



La importancia del poder aéreo integral en la defensa, seguridad y progreso del Estado Nación¹

▣ **Andrés Gaitán Rodríguez**
Investigador Departamento Fuerza Aérea
Escuela Superior de Guerra

▼ Foto: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/04/A12-flying.jpg>



1 Este artículo de investigación es producto de la reflexión académica que se ha generado a partir del desarrollo del proyecto de investigación "Propuesta del concepto nacional del Poder Aéreo Integral para el Estado Colombiano" del Departamento de Fuerza Aérea de la Escuela Superior de Guerra.

Resumen

El presente artículo expone los fundamentos iniciales que justifican el enfoque del proyecto de investigación “Propuesta del concepto nacional de Poder Aéreo Integral para el Estado colombiano”, el cual establece el postulado de que el Poder Aéreo de un país debe estar constituido por la sinergia y cooperación tanto de los organismos públicos del Estado, así como de los actores privados que poseen recursos, medios y capacidades para garantizar la defensa, seguridad y progreso de una sociedad a partir del dominio del aire (espacio aéreo nacional, espectro electromagnético, ciberespacio y órbitas geoestacionarias estatales). Esta iniciativa de investigación es desarrollada por el grupo de investigación del Departamento de Fuerza Aérea de la Escuela Superior de Guerra.

Palabras clave

Poder Aéreo, Poder Aéreo Militar, Poder Aéreo Integral, Seguridad y Defensa Nacional, y Estado Nación.

Abstract

The present article exhibits the initial basis that justify the approach of the research project “Proposal of the national concept of Integral Air Power for the Colombian State”, which establishes the hypothesis that the Air Power of a country must be constituted by the synergy and cooperation of both government agencies and private actors who possess resources, means and abilities to guarantee the defense, security and progress of a society, from the control of the air (national airspace, electromagnetic spectrum, cyberspace and state geostationary orbits). The research group of the Air Force Department at the Colombian War School develops this research initiative.

Key Words

Air power, military air power, integral air power, national security and defense, State Nation.

“Alcanzar el aire, claramente ha sido uno de los retos más complejos y ambiciosos presentados al hombre. Se ha tratado de un esfuerzo atemporal y global donde han confluído sueños, visiones, ideas, proyectos, experiencias, voluntad política y desarrollos tecnológicos”.

Del nacimiento del Poder Aéreo al Poder Aéreo Integral

A lo largo de la Modernidad, la protección de los valores políticos, sociales y culturales, ha dependido en gran medida de la capacidad del hombre de consolidar mecanismos de poder y coerción sobre los *enemigos*; concepto usufructuado en su momento por Carl Schmitt (2008) para distinguir a aquellos individuos que hacen parte de una esfera político-social (*amigos*), de aquellos que no (es decir, que pertenecen a otro colectivo). A partir de un enfoque realista se constata, si bien no como ley pero sí como norma, el empleo de los mecanismos del poder para preservar los principios fundamentales e intereses del Estado Nación durante esta fase histórica.

Comprender eficientemente la relación de lo que se denomina Poder Aéreo en este ámbito, demanda como primera medida entender dos principios fundamentales. El primero, que la guerra se ha constituido como el medio y escenario para implementar herramientas políticas más contundentes (Carr, 2009) y directas para defender y asegurar los pilares políticos y societales de un país (Bassford, 2011); idea que puede constatar-se en los legados académicos de Van Creveld o Keegan.

Por otra parte, que desde la perspectiva política del poder militar del Estado Nación moderno, la responsabilidad de resguardar dichas instituciones esenciales recayó, en primera instancia, sobre los cuerpos militares de tierra y de mar como producto de su surgimiento y experiencia previa, y



Foto: <http://ejercitodecolombia.blogspot.com.co/2012/11/pilotos-fuerza-aerea-colombiana-fac.html>

en segundo, por la complejidad científica y tecnológica que demandó la construcción de vehículos para el aire (Mehan, 2014). La “reciente” aparición del Poder Aéreo no representó, ni será en un futuro, la obsolescencia de los ejércitos y marinas castrenses; significó la aparición de un poder militar tanto subsidiario como complementario de estos (Lofgren, 2002).

Alcanzar el aire, claramente ha sido uno de los retos más complejos y ambiciosos presentados al hombre. Se ha tratado de un esfuerzo atem-

poral y global donde han confluído sueños, visiones, ideas, proyectos, experiencias, voluntad política y desarrollos tecnológicos. No cabe duda que el objetivo de volar no surgió por el simple hecho de trasladar la guerra a una nueva dimensión para complementar a sus fuerzas militares hermanas; en un inicio significó un sentimiento profundo y fantástico (Sue Bix, 2003)

Como logró expresarlo el Teniente General del Ejército del Aire español, Juan Antonio Lombo, en su obra *El Poder Aéreo, instrumento decisivo para la resolución de las crisis del siglo XXI*:

“ las capacidades aéreas que se incorporaron durante la Gran Guerra se instituyeron como divisiones propias de los Ejércitos y Armadas nacionales; caso concreto del Service Aeronautique que perteneció al Ejército francés desde su creación en 1909, hasta que en 1934 surgió como Fuerza independiente el Armée de l’air”.

“[...] Desde su aparición en la Tierra, el hombre había estado limitado a vivir en un espacio de dos dimensiones del que siempre quiso escapar. Durante milenios, ha mirado hacia arriba con ansia y nostalgia. Envidiaba el vuelo de las aves, su capacidad de salvar obstáculos de penosa o imposible superación por el hombre. Barrancos, arroyos, pantanos, ríos, lagos, mares, montañas, cordilleras, bosques, hielos, glaciares y desiertos, intransitables para el hombre, eran natural y fácilmente sobrevolados por las aves, a la vista de una humanidad atada al suelo” (Lombo, 2002)

Aunque fue esta la Fuerza que impulsó el ingenio que llevó a los hermanos Wright a construir la primera aeronave en 1903 (McCredie, 2002), once años más tarde la historia de la aviación se entrelazaría con el ejercicio de la guerra y la honorable labor de la Defensa y Seguridad de los principios nacionales.

El Teniente Coronel de la Fuerza Aérea Colombiana, Ricardo Andrés Torres, en *Cien años de la Primera Guerra Mundial* expuso cómo, a raíz del estallido de esta confrontación bélica, Estados Nación como Alemania, Francia e Inglaterra dieron vida en 1914 a la denominada *Guerra del aire*. Rápidamente, los cuerpos militares de estos países europeos comenzaron a integrar en su doctrina y vocabulario conceptos como control del espacio aéreo, apoyo aéreo cercano, reconocimiento aéreo y escolta aérea (entre otros más) (Ginsburgh & Wheeler, 1972)

Respecto a esta fase inicial del Poder Aéreo en la Defensa y Seguridad Nacional, es apropiado comprender dos realidades irrefutables. Por una parte, que las capacidades aéreas que se incorporaron durante la Gran Guerra se instituyeron como divisiones propias de los Ejércitos y Armadas nacionales; caso concreto del *Service Aeronautique* que perteneció al Ejército francés desde su creación en 1909, hasta que en 1934 surgió como Fuerza independiente el *Armée de l'air*.

Segundo, que los equipos de combate aéreo desplegados en el campo de batalla se concibieron como capacidades tácticas. Si bien fue un gran logro tecnológico alcanzar las alturas, y más allá de eso, desplegar armamento en este espacio, para esta época lo representativo en la materia fueron las destacadas ametralladoras Lewis y la Revelli en aviones como el *Fokker DR-1* o el *Spad XIII*. En otras palabras, esta fue la época dorada de los ases de combate alemanes Manfred Albercht von Richthofen y Werner Voss, de los franceses Georges Guynemer y René Fonk, del británico Mick Mannock y el estadounidense Edward Rickenbacker (DIANE, 1978).

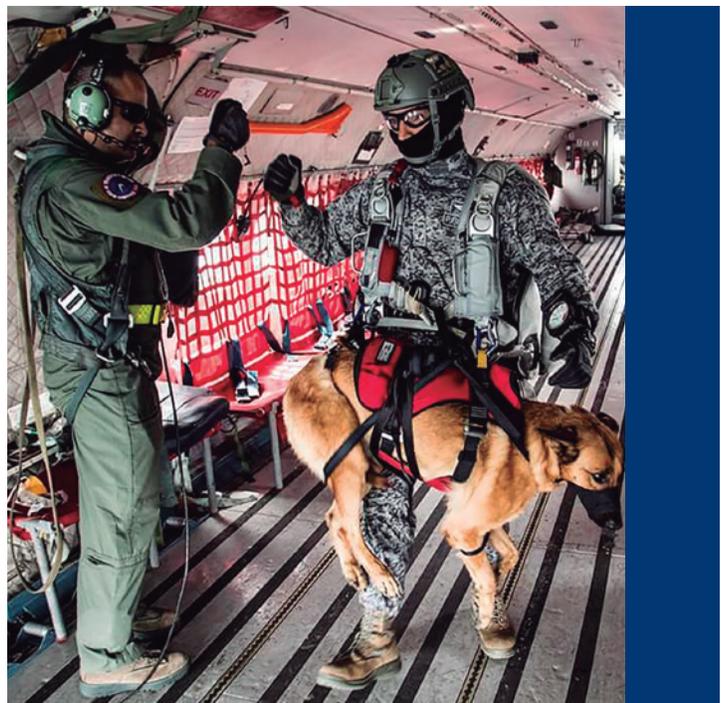
Ahora bien, el fin de la IGM o durante el período entre guerras, se generó una usanza en torno al surgimiento de Fuerzas Militares aéreas autónomas para hacer la guerra en este campo de

“... los equipos de combate aéreo desplegados en el campo de batalla se concibieron como capacidades tácticas. Si bien fue un gran logro tecnológico alcanzar las alturas, y más allá de eso, desplegar armamento en este espacio, para esta época lo representativo en la materia fueron las destacadas ametralladoras Lewis y la Revelli en aviones como el *Fokker DR-1* o el *Spad XIII*”.

batalla. En el caso de los británicos, constituyeron su acreditada Royal Air Force (RAF) en el año de 1918. Los estadounidenses la United States Air Force (USAF) en 1947. La Royal Australian Air Force en 1921 y la Fuerza Aérea Colombiana en 1922 (entre otros casos más a nivel mundial).

Giulio Douhet, General italiano, y tal vez, uno de los primeros exponentes de postulados frente a

Foto: Entrenamiento paracaidismo FAC





las ventajas del empleo del Poder Aéreo en la Defensa Nacional y la guerra, y después de haber sido testigo de las capacidades alcanzadas en el frente de batalla, no dudó en argumentar que:

“El poderío aéreo se desperdiciaba en objetivos subordinados a los planes de los mandos del Ejército y de la Armada, ya que la Fuerza Aérea era plenamente capaz de emprender operaciones propias cuyos efectos podían ser más profundos [...] se apoyaba en que, tanto los planes de un ejército como los de una flota, solo alcanzaban la línea de frente del enemigo. En contraste, los planes aéreos podían golpear casi cualquier parte del territorio enemigo [...] reconoce que esta ventaja está sometida a la autonomía de los aviones, pero que, aún con dicha salvedad, su radio de acción sigue siendo más amplio que el de los otros dos brazos armados de un país“(Douhet, 2007)

Ampliación de conceptos

Si bien las ideas de Douhet siguen cobrando valor en el presente y sus argumentos acerca del valor intrínseco o subjetivo de las Fuerzas

Aéreas poseen validez, es determinante generar procesos de deconstrucción de los discursos en donde el elemento central se configura en torno a la descalificación de Fuerzas Armadas Militares de Tierra y Mar en comparación con las aéreas. Aunque algo evidenció la Segunda Guerra Mundial, es que mientras que los Ejércitos y Armadas fueron decididas en enfrentar la destrucción y crueldad de la guerra mediante el choque directo de Fuerzas en el teatro de la guerra, las Fuerzas Aéreas lograron alcanzar centros de gravedad para desgastar al rival y que el trabajo de sus confederados militares se tradujera en objetivos operacionales alcanzables (Warden III, 1994).

Desde el mismo ángulo se podría establecer que a partir de elementos como el portaaviones, las baterías antiaéreas, y las operaciones de desmantelamiento de capacidades tierra-aire del enemigo dieron evidencia de la capacidad de los Ejércitos y Armadas de proteger y apoyar la labor de los militares del Aire (De Salazar Serantes, 2014). Siempre se ha tratado de una cuestión cooperativa más que competitiva. La unión de estos factores positivos permitió el reconocimiento del Poder Aéreo como medio estratégico para librar las guerras y garantizar la Defensa Nacional.

Foto: <http://www.webinfamil.com/2015/02/c130-fuerza-aerea-colombiana-antartida.html>



En 1951, cuando se dio origen a la Guerra de Corea, prácticamente los Estados Unidos y la Unión Soviética entraron en el período de congelamiento de sus relaciones diplomáticas, y posterior estado de tensión política y militar conocido como la Guerra Fría. Este período, aunque determinante por diversos factores, desde la perspectiva del Poder Aéreo representó su importancia en el hecho de que las dos superpotencias entraron en una carrera armamentista que no solo se enfocó en la adquisición de armas nucleares, sino en el desarrollo de todo tipo de tecnología de implementación militar tanto en lo bélico como en lo estratégico (Pearson & Rochester, 2000, pp. 60-62). No es fortuito que en materia tecnológica y desarrollo científico, este período se haya caracterizado por la promoción de carreras espaciales para dominar la estratosfera con satélites y transbordadores, aviones de combate y espías supersónicos como el F-15 y el A-12 estadounidenses, ARPANET (que posteriormente daría vida a la Internet) desarrollado por DARPA, y programas de Inteligencia tecnológica como Echelon. Cabe resaltar que todos estos elementos son propios o se relacionan con la razón de la existencia estratégica del Poder Aéreo (Pereira, 2009: p. 513).

El fin de la Guerra Fría trajo consigo cambios en lo político y militar a nivel mundial. Las nuevas guerras descritas por Munkler (2005) o Kaldor (2013), y que en la realidad se tradujeron en guerras civiles y violencia descontrolada en Ruanda, Sierra Leona, Uganda, Serbia, Bosnia y Herzegovina iniciaron una tendencia a globalizar agendas de seguridad, de promoción de los principios universales de los Derechos Humanos, y del R2P (Responsability To Protect) de las Naciones Unidas. Hechos como el desmoronamiento gubernamental en Somalia y Haití también motivaron los cambios. Sumado a esto, la persistencia de grupos armados ilegales para sostener guerras irregulares en diversos países del mundo. Y finalmente, el reconocimiento del terrorismo como amenaza global a partir del 11 de septiembre.

En la actualidad, en materia de Defensa y Seguridad Nacional, se vive una época en donde confluyen, (1) la inexorable perennidad de la guerra interestatal (como amenaza), (2) la actual existencia de guerras irregulares, (3) la amenaza del terrorismo de presentarse en cualquier

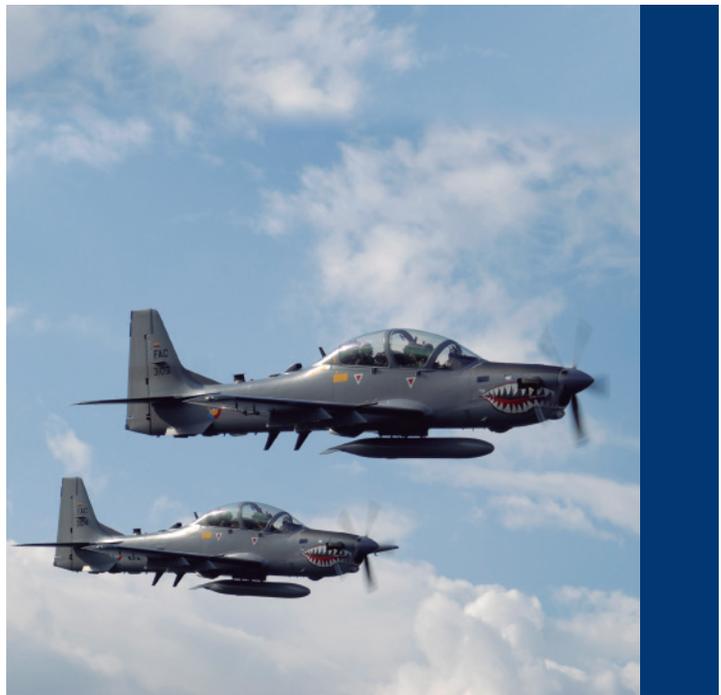


Foto: <https://www.fac.mil.co/fuerza-a%C3%A9rea-colombiana-neutraliza-%C3%A1rea-campamentaria-del-frente-27-de-las-farc-en-vista-hermosa-0>



sociedad del mundo (como lo ha evidenciado ISIS), (4) la existencia de una multicausalidad de problemáticas sociales que muchas veces mutan en expresiones de violencia, crimen organizado, violación de los DD.HH. y la explotación y captación ilegal de recursos del Estado y privados, y (5) que la mayoría de países en desarrollo han alcanzado niveles contundentes de pobreza y

“No es fortuito que en materia tecnológica y desarrollo científico, este período se haya caracterizado por la promoción de carreras espaciales para dominar la estratosfera con satélites y transbordadores, aviones de combate y espías supersónicos como el F-15 y el A-12 estadounidenses, ARPANET (que posteriormente daría vida a la Internet) desarrollado por DARPA, y programas de Inteligencia tecnológica como Echelon”.



pobreza extrema debido a la falta de desarrollo y presencia institucional en la totalidad de los territorios nacionales.

A raíz de la comprensión de esta complejidad no solo se puede depender de una visión militarista del Poder Aéreo; aunque siempre será necesaria para garantizar la Defensa y Soberanía de un Estado Nación.

Por esto, cabe resaltar cuál es la necesidad de pensar en un Poder Aéreo Integral. Se requiere hacer del Poder Aéreo un Fuerza al servicio del Estado que esté en la capacidad de responder tanto a amenazas militares o que funcionan a partir del empleo de la fuerza y la violencia ilegal, para dar respuesta a crisis y emergencias que afecten la seguridad de la población, y por supuesto, ofrecer una estructura en la cual las instituciones del Estado puedan acceder a todo el territorio nacional para promover estrategias y servicios encaminados al progreso (U.S. Air Force, 2015).

Ahora bien, parte de lo que implica reconocer el concepto de Poder Aéreo Integral tiene su

raíz en dos premisas: una desde la perspectiva militarista, y otra desde el principio de la cooperación. Se denomina Poder Aéreo Integral porque las Fuerzas Aéreas cumplen sus objetivos constitucionales apoyándose y soportando a los Ejércitos y Marinas de sus respectivos Estados; adicionalmente, a que varias Fuerzas Militares de Tierra y Mar poseen sus divisiones aéreas. El cambio substancial consiste, como segunda premisa, en comprender que el Poder Aéreo debe ser integral en la medida que es determinante desarrollar y explotar una visión cooperativa también con los actores privados que poseen capacidades para la dimensión del aire (Cragin, et. al., 2009). En otras palabras, un Poder Aéreo Integral efectivo es aquel que se construye en el pilar de las Operaciones Conjuntas entre las Fuerzas Aéreas y las demás FF.MM., y sobre el pilar de la cooperación entre las Fuerzas Militares y los actores civiles y privados que de igual forma puedan aportar a la Defensa, Seguridad y desarrollo de un Estado Nación a partir del dominio de la **dimensión aérea**.

Foto: Participación de la FAC en Ejercicio Red Flag Estados Unidos 2012. Mayor William Bello



Otras perspectivas y elementos

Es preciso reconocer que la industria aerocomercial, ha sido también determinante en el rumbo de la historia, y de la forma como se entiende el Poder Aéreo. Quizá el símbolo más importante son las aerolíneas comerciales. Estas se dedican al transporte de pasajeros y de carga y en su mayoría son de carácter privado. Son ellas las principales consumidoras de la producción aeronáutica del mundo y en determinado momento de la historia, incluso llegaron a marcar el rumbo de las guerras (Giné, 2014). De igual manera, hay que tener en cuenta que existen actores privados que poseen pistas aéreas privadas, aviones, capacidad de instalar radares, instalaciones y equipos para prestar mantenimiento a aeronaves, instalación de procesos de desarrollo científico y tecnológico.

Desde la óptica del Poder Aéreo Integral, se tiene en cuenta la capacidad organizativa y logística que puede alcanzar el mundo civil de la aviación. Los actores privados han dado muestra del éxito en los procesos de conformación de organizaciones como, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional IATA, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), la Administración Federal de Aviación (FAA), y en el caso de Colombia, la Aeronáutica Civil.

Para los especialistas el Poder Aéreo Multidimensional debe estar compuesto por elementos que de alguna manera generen cierto grado de versatilidad en el momento de enfrentar retos, estos son el resultado de la interacción entre el poder militar y los recursos civiles focalizados a una misma causa. Los elementos son los que en adelante se describen.

Estas organizaciones han tomado un papel protagónico que les ha permitido marcar pauta en materia de seguridad, el reto consiste en que estas organizaciones interactúen de manera más fluida con los entes militares, por ejemplo en el compartir información importante.

En situaciones de emergencia humanitaria tanto local como internacional llevará a encontrar reacciones rápidas y contundentes frente a posibles emergencias de carácter humanitario.

Este tipo de ayuda debe ser una estrategia integral tanto de las Fuerzas Armadas del Estado y de la población civil, ya que serán estos últimos quienes canalicen cualquier tipo de apoyo en términos de insumos (Lombo, 2002: p. 241).

La defensa y la soberanía en el escenario aeroespacial deben tener como base la búsqueda del conocimiento científico y táctico por parte de las Fuerzas Militares y del poder civil (Lombo, 2002). Es importante también generar mecanismos que permitan hacer control territorial de todos los límites que con base en el Derecho Internacional y la jurisprudencia tiene el Estado.

Se evidencia cómo la articulación del poder aéreo civil y militar, genera estabilidad y Seguridad Nacional a un Estado. Además de esto, cabe mencionar que la capacidad aérea de un país cuando puede ser combinada, trae progreso económico a la Nación. En la producción y optimización de procesos productivos, que acompañados de la ciencia y la investigación en términos aeronáuticas permite que se dejen de importar los instrumentos para la actividad aeronáutica, y se empiecen a exportar. El jalonamiento económico no se da solo en la producción de tecnología. La creación y adecuación de aeropuertos tanto civiles como militares generaría inversión y un crecimiento en la actividad productiva del país.

El Poder Aéreo no debe ser entendido solo desde la óptica militar, es inevitable que exista un concepto más incluyente que reconozca los cambios estructurales que han ocurrido en el sistema

.....
“Para los especialistas el Poder Aéreo Multidimensional debe estar compuesto por elementos que de alguna manera generen cierto grado de versatilidad en el momento de enfrentar retos, estos son el resultado de la interacción entre el poder militar y los recursos civiles focalizados a una misma causa”.



▲ Foto: <http://inembucaramanga.edu.co/web/nota/142/Si-sue%C3%B1as-con-volar-muy-alto-inscr%C3%ADbase-a-la-Fuerza-A%C3%A9rea>

internacional. Es decir, las nuevas amenazas, los nuevos actores que cuentan con capacidad para causar daño e inestabilidad en la estructura del Estado. El concepto de Poder Aéreo militar debe complementarse con el poder y recursos civiles (públicos y privados) con los que cuenta el Estado. La capacidad de respuesta del Estado no se limita simplemente a acciones militares. Aunque es indiscutible que el Poder Aéreo se focalizó en el aspecto militar, y que este es la herramienta más eficaz que se tiene en una campaña militar (Meilinger, 1996).

En la articulación del nuevo concepto, las Fuerzas Aéreas juegan un papel transversal, pues son estas las que deberán marcar el rumbo y los parámetros sobre los que deba ceñirse el nuevo concepto. El Estado tiene la obligación de garantizar dicha articulación valiéndose de elementos que están en su mandato constitucional y que podría de alguna manera hacer más fácil el cumplimiento de sus obligaciones. Ejemplo de ello es lo importante que es para la lucha contra las drogas ilegales, en este escenario conjugan a la perfección el poder militar y los recursos civiles con los que cuenta el Estado. Quienes erradican los cultivos ilícitos —las empresas civiles—, en su mayoría están custodiados por Fuerzas Militares que a su vez generan un control del área y que proveen

al Estado de los insumos para la erradicación de los cultivos. De esta forma, la articulación genera réditos importantes al país.

Bibliografía

» Fuentes académicas

- Bassford, C. (2011). The Strange Persistence Of Trinitarian Warfare. En: Rotte, R. & Schwarz, C. (Ed), International Security and War. Politics and Grand Strategy in the 21st century. (pp. 45 – 55). New York, Estados Unidos. Nova Science Publishers, Inc.
- Carr, A. (Junio de 2009). Airpower, Counterinsurgency, and the Theory of John Warden. Alabama, Estados Unidos: Air University.
- Cragin, K., Gons, E., Grill, B., Moroney, J., Peters, J. & Swanger, R. (2009) International Cooperation with Partner Air Forces. California, Estados Unidos. RAND Corporation.
- De Salazar Serantes, G. (2014). Cambio tecnológico, conflicto armado y desarme: los rasgos de la transición del siglo XXI. En I. E. Estratégicos, Desarme y control de armamento en el siglo XXI: limitaciones al comercio y a las transferencias de tecnología (págs. 9 - 48). Madrid: Ministerio de Defensa.
- DIANE. (1978). The U.S. Air Service in World War I, Volume I: The Final Report and A Tactical History. DIANE Publishing.
- Douhet, G. (2007). El dominio del aire. Ministerio de Defensa. Centro de Publicaciones.
- Giné, J. (2014). Aerolíneas y geopolítica mundial. ESADE Crea Opinión.
- Ginsburgh, R. & Wheeler, E. (1972) The Evolution of Air Warfare. Air University Review.
- Kaldro, M. (2013). New and Old Wars: Organised Violence in a Global Era. Nueva Jersey, Estados Unidos. John Wiley & Sons.
- Libbey, J. K. (2013). Alexander. De Seversky and the quest for air power. Free Press.

- Lofgren, J. (2002). 21st Century Air Power Theorists: Who has it right John Warden or Robert Pape? Washington D.C., Estados Unidos: National War College.
- Lombo, L. J. (Febrero de 2002). El poder aéreo, instrumento decisivo para la resolución de las crisis del siglo XXI. *Arbor Revistas*, 171(674), 213-257.
- McCredie, P. (Ed.) (2002). *Learning to Fly: The Wright Brothers' Adventure*. Cleveland, Ohio. NASA.
- Mehan, J. (2014). *Cyberwar, Cyberterror, Cybercrime and Cyberactivism*. Cambridge: IT Governance.
- Montes de Echeverri, S. (13 de Septiembre de 2002). INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA. Colombia: Universidad Externado de Colombia.
- Munkler, H. (2005). *The New Wars*. Cambridge, Inglaterra. Polity.
- Pearson, F., & Rochester, M. (2000). *Relaciones Internacionales: Situación Global en el siglo XXI* (4 ed.). Mc Graw Hill.
- Pereira, J. C. (2009). *Historia de las Relaciones Internacionales Contemporáneas*. Barcelona: Ariel Ciencia Política.
- Schmitt, C. (2008). *The Concept of the Political: Expanded Edition*. Chicago, Estados Unidos. University of Chicago Press.
- Sequera, D. (2004). *Derecho Aeronáutico Colombiano*. En *Derecho Aeronáutico Colombiano* (pág. 698). Bogotá: EDITORIAL ABC.
- Sue Bix, A. (2003). *Bessie Coleman: Race and Gender Realities Behind Aviation Dreams*. En: Dawson, V. & Bowles, M. *Realizing the Dream of Flight*. (pp. 1 – 29) Washington D.C., Estados Unidos. NASA.
- U.S. Air Force. (2015). *Air Force Future Operating*. Washington D.C., Estados Unidos.
- Warden III, J. (1994). *The Air Campaign: Planning for Combat*. Collingdale: DIANE Publishing.

» Fuentes electrónicas

- Cantalapedra, D. G., & Díaz Matey, G. (22 de 12 de 2008). Real Instituto Elcano. Recuperado el 23 de Junio de 2015, de Real Instituto Elcano: <http://www.realinstitutoelcano.org/>
- CIAIAC. (2011). Ministerio de Fomento. (C. d. Civil, Ed.) Recuperado el 23 de Junio de 2015, de Ministerio de Fomento: <http://www.fomento.es>
- Frías, S. C. (21 de Julio de 2014). Grupo de Estudios en Seguridad Internacional. Recuperado el 22 de Junio de 2015, de Grupo de Estudios en Seguridad Internacional: <http://www.seguridadinternacional.es/>
- Meilinger, P. (1996). *Air & Space Power Journal*. Recuperado el 23 de Junio de 2015, de Air & Space Power Journal: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/>
- OACI. (2010). OACI. Recuperado el 22 de Junio de 2015, de OACI: www.icao.int
- Pedreira, J. (21 de octubre de 2011). RTVE. Recuperado el 22 de Junio de 2015, de RTVE: <http://www.rtve.es/>