

Cómo un ataque aéreo de 25 minutos en el sur de Asia puede haber presagiado el fin de la superioridad aérea occidental.

En la mañana del 7 de diciembre de 1941, Japón desató un ataque sorpresa cuidadosamente orquestado contra la Flota del Pacífico estadounidense en Pearl Harbor.

No fue solo un ataque táctico devastador, sino una señal al mundo del inicio de una nueva era en la guerra. Con seis portaaviones como base, la Armada Imperial Japonesa hundió ocho acorazados estadounidenses, demostrando que el poder aéreo –específicamente el poder aéreo desde portaaviones– había superado al otrora dominante acorazado. Ese día marcó el ocaso de la supremacía de los acorazados y el amanecer de un nuevo paradigma naval basado en aeródromos flotantes.



Ochenta y cuatro años después, en la noche del 6 de mayo de 2025, una onda expansiva diferente podría haberse desencadenado en los cielos del sur de Asia. En un ataque aéreo que duró tan solo 25 minutos, India y Pakistán desplegaron, según informes, hasta 125 aviones de combate en lo que algunos analistas califican como el enfrentamiento aéreo más intenso desde la Segunda Guerra Mundial. Si se dan por ciertos los informes de fuentes militares pakistaníes y occidentales, las implicaciones de lo ocurrido podrían ser tan trascendentales como las de Pearl Harbor, lo que indicaría un cambio en el equilibrio de poder en el cielo.

El detalle más controvertido y potencialmente decisivo del enfrentamiento: un avión Rafale de fabricación francesa, operado por la Fuerza Aérea India, fue presuntamente derribado por un caza J-10CE de fabricación china operado por Pakistán. El Rafale, considerado uno de los cazas de cuarta generación más avanzados del mundo, suele compararse favorablemente incluso con los primeros aviones de quinta generación. Es rápido, ágil y está equipado con aviónica y sistemas de armamento de última generación.

Sin embargo, se informó que un caza chino lo superó en potencia al disparar un misil aire-aire PL-15 de fabricación nacional, un hecho que, de confirmarse, sería inédito. La caída del Rafale a manos de una plataforma china marcaría el primer caso conocido de un desafío directo y concluyente a la superioridad aérea occidental en combate real por parte de un diseño chino.

Este encuentro podría ser el momento de “búsqueda profunda” de China: una madurez tecnológica en el escenario global, muy similar al golpe maestro del portaaviones japonés en 1941.

Desde la Segunda Guerra Mundial, los países occidentales —en particular Estados Unidos, el Reino Unido y sus aliados más cercanos— no solo han liderado, sino que han definido la evolución de la aviación de combate. La propulsión a reacción,

la tecnología furtiva, los sistemas de vuelo por cable, los misiles de alcance visual... cada avance transformador se ha originado en Occidente.

El Me 262 alemán y el Gloster Meteor británico insinuaron la era de los aviones a reacción, pero fueron los esfuerzos de posguerra de empresas estadounidenses como General Electric y Lockheed los que convirtieron estos conceptos en una fuerza global. Desde el F-86 Sabre, que alcanzó la supremacía durante la Guerra de Corea, hasta los F-15 y F-16 que dominaron la Guerra Fría, y finalmente el F-22 Raptor y el F-35 Lightning II, Estados Unidos siempre se ha mantenido a la vanguardia.

Los países de Europa Occidental siguieron el ejemplo con plataformas como el Tornado, el Mirage, el Rafale y el Eurofighter Typhoon. Israel desarrolló el Kfir y posteriormente se convirtió en una potencia en electrónica para aviones occidentales. Rusia, incluso en su apogeo, a menudo iba un paso por detrás en cuanto a fiabilidad de motores y aviónica.

China, mientras tanto, siguió siendo un actor periférico, hasta ahora.

Durante décadas, la estrategia de aviación de China se basó en gran medida en la ingeniería inversa. El J-11 y el J-15 son ampliamente considerados copias de los Su-27 y Su-33 rusos. Los motores a reacción chinos quedaron muy por detrás de sus homólogos occidentales y rusos, a menudo criticados por su baja relación empuje-peso y su poca fiabilidad.

Pero Pekín invertía discretamente en investigación y fabricación de defensa. En la década de 2000, presentó el J-10, su primer caza totalmente autóctono. Después llegó el caza furtivo J-20 de quinta generación, seguido del J-35, enfocado en la marina. En un avance sorprendente en el Salón Aeronáutico de Zhuhai de 2024, China presentó dos cazas de sexta generación: el J-36 y el J-50, lo que la situó a la par

de Estados Unidos en la carrera por el dominio aéreo.

El J-36, en particular, es radicalmente poco convencional: cuenta con tres motores y una configuración ala-cola única, nunca antes vista en un caza táctico. Sugiere no solo imitación, sino auténtica innovación.

A pesar del progreso de China en materia de fuselajes, radares y misiles, hay un área que sigue rezagada: los motores a reacción.

La mayoría de los cazas chinos aún dependen de motores rusos o de alternativas nacionales de bajo rendimiento, como el Shenyang WS-10. Esta brecha en el mercado de motores sigue siendo uno de los últimos dominios tecnológicos donde los países occidentales mantienen una clara ventaja. Por ejemplo, el Tejas de la India, el KF-21 de Corea del Sur y el TF-Kaan de Turquía utilizan motores General Electric de fabricación estadounidense.

Esta dependencia otorga a Occidente cierto control, pero también representa una ventaja estratégica insostenible. Pekín está invirtiendo miles de millones en el desarrollo de su WS-15 y otros motores de nueva generación. Si China logra descifrar este código en la próxima década, se habrá superado la barrera final hacia la verdadera paridad –o superioridad– en la aviación.

Hasta ahora, los avances de la aviación militar china eran vistos con escepticismo debido a una evidente omisión: la falta de pruebas de combate.

Mientras que los cazas estadounidenses han sido probados en Irak, Libia, Kosovo, Afganistán y Siria, los aviones chinos permanecieron impasibles. Esto cambió el 6 de mayo. Si los informes del combate aéreo en el sur de Asia son exactos, los aviones chinos no solo resistieron, sino que prevalecieron.

Durante años, los analistas de defensa descartaron el J-10C

como un avión de papel. Ahora, se le atribuye el derribo de un Rafale. Esto cambia el tema. Ya no se trata de «¿puede China competir?», sino de «¿cuándo dominará?».

China no es la única que desafía el monopolio occidental. Corea del Sur se ha convertido en una empresa emergente en el sector aeroespacial. Su FA-50 ha conseguido acuerdos de exportación en el Sudeste Asiático y Europa del Este. Egipto está considerando una flota de 100 unidades. El país también está codesarrollando el KF-21 Boramae, un caza furtivo de quinta generación.

El TF-Kaan de Turquía, a pesar de los vientos geopolíticos en contra, realizó su primer vuelo a principios de 2024. Aunque está propulsado por un motor estadounidense, demuestra que los programas de combate complejos ya no están fuera del alcance de las potencias emergentes.

India, por su parte, está desarrollando el Tejas Mk2 y su ambicioso caza furtivo AMCA. También explora colaboraciones con Francia y Rusia para reducir la dependencia de los motores. Incluso Pakistán, tradicionalmente comprador, ahora fabrica aviones como el JF-17 con la ayuda de China.

Para ser claros, Estados Unidos sigue liderando en muchas áreas: sigilo, guerra electrónica, radar y proyección de poder. El F-22 y el F-35 son inigualables en sistemas integrados y guerra en red.

Pero se están formando grietas. Al menos dos F-16 se han perdido en Ucrania desde que comenzaron sus entregas en 2024. Se cree que los misiles rusos R-37M están detrás de uno de los derribos. En el Mar Rojo, tres F/A-18 Super Hornet se han perdido en diversas circunstancias, incluyendo fuego amigo y accidentes de aterrizaje.

Estos incidentes no significan que los aviones estén obsoletos. Pero indican que los cazas occidentales no son invencibles. Y, lo que es más importante, demuestran que los

adversarios ahora pueden igualar, o incluso superar, las capacidades occidentales en determinados escenarios.

Una preocupación creciente para el Pentágono es la magnitud de la construcción de la fuerza aérea china. El general de brigada Doug Wickert advirtió que, para 2027, China podría superar en número a los cazas modernos estadounidenses en una proporción de 12 a 1 en el Pacífico Occidental. El almirante Samuel Paparo añadió que China ahora disfruta de una ventaja de 1,2 a 1 en la producción de aviones de combate.

Este es un cambio drástico. Durante décadas, Estados Unidos pudo superar en capacidad de desarrollo y tecnología a cualquier adversario. Ahora, incluso si los aviones estadounidenses siguen siendo más avanzados, la situación numérica podría inclinarse decisivamente a favor de Pekín.

La cantidad tiene una calidad propia, especialmente cuando se combina con brechas de calidad que se cierran rápidamente.

No estamos presenciando el fin del poder aéreo occidental. Pero podríamos estar presenciando el fin de su monopolio.

Así como el portaaviones puso fin al reinado del acorazado en 1941, los acontecimientos del 6 de mayo pueden marcar el comienzo de una nueva realidad del poder aéreo, donde los cielos son disputados por iguales, no dominados por uno solo.

Si el misil PL-15 puede superar de forma fiable a los misiles BVR occidentales como el AMRAAM, si los aviones de la serie J demuestran su valía en más teatros de combate y si China puede producir internamente motores fiables de alto empuje, entonces el paradigma de la superioridad aérea se alterará irrevocablemente.

Esto tendría consecuencias que irían más allá de la doctrina militar. Impactaría en las alianzas globales, las exportaciones de armas, las estrategias de disuasión e incluso el prestigio nacional.

Los acontecimientos del 6 de mayo podrían recordarse como el “Pearl Harbor de los cielos”, no por la magnitud de la destrucción, sino por lo que simbolizaron.

Una llamada de atención.

La era del dominio occidental indiscutible en el aire está llegando a su fin. Está surgiendo un espacio aéreo multipolar, donde las naciones asiáticas no solo compran aviones, sino que los construyen, los exportan y, cada vez más, los prueban en combate.

Pasaron casi dos décadas desde Pearl Harbor para que el mundo comprendiera plenamente las implicaciones de ese ataque. Quizás tengamos que esperar el mismo tiempo para comprender lo que ocurrió en el sur de Asia en mayo de 2025. Pero una cosa ya está clara: el cielo ya no es el límite, para nadie.

Fuente: galaxiamilitar.