero en el tiempo, que nos permite determinar el alistamiento en cualquier periodo de tiempo. Estos tres valores nos van a dar mayor fortaleza en el alistamiento de los sistemas de armas. Ahora en la capacidad de reparación tenemos que mirar cual es la flexibilidad, que tan flexibles somos para adquirir una nueva capacidad de reparación, también cual es la calidad de esa capacidad de reparación y el tiempo de respuesta, que tanto nos demoramos nosotros para que esa regeneración se de y tenemos que estudiar cual es la vulnerabilidad de esa sistema de hace la capacidad de reparación, por que es una columna vertebral de todo este tema de operaciones y de logística después tenemos que tener claro la distancia de los centros de almacenamiento, si miramos los aviones, los almacenes esta alejados del teatro de operaciones.

Hay una diferencia ahora que estamos efectuando operaciones conjuntas hacemos la misma logística pero la aplicamos de manera diferente; debemos de tener claro la capacidad de almacenamiento en el teatro de operaciones y fuera del teatro de operaciones; cual es nivel de seguridad, que lo suministran los que planean la operaciones y determinan cuanto tiempo se van a demorar en las operaciones y lo importante, el saber donde están las cosas que se encuentran almacenadas y que tenemos.

Después viene el tema de sostenimiento y nuevamente necesitamos mirar la capacidad de la línea de abastecimientos, cuantos kilos, cuantas toneladas podemos mover en un periodo de tiempo determinado, cual es la longitud de la línea de abastecimientos segura que la podemos controlar, la rata, que es tan rápido fluyen las cosas por esa línea de abastecimientos y que tanto podemos ver que va caminando por esa línea de abastecimientos.

Después viene el tema de las compras que es un proceso de apoyo que en el cual tenemos que mirar el costo de esa orden, cual es la cantidad económica, que tenemos que pedir, cual es la demanda, cual es el pronostico y tiempo de entrega del proveedor, para que esa línea de abastecimientos sea fuerte que nos permita tener el almacenamiento adecuado para una capacidad de alistamiento para hacer operaciones y también tenemos que ver el proveedor que es parte de nuestra cadena logística, que

tanta calidad nos ofrece, los niveles de calidad que tiene, como nos ayuda a mantener el inventario balanceado para que los tiempos de entrega sean oportunos y que hace el proveedor para que nos incremente la productividad en los que estamos haciendo, como nos ayuda el para ahorrar, ya que el negocio es ganar-ganar donde el proveedor puede aconsejar el mejor camino que se debe de seguir para este proceso.

También hay que ver que tantas certificaciones de calidad tiene el proveedor por que nos asegura que todo el proceso que el maneja, este dentro de nuestro esquema por que al final debemos de garantizar calidad en la logística para que las operaciones se hagan bien. Luego viene el análisis de los modos de transporte, tenemos cinco modos de transporte, tenemos que conocer cada modo, capacidad, velocidad y costo por que con el transporte vamos a asegurar todo el proceso logístico. Para que todo esto funcione necesitamos información representados en unos indicadores que para hoy son muy oportunos tenerlos en cuenta, para la parte de operaciones el tiempo para golpear y rata del ataque y eso lo manejan los de operaciones; para la parte logística necesitamos saber el tiempo para desplazarse y la velocidad del transporte, también necesitamos saber el tiempo de reabastecimiento y finalmente necesitamos conocer los resultados estratégicos de todo este esquema. Para poder tener información de todo esto es necesario conocer la estrategia de lo que vamos a manejar , por que ya les dije que las fuerzas manejan de forma diferente la logística y también podemos ver con un ejemplo cuando solo tenemos un avión la estrategia no va a ser almacenar si no cuando se daña hay que comprarlo, cuando tenemos muchas aeronaves, la estrategia puede ser la acumulación de un nivel de inventarios que nos asegure un nivel apropiado que permita cumplir con la operaciones.

Definida la estrategia que hay que traducirla y trasmitirla a las personas que trabajan con nosotros, donde se debe de colocar en un lenguaje claro y sencillo por que al final son ellos quienes ejecutan las acciones para que se puedan alinear y Direccional el comportamiento de cada uno de las personas de la organización, además hay que tener en cuenta que el sistema logístico es el blanco del enemigo, donde se debe de tener en cuenta cual es la importancia, vulnerabilidad, la parte critica y como nosotros podemos defenderlo y además tenemos un problema con este tema logístico, donde hay cuatro factores internos de ese sistema logístico, la variabilidad que tiene que ver que artículos nos están demandando y la demanda depende del tiempo para golpear y la rata del ataque y esa demanda tenemos que tratar que la variabilidad de la misma sea menor, además tenemos incertidumbre donde se debe de minimizar en lo posible . También se presenta la fricción donde las personas van a una velocidad diferente. Hay que sincronizar todo este sistema para tratar de acomodar las velocidades cada una de todas estas personas que pertenecen en el proceso y todo funcione bien, sincronizar lo anterior es muy complejo y viene la pregunta y que horas yo trabajo? Es complejo pero hay formas de hacerlo que sea amigable a nosotros y siempre estemos enfocados en la forma como se gobiernan operaciones, donde el que realmente gobierna la capacidad de operación de cualquier Fuerza Militar son los que manejan la logística, adicionalmente a lo que se toco, el mundo de hoy exige otras cosas adicionales en la logística, además de volar mas horas , exige: alistamiento rápido y con calidad ,

productividad , rentabilidad, a pesar que no generamos recursos, pero tenemos que tener como referencia con la que hacen afuera, reducción de costos con la rotación de inventarios y esto se vuelve como un partido de ajedrez como una gran cantidad de procesos, el enemigo pendiente de nosotros, variables, complejidad e incertidumbre y además de factores externos que nos están afectando los cuales tenemos que conocerlos, por que si no los conocemos todo lo que hagamos no propenderá hacia la mejora. Es de aclarar que lo que se esta haciendo hoy se esta realizado bien , lo único que quiero es contarles una historia para ver como lo podemos hacer mejor.

Factores que afectan la logística:

Economía
Globalización
Transporte
Distancia
Densidad producto
Vejez de la aeronave
Educación logística
Medio Ambiente
Presupuesto Menor
Movilidad
No autoabastecimiento
Sistemas de información.

Volviendo de nuevo al cuadro, podemos apreciar la complejidad de los procesos, factores internos, indicadores, factores externos, la pregunta es ¿como los podemos organizar en un sistema logístico para cumplir con esa demanda de forma efectiva, sabiendo que el tiempo del sistema logístico siempre es variable?

Les quiero compartir un modelo de desarrollo de la gestión que implemento CAMAN para tratar de manejar todo esto y CAMAN en la FAC esta encargada de la capacidad de reparación.

Oriente la organización a la estrategia es lo que se va a tocar en los próximos minutos, pero antes deseo hablarles del Comando Aéreo de Mantenimiento donde su misión es hacerle el mantenimiento mayor a las aeronaves para incrementar la capacidad operacional de la fuerza, la visión del CAMAN es compartida con el ministerio de defensa y las fuerzas es convertirnos en la mejor industria de mantenimiento aeronáutico de la fuerza publica, tenemos un centro de mantenimiento con 78 años de experiencia además de la inversión en dinero y ganas para apoyar a la fuerza publica para seguir ganando la guerra y sobre todo aprovechar los costos, que en este caso se esta hablando de la mano de obra, que esta fluctuando en el valor de US 10 en el CAMAN , de US 20 a 25 en la parte civil y de US 80 o más en el exterior, esta es la diferencia importante. Tenemos unos procesos productivos como son : reparación de componentes mayores, menores, reparación de aviones, calibración. Haciendo un

análisis en la unidad se estableció que solo un 5%-7% de las personas comprendía la estrategia de la Fuerza y de la Base para ser un centro de reparación que apoye el sistema logístico del poder aéreo.

También encontramos una barrera en la gestión donde muchos de los comandantes no revisábamos como iba esa estrategia si no eventualmente se le colocaba la tarea al de planeación para que verificara, con un reporte mensual o bimensual a la Fuerza, pero la realidad es que nosotros no estábamos verificando si la estrategia estaba dando éxito o si necesitaba de algún tipo de mejora, encontramos que un 25% de los comandantes reconocían a las personas por la estrategia y el otro 75% no reconocían a las personas por la estrategia.

En la barrera de los recursos también encontramos que podíamos mejorar para que un porcentaje mas grande de toda la estrategia estuviera cubierto con el presupuesto necesario para que finalmente la estrategia tuviera éxito. Y que hicimos volvimos a lo básico , resulta que el poder aéreo además de todo lo que nos da poder sobre la nación , además de todo ,lo que dijo el oficial Argentino, también nos da una información de lo que hacemos todos los días, entonces volvemos a lo básico, entonces miramos la información de lo que hacemos todos o días para arreglar el tema logístico.

Nosotros los pilotos siempre que volamos pintamos en el mapa de donde salimos y para donde vamos y trazamos unos punto de chequeo, pintamos unas flechitas que tienen una información básica para garantizar que vamos a cumplir la misión y siempre usamos una lista de chequeo para que no nos equivoquemos , por que si nos equivocamos tenemos el riesgo de no cumplir la misión y la cabina de vuelo la utilizamos para mirar como es el comportamiento de la misión y poder atacar el tema de la variabilidad cuando nos dicen que la operación es en otro lado o la incertidumbre cuando aparecen las fallas o la sincronización cuando, los miembros de la cabina cada uno está a velocidades diferentes, o la complejidad cuando todos tenemos que estar metidos en el mismo punto para batir el blanco, cada vez que uno volando se abre de la ruta, se corre un poquito a la izquierda o derecha de la ruta, tiene que hacer una corrección, pero tenemos que trabajar siempre para pasar por los puntos A;B;C y D, que estos puntos nosotros los llamamos en nuestro sistema de gestión objetivos estratégicos, lo que esta en la flechita los llamamos indicadores, que nos miden si estamos cumpliendo con el objetivo estratégico, el mapa lo lamamos mapa estratégico, y cada vez que nosotros nos corremos a la derecha o la izquierda si tenemos que corregir lo llamamos proyecto o iniciativa estratégica , esto cuando comenzamos a mirar lo básico en la Fuerza Aérea descubrimos que ya había una persona que había pensado en eso y ella era la empresa privada, que también la aplican organizaciones sin animo de lucro y organizaciones militares, se llama Balance Score Card y nosotros la bautizamos como un modelo de gestión para ganar la guerra y que es lo hace el modelo, todo eso que yo les conté un poco complejo, lo que hace es volverlo en términos operacionales atravez de mapas utilizando el mismo concepto que se utiliza para volar para que las personas que están abajo lo entiendan muy fácilmente.

Imagínense ustedes una misión para un piloto o que el piloto planee su misión y la escriba , por ejemplo de voy de Bogota a Barranquilla y escriba todo lo que hace, resulta fácil de manejar, por lo tanto lo mismo que nosotros hacemos volando se lo ponemos en un mapa a las personas para que ellos entiendan que tiene que hacer y importante que estemos alineados con la Fuerza Aérea este desarrollando, con la Jefaturas, cuando ya se hace el mapa de la unidad , que los demás mapas que van bajando del grupo, escuadrón y las personas, estén todos alineados, para que cada uno sepa ,como contribuye diariamente para que la estrategia se cumpla , por que cada uno hace que la sincronización de todo este tema logístico sea mas fácil o mas difícil, y en la medida nosotros hagamos que cada uno sepa que pasa si se demora o no se demora, diseccionamos el comportamiento y el desempeño de todo el sistema logístico, para que mas nos sirve ese sistema, para definir roles y responsabilidades por que nosotros estamos organizados por funciones, pero resulta que el sistema logístico es transversal y maneja es procesos, seguimos con las funciones pero tenemos un responsable del proceso con su respectivo rol; ayudamos a resolver el problema de la estrategia con el presupuesto, estandarizamos los procedimientos que hay para interactuar entre todos , mejoramos la toma de decisiones, compartimos las mejores practicas , como todos estamos mirando que están haciendo todos para contribuir a la estrategia, resulta que tenemos una ventaja grande en la fuerzas Militares y es que tenemos gente muy buena , pero a veces no sabemos quienes son esas personas buenas y es con este sistema que podemos ver realmente quien esta contribuyendo a la estrategia, mirando quienes contribuyen un poquito mas a la estrategia sin desmeritar el aporte de las demás personas, y esto lo podemos compartir con toda la organización y por ultimo, nos va a facilitar desarrollar el sistema de información que cubría todo el proceso, por que de pronto tenemos mucha información que no nos sirve y nos distrae; como lo hacemos:

Resulta que nosotros miramos cuatro perspectivas, primero siempre tenemos claro cual es la visión, estrategia general, una perspectiva financiera que simplemente nos vamos a preguntar como nos van a ver nuestros jefes de nosotros en el tema de presupuesto, y como a veces no nos preguntan , debemos de ir a preguntarles, también tenemos que mirar el cliente , y lo primero es identificarlo, por que hay varios clientes, por que a veces ofrecemos diferentes servicios y una vez identificamos los clientes le preguntamos al comandante que es lo que quiere, lo mismo que al piloto, y esas son las necesidades que debo de satisfacer a mis clientes, luego miro cuales son los procesos internos que me que me van ayudar para satisfacer las necesidades de los clientes y luego miro a ver como la organización todos los días aprenda y mejore continuamente, y lo que estoy haciendo es una transformación cultural para enfocar toda la organización a la estrategia, con este desarrollo es ese nuestro mapa estratégico; con este mapa nosotros volamos todos los días y vemos como estamos mejorando continuamente. Tenemos una perspectiva de crecimiento y aprendizaje que esta mirando el tema cultural que realmente se vaya haciendo una transformación en la cultura, por que necesitamos que pasemos de ser reactivos a pro activos, y hay formas de medir si somos o reactivos o pro activos; necesitamos también garantizar que los valores institucionales los estamos cumpliendo, los estamos viendo, tema de cultura,

clima, necesitamos que la gente este contenta, por que los que están arriba y abajo tengamos abierto el corazón y en la medida que estemos contentos en el trabajo lo vamos a hacer mejor.

Trabajar para que seamos mas seguros en el tema de seguridad industrial , en el tema de seguridad aérea y en el tema de salud ocupacional, nos toca cuidar a todos los integrantes de las Fuerzas Militares, nos toca actualizarles las competencias, acordémonos que dijimos que el éxito de ayer era el cambio intelectual por que si compramos una tecnología y no le actualizamos las competencias , podemos cambiar el concepto operacional y no conocer lo logístico sin tener un fracaso , y utilizar las tecnologías estratégicas para mejorar lo que decían antes, la misión que cumplimos hoy; no más que eso.

En el tema de la seguridad que los tenemos en casi todas las unidades, tenemos que trabajar para que los vecinos nos ayuden a cuidar y estén del lado nuestro y reducir la vulnerabilidad al sistema e incrementar los niveles de seguridad dentro del sistema de seguridad.

En el tema de capacidad operacional que es la capacidad que tenemos en la base, debemos trabajar para la calidad que es una exigencia del tema de la logística, trabajar el plan de producción que es la velocidad, productividad, y urbanizar el proceso comercial, que es el venir a contarles a ustedes que hay una unidad de la fuerza publica que tiene una excelente capacidad, que necesitamos que la usen, por que solo se esta usando como a un 35%. Para poder garantizar eso que nos va a incrementar la capacidad operacional necesitamos un tema de cadena de abastecimientos que nos va a garantizar alta disponibilidad de material en el momento oportuno , mejorar la agilidad administrativa , por que a veces somos muy rápidos y en otras partes hay persona que lo hacen muy despacio, y eso es normal; mas fricción o menos fricción y eso para utilizar el presupuesto y ser mas rentables es lo que hacemos, que si reparamos un tanque aquí y lo comparamos contra Brasil por lo menos lo hagamos muy parecido.

Con este mapa estratégico, nosotros queremos alcanzar esta visión y ahora quiero contarles cuales son los componentes de ese mapa estratégico. Montar este sistema es fácil , pero es como si estuviéramos en un mar picado, las olas del mar picado no permanecen mucho tiempo si no es a unas horas, hay que tener en cuenta que esto puede pasar. El componente del mapa estratégico son los objetivos con el mapa, y ustedes ya apreciaron las flechitas, que hay que montarlo con la relación causa efecto para saber que si la gente no esta contenta, muy seguramente la capacidad operacional no se va a dar. Hay otros componentes y ese es el objetivo del mapa y esto es lo que la estrategia debe de alcanzar y es critico para el éxito, optimizar el plan de producción, velocidad, productividad, como voy a medir y rastrear que ese objetivo se este cumpliendo para que la estrategia se de; unos indicadores de gestión, donde vimos atrás la rata de consumo, la rata de abastecimientos, capacidad instalada. Como quiero mejorar, adonde estoy y adonde quiero moverme, entonces aparecen o están unas metas y como voy hacer para mejorar esas metas, que serán con la realización de los

proyectos estratégicos. Y lo manejamos con unas graficas muy sencillas, solo es sumar y dividir y le colocamos unos colores igual a la metodología que manejamos en los aviones, donde tenemos tres colores, verde, amarillo y rojo; cuando esta verde no nos preocupamos, cuando esta amarillo le decimos al copiloto mire a ver que es lo que esta pasando y cuando esta en rojo aplica un procedimiento de emergencia y además le colocamos un color azul para apreciar lo que se hizo por encima de lo planeado y para poder ver a esas personas que están dando mas de lo que le estábamos pidiendo.

Con esta implementación, lo que hemos conseguido es que hay gente con mas creatividad, tenemos mejores resultados, nuevas ideas, sabemos cual es el nivel de aceptación de la gente y hemos hecho mejoras a esa cabina o a esa forma de operar los aviones para conseguir el poder aéreo y ahora lo estamos aplicando para poder administrar de una manera mas eficiente. con el concepto de mejorar continuamente lo que estamos haciendo.

Se van a presentar unos resultados, que lleva dos años desde el momento que la fuerza Aérea autorizo su implementación. les traigo un indicador de alistamiento, que es clave, cual es la disponibilidad de nuestras maquinas para obtener el poder aéreo. En un año se presento un incremento del 41%, también se evidencia un descenso, por que se presentaron unas inspecciones estructurales que llegaron juntas, que hizo que se bajara el nivel de alistamiento, también se evidencia la meta de este año que es el 78% y con esto podemos monitorear día a día que es lo que esta pasando. También tenemos un tema de contabilidad importante que muchos de ustedes o lo han tenido o lo van a tener, donde la contabilidad es un factor muy importante para la logística, por que la nos permite calcular los costos y si nosotros no tenemos control sobre los costos, podemos fracasar; esta grafica nos muestra la diferencia contable que teníamos en el Comando Aéreo de Mantenimiento en miles de millones de pesos desde el 97, llego al 2.002 a 138.000 millones, llegando al 2.003 con trabajo en equipo, focalizando a las personas, alineado a todo el mundo con metas claras, llegar a 17.000. millones y la meta para el año 2.004 es dejar la contabilidad saneada. También vimos que hay una exigencia en la logística que es la reducción de inventarios; yo debo de acumular inventarios, pero cuando acumulo mucho, pierdo visibilidad, y también cuando acumulo mucho pierdo la oportunidad de tener plata para comprar más armamento o a lo mejor tener mas aviones listos. Este es el comportamiento de los inventarios en el comando Aéreo de Mantenimiento desde el año 97 en miles de millones de pesos; fue subiendo y en el 2.002 al 2.003 hicimos una reducción del 25% y esperamos tener el inventario que necesitamos para poder soportar todo el movimiento del sistema logístico, con un nivel de seguridad que nos garantice un nivel de servicio del 78% de alistamiento de los aviones, necesitaríamos 12.mil millones de pesos.

El tema del cumplimiento de las reparaciones hay una grafica que nos muestra el comportamiento en los últimos tres años y el incremento que se presento del 2.002 al 2.003 del 23%, pero lo mas importante es que el sistema nos permite buscar metas mas esforzadas y nos permite llegar a 11.000 en el año 2.004, por que podemos identificar

que es lo que tiene que hacer cada uno, y cada uno tiene que hacer cuatro ordenes de trabajo al mes para llegar a las 11.000 que teníamos proyectadas en forma mensual.

También es importante la vulnerabilidad del sistema, nosotros le preguntamos a los vecinos como se sienten con la seguridad que nosotros le brindamos, que nos da aproximadamente un 82%, le preguntamos acerca de la presencia, la reacción, la confianza, trato, hemos encuestado 1.500 personas, donde la meta para este año es de 85%.

También les hable que la gente debería de estar contenta , nosotros tenemos una medición donde la gente dice que 69% de las personas están satisfechas , tenemos unas variables que están en el cuadro que nos miden unos factores que permiten al final medir el clima de la organización total que esta en un 67%. Cuando obtuvimos esos resultados, nos preguntamos y ahora que hacemos? El sistema nos permite ir preguntarle a otro como esta y empezamos a buscar internamente y no fue fácil, estuvimos visitando una empresa del sector privado y nos dijo que estaba en el 98% y, entonces nos desanimamos, por que uno cree que 69% esta bien por que uno ve las encuestas del presidente y ve que lo aprueban en un 69%; pero resulta que las empresas donde fuimos estaban en el 98%, cuando íbamos caminando con las personas que nos contaron, le comentamos que estábamos en el 69%, y las personas dijeron que no se preocupe Coronel, que cuando iniciamos nosotros teníamos 70%, después de seis años llegamos al 98% . la meta para el 2.004 es del 78%.

También hay una exigencia de calidad para la parte logística, la FAC inicio un programa para la certificación de sus trabajos de mantenimiento con las normas ISO, en el mes de octubre nos certificaron un laboratorio con la norma ISO 17025 y pudimos notar un sistema de gestión de calidad que nos permite ver en cada proceso cuales son las no conformidades detectadas y cuales son las corregidas, en 2.003 corregimos el 33% y la meta es el 70% en el año 2.004.

Resulta que todo esto que les he contado, toda esa cantidad de indicadores y objetivos que los manejamos con el concepto de la cabina de vuelo y en una mirada muy rápida podemos ver que estamos haciendo en forma superior a lo que planteamos que esta en azul, que estamos haciendo en lo que esperamos, en donde estamos aceptable y en donde tenemos que realizar un procedimiento de emergencia para mejorar y cuidado con esto, mejorar no significa molestar a las personas ,es mirar que les hace falta a las personas para que pueda cumplir con su trabajo.

Como hemos logrado todo esto? Ya les conté con la implementación de ese sistema, además del trabajo en equipo, con la gente que tenemos es muy buena, con la educación que nos han dado es muy buena, que nosotros tenemos la capacidad para triunfar y para hacer que ese sistema logístico cada vez sea mejor y también nos permite alcanzar los resultados focalizando lo que estamos haciendo trabajando en equipo.

También el sistema nos a dado unos intangibles, que hoy en día cada vez cobran más fuerza, por son los que hacen que seamos mas grandes, en las empresa comerciales es el que le permite valorar las acciones, en nosotros es lo que nos va a permitir ganar la guerra, tenemos una valoración real y continua de la gestión, tenemos una estrategia clara para toda la organización, el estar comunicando la estrategia hacia abajo y recibir la comunicación arriba nos permite un sistema de comunicación permanente, tenemos la gente trabajando para lo que queremos que haga, obviamente tenemos fallas, ya que estamos mostrando rojos, pero lo más importante es que sabemos donde están las fallas para comenzar a trabajar, que pasa cuando aparece el rojo nos esta formando una idea que necesitamos trabajar en equipo, esa persona o procesos que esta en rojo ,lo que necesita es un apoyo para que lo saquemos adelante, es mas fácil para tomar las decisiones y por otra parte focaliza el problema a tiempo y cuando las personas empiezan a hacer mas, se dan cuenta que son muy capaces y útiles para el trabajo que estamos haciendo en las Fuerzas militares.

Esto era lo que tenia para contarles el día de hoy, espero que les haya gustado, lo hicimos con mucho cariño y de parte del grupo de trabajo del CAMAN y de la FAC muchísimas gracias por la invitación.

DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS
SECCIÓN DE DOCTRINA Y REGLAMENTACIÓN

EL ADIESTRAMIENTO Y SU RELACION CON LA APLICACIÓN DE LAS FUERZAS

Por: Tc. Patrick k. Dotty
Tc. Robert Joderf

El tema de entrenamiento de los pilotos es imposible tener combate efectivo, operaciones efectivas sin primero ingresar con buenas bases de entrenamiento.

Tres conceptos y objetivos generales

1. Nuestro programa de vuelo ha cambiado en mas de 30 años teníamos un solo programa de vuelo para todos los pilotos de la Fuerza Aérea y durante los últimos 10 o 15 años hemos cambiado a otros tipos de entrenamiento.
2. Va por el camino mas conjunto y combinado, se esta trabajando cada vez más con la Armada y el Ejército, este es el cambio de los últimos 10 años, por supuesto es muy importante porque no se hace la guerra sola hay que trabajar con las otras armas, entonces es mejor empezar con el entrenamiento
3. Rendimiento como base de las operaciones.

Los aviones que se usan en entrenamientos de pilotos y la ubicación de las bases que se usan. Lo importante es que los aviones son de tres armas de las Fuerzas Armadas, porque están marchando hacia operaciones mas conjuntas, es mas importe por que es más eficiente y se puede compartir los recursos, horas de vuelo y las instrucciones, por ejemplo:

El T-37, T-38C, T-1, T-38 son de la Fuerza Aérea
T-34, TC-12 de la Armada
Helicóptero UH-1 del Ejército

Estos aviones se utilizan para las Operaciones Conjuntas, El T-6 es el mejor ejemplo porque esta reemplazado el T-37 de la Fuerza Aérea y el T-34 de la Armada con el mismo avión T-6, y recibimos los primeros aviones T-6 hace 3 años y nosotros fuimos uno de los primeros instructores en este avión. Se van a reemplazar estos dos (2) aviones con uno para hacer mas conjunto con la Armada y cuando hablamos de Operaciones Conjuntas estamos hablando mas de la Fuerza Aérea y la Armada Nacional, porque el Ejercito no usa aviones de alas fijas, ellos usan Helicópteros, esto en cuanto a los helicópteros. Si estamos en conjunto con las tres Armas, pero con los aviones de alas fijas solo estamos hablando de la Fuerza Aérea y de la Armada.

Ubicación de las Bases que se hacen entrenamiento:

Laughlin – Texas, Shapperd, Vance, Colombus, Randolph, Moody, Shoppard, todas son bases de la Fuerza Aérea, Pensacola y Corpus Christy son de la Armada y Ft. Rucker donde se hace entrenamiento en Helicópteros y es del Ejercito, pero a pesar de que son bases de armas específicas, también tenemos por ejemplo en Vance Ft. Base, casi mitad y mitad de alumnos de la Fuerza Aérea y de la Armada y en Pensacola y Corpus Christy a pesar que es una base de la Armada, hay como una mezcla de alumnos de la Fuerza Aérea y de la Armada y en Ft. Rocker hay entrenamiento de helicópteros para las tres (3) Armas, entre todas estas bases hay pocos alumnos de otras armas y otros países, también el mejor ejemplo de esto es en la base de Shapperd donde se hace el programa de Otan donde tenemos alumnos de 12, 13 o 14 países de Europa y también Alumnos de América del Sur.

PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

Esta dividido en tres etapas mas o menos

1. FILTRO
2. PRIMARIA
3. AVANZADA

Estas son tres etapas en que los alumnos pasan para recibir y ganar sus Alas de Plata y es con Alas de Plata que llegan a ser Pilotos y después hacen otros cursos para ser calificados en su avión de destino. Para ser piloto es un programa de tres (3) etapas:

PRIMERA ETAPA – INTRODUCCION DE VUELO

La primera etapa se llama **Introducción a los Principios Básicos de Vuelo**: Esta etapa tiene dos objetivos, el segundo objetivo no lo dice pero actúa como filtro para separar los candidatos que no tengan capacidad o la actitud para aprender bien los principios de vuelo y los que no van aprender fácilmente y después de todo no van a tener éxito, así que es un filtro para separarlos muy temprano porque así podemos ahorrar horas de vuelo y dinero. Este programa se lleva a cabo en varias partes del país, por que es un programa para manejar pequeñas Escuelas de Vuelo que son civiles, antes se usaba en los años 80 el avión T-41 que es un Cessna 172, todos sus instructores eran civiles pero el programa fue manejado por la Fuerza Aérea directamente y finalizando el año de 1980 se reemplazo el T-41 con el T-3 construido por una compañía Irlandés, se uso por unos años, pero después por problemas con el motor y unos accidentes se decidió dejar este avión. Después no se tuvo nada que volar así que ahora se tiene este programa que se usa en las Escuelas pequeñas en todo el país para que los candidatos obtengan su licencia civil de piloto y si ellos pueden alcanzar esta licencia de piloto civil pasan la primera etapa. Así que, si pasan la primera etapa pasan a la próxima etapa. Que es la primaria.

SEGUNDA ETAPA - LA ADIESTRACION

Este programa es manejado directamente por la Sede del Comando de Educación y Rendimiento del Aire, es para candidatos que vienen de tres fuentes que tenemos, hay tres fuentes que se tienen para ser oficiales para la Fuerza, esto es como base de las fuentes para cambiar la Fuerza Aérea, es decir que tenemos una cantidad de oficiales, pero eso no es suficiente para lo que necesitamos, así que hay dos fuentes más el ROTC que es un programa universitario que los alumnos cuando están trabajando su licenciatura y en la universidad toman cursos para aprender sobre las ramas militares y cuando terminan y se gradúan reciben su título o licenciatura y también su comisión como oficial de la Fuerza Aérea y también hay otra fuente que es el OTS es una orden de un curso de solo tres meses muy cortico es para personas que ya tienen su título o licenciatura y solamente tienen que aprender el tema militar.

Tenemos las tres fuentes y así vienen los candidatos para el programa de entrenamiento de vuelo.

Para tener una idea de las cifras del programa

IFT EN CIFRAS
27 de octubre 98 al 1º Marzo del 03

AFOATS	USAFA	TOTAL
103.932 Horas	77.662 Horas	181.594 Horas
2.512 Completado	1.693 Completado	4.205 Completado
459 Activos	53 Activos	512 Activos
126 Eliminados	66 Eliminados	192 Eliminados

Después de todo como se explico es un filtro donde se puede apreciar que solamente 192 fueron eliminados un poco menos del 5% que no es mucho pero es una manera de ahorrar las horas de vuelo en aviones más caros.

Después de cumplir con la primera etapa de rendimiento para ser piloto, los candidatos entran en lo que normalmente es nuestro año de Escuela de ser Pilotos, es lo que llamamos la etapa primaria del entrenamiento, ahora mismo se esta usando tres aviones distintos para realizar este entrenamiento, el T-37, T-34 de la Cabina y el T-3 que va a remplazar los otros aviones en algún momento.

En esta etapa primaria ya se menciona las aeronaves y el objetivo principal es enseñar las destrezas básicas del vuelo, el programa ya se puede ver la cantidad de semanas, vuelo, horas y hay una cantidad vuelos en simulador por que ahorra mucha plata usando el simulador y no el avión y hay 300 horas teóricas en aula. El enfoque de esta etapa es la aviación básica, las destrezas básicas el vuelo visual lo que llamamos mayores visuales y vuelo instrumentos e introducción a formación pero siempre con dos

aviones y navegación y una vez que el candidato que ha cumplido con esta etapa, según su orden de mérito puede elegir el próximo curso.

Los cuatro cursos que los candidatos pueden elegir, después de esta etapa.

Curso de Transporte / Tanquero: T-1A Beech "Jayhawk" se usa este avión desde hace 15 años. El enfoque de este programa es más el ambiente de instrumentos y navegación, por que van hacer pilotos de transporte o pilotos de aviones tanqueros, se puede ver la cantidad de vuelos y horas; y se destaca las 55 horas como observador, vuela en el avión pero no están volando solo observadores, y finalmente reciben un poco entrenamiento básico en lanzamientos aéreos y reabastecimiento en vuelo por supuesto en este avión no se puede hacer, solamente hacen el entrenamiento básico.

Curso Combate /Bombardeo: Northron T-38 "Talon" avión muy antiguo, fantástico y sirve bien para este papel, esta bien equipado, el objetivo primordial es preparar los graduados para el combate y los aviones bombarderos. En este curso hay mas enfoque sobre formación hasta cuatro (4) aviones y normalmente después de esta etapa todos los candidatos que van a los aviones de Caza también cumplen y cursan y van una segunda parte que es introducción a los fundamentos de combate T38C. Este curso es un seminario nuevo es una modificación del T38C que vamos a usar en el futuro y tiene hard, y todos los nuevos sistemas que es mucho mas moderno.

Curso de Turbohélice: Beech TC-12 "HURON". La mayoría de los candidatos que realizan en esta etapa o curso van a la Armada, tenemos pocos candidatos que si van a los aviones por ejemplo C130 y lo que se tiene entendido también tiene la posibilidad de ir a cualquier avión de la Fuerza Aérea de transporte o Tanquero pero no es muy común; es mas un curso y un camino para los aviones de la Armada,

Curso Helicóptero "UH-1H": Tiene tantas partes rotativas fuera de las aeronaves, que si fuera alguien que se necesitara algo de rescate en la tierra estaría muy agradecido del helicóptero. Tenemos este curso para preparar los graduados para volar los helicópteros USAF y se crea otra vez el programa de vuelo.

Para resumir un poco hemos visto la primera etapa que es mas o menos un filtro, esta segunda etapa primaria que es una etapa básica que después de una reclasificación no hacíamos esto antes, hace unos 15 años todos los pilotos de nuestra Fuerza Aérea hacían su entrenamiento en T-37 y T-38 no mas ahora tenemos mas especialización y es un tema todavía que se trabaja en la Fuerza Aérea, porque muchos dicen que este sistema es mejor porque hay candidatos que no pueden terminar este curso T-38, pero si son pilotos que pueden cumplir con otros trabajos en otros aviones, entonces es una manera de usar nuestros recursos en una manera inteligente. Pero otros dicen que el antiguo sistema el T-37 y T-38 aseguraban que el producto que venia de nuestro sistema siempre era igual, entonces todavía hay debates y la Fuerza Airea siempre esta cambiando siempre estamos inventando algo nuevo a lo mejor en diez años mas vamos a cambiar nuevamente a otro sistema , pero este es el sistema que tenemos

ahora un sistema que se ha especializado se han hecho comentarios sobre este curso especial, para los aviones de Caza , una vez cumplida todas las etapas reciben sus Alas de Plata y los chicos de los aviones del Caza realizan este curso y después van a las unidades de entrenamiento por ejemplo un piloto de transporte a lo mejor va a volar un C17, C141 y C130. Los candidatos de Bombardeo C15, C16, A10, Turbo Hélice C130 o la Marina, Armada; Helicópteros H – 60 adonde están los helicópteros, en total después de un año y medio de entrenamiento mas o menos 300 horas de vuelo los candidatos con sus alas todos son Tenientes de primer grado ahora llegan a los comandos que ya están habilitados para operaciones de combate.

OBJETIVO FINAL:

El objetivo final en este entrenamiento todo este año y medio es de combate para prepararnos y preparar nuestros candidatos, nuestros pilotos para las operaciones como en Irak, Afganistán, como ustedes aquí en Colombia para las operaciones de combate. Este es el objetivo Final.

OBJETIVOS Y CONCEPTOS.

Esto es para recordar los conceptos principales de nuestra presentación la idea como va. Como es nuestro programa de vuelo de concepto de trabajo en conjunto y combinado y el entrenamiento como base de lo que hacemos en las operaciones reales.

**DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS
SECCION DOCTRINA Y REGLAMENTACIÓN**

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.

"TOMAS RUEDA VARGAS"



201005646