

La interdicción y su decálogo

JAVIER GUISANDEZ GOMEZ
Comandante de Aviación

Como toda actividad realizada por personas distintas de sus futuros beneficiarios, la Interdicción Aérea ha entrado a formar parte de ese conjunto de conceptos cuyo significado, aplicación y consecución, tan sólo son conocidos por sus respectivos ejecutantes.

No obstante, aún estamos a tiempo para concretar algunos aspectos que nos proporcionen, al menos, una mínima comprensión desde un punto de vista operativo. Decidimos a tiempo, porque nuestra concepción doctrinal relativa a la Interdicción Aérea, aunque similar en amplios campos, difiere en algunos Criterios de Empleo de la definida en los Manuales y Publicaciones Tácticos de la OTAN.

Tres ciencias-arte o artes-ciencias, como prefiramos, definen dentro de su ámbito de responsabilidad a la Interdicción:

— Para la Religión es el escalón que sigue en dureza a la excomunión y, por ella, pueden quedar privados algunos fieles de determinados derechos espirituales.

— Para el Derecho Civil constituye una pena accesoria, definida por la ley, que consiste en la suspensión temporal de unas facultades concretas.

— Para el Arte Militar siempre va unida a "una zona determinada" y es aquella situación de ventajas que se pretende alcanzar sobre todas las unidades enemigas desplegadas en dicha zona, y que consiste en una reducción del "flujo logístico", a las mencionadas unidades, con objeto de minimizar su capacidad ofensiva.

No es nuestro propósito detenernos, aunque sí las mencionaremos, en las diferencias doctrinales con el Pacto Atlántico, pero sí vamos a concretar ese "Decálogo" mínimo imprescindible para comprender las acciones y operaciones aéreas de la Interdicción.

La Interdicción Aérea es una forma de "Apoyo Aéreo Indirecto o de "Operaciones en Zona"

Definida como tal, respectivamente, en las "Normas para el Apoyo Aéreo a las Fuerzas Terrestres" y en las

"Normas para las Operaciones Armada — Ejército del Aire", tiene algunos matices diferenciales dependiendo de que su desarrollo se efectúe dentro de la Batalla Aeroterrestre o Aeronaval.

Según las primeras Normas, consiste en batir objetivos (material, personal e infraestructuras) que si bien no están en contacto con las unidades propias o amigas, lo pueden estar en un futuro próximo y probable.

Según las segundas, el corte del "flujo logístico" a la Zona debilita a todas las unidades enemigas allí ubicadas, y, como consecuencia, puede beneficiar a todas aquellas fuerzas propias o amigas que posteriormente vayan a ser atacadas por las mencionadas unidades.

En ambas Batallas (Aeroterrestre y Aeronaval), al ser la Interdicción una forma de Apoyo, la fase de concepción durante el planeamiento no se desarrolla en el seno del Ejército del Aire, pues en el caso de que fuera así, sería como consecuencia de que la finalidad perseguida beneficiaría a las Fuerzas Aéreas y, por lo tanto, estaríamos en una operación típica para la Superioridad Aérea y, como es natural, dentro de la Batalla Aérea.

El enemigo también tiene un Orden de Batalla Logístico (OBL)

Se considera Orden de Batalla a un conjunto complejo e interrelacionado, que formado por personal, material, despliegue, flujos permanentes, C², doctrina, organización, etc., funcionan coordinadamente para alcanzar una finalidad superior común en los campos psicológicos, electrónicos, logísticos, etc.

El OBL tendrá que ser descubierto o deducido por nuestro Servicio de

Inteligencia, a través del estudio de sus elementos constitutivos (cuadro nº 1), para facilitar su posterior ataque directo o indirecto y por último, en función del grado ordenado de los resultados obtenidos, reiterar los ataques.

Del análisis de los mencionados elementos se tienen que deducir las necesidades, posibilidades e intenciones del enemigo, paso previo e imprescindible para un correcto planeamiento.

La Interdicción Aérea se desarrolla según las directrices derivadas de un Planeamiento Conjunto

Es una consecuencia doctrinal derivada de su naturaleza de Apoyo Aéreo. A pesar de ello, conviene determinar: en qué consisten esas directrices; de dónde vienen y a qué aspectos abarca el Planeamiento Conjunto.

Obviamente, la intención de llevar a cabo acciones de Interdicción debe partir de sus futuros beneficiarios directos (componentes terrestre o naval) o del beneficiario general (mando superior). En ambos casos el componente aéreo recibirá la ORDEN del mando superior, quién a su vez la habrá deducido asesorado por su EMACON.

Es precisamente a través de los enlaces y comunicaciones ascendentes y descendentes (componente / mando superior / componente) donde deben solicitarse las necesidades, resultados, fechas, zonas, etc. y concretarse las vulnerabilidades, posibilidades, adiestramientos propios y esfuerzos.

Como consecuencia de este flujo de comunicaciones surgirá la decisión del Comandante, con todas las especificaciones (cuadro nº 2).

La Zona/Área y la Línea/Franja de Interdicción están íntimamente relacionadas, pero establecidas por distintas autoridades y con diferentes finalidades

El Mando superior determina la zona/área a interdecir en función de: la entidad de las unidades enemigas desplegadas en la zona, la idea de maniobra de las fuerzas de superficie, los informes emitidos por el servicio de inteligencia propio y, como es na-

cuadro nº 1	O. B. L.
ELEMENTOS CONSTITUTIVOS	
— medios de transporte	
— necesidades logísticas	
— capacidad de las vías de comunicación	
— depósitos y centros logísticos	
— vulnerabilidad de los sistemas C ³	
— amortiguación de efectos	

tural, esfuerzo aéreo disponible y previsible.

Tan pronto el componente aéreo recibe la concreción de la zona/área a interdecir, así como las concreciones del cuadro nº 2, decide la línea/franja de interdicción (cuadro nº 3) y emite una selección inicial de objetivos (cuadro nº 4).

Los grados en la Interdicción Aérea se pueden y deben cuantificar

A diferencia de lo que sucede en el campo de la Superioridad Aérea, donde se mantiene que la suma de los grados de Dominio del Aire propios y enemigos tiene que ser 100, en la Interdicción Aérea puede ser superior o inferior a esta cantidad, toda vez que el grado obtenido por nosotros, no tiene por qué coincidir con el complementario del alcanzado por el enemigo sobre nuestras tropas.

Cuatro son los grados que se pueden conseguir en la Interdicción Aérea: Destrucción, Neutralización, Acción de Demora, y Hostigamiento (cuadro nº 5). Dentro del grado de Destrucción se pueden considerar, a su vez, tres fases: Aislamiento, Inmovilización y Destrucción propiamente dicho (cuadro nº 6).

En términos absolutos, la Interdicción Aérea "siempre se puede intentar y nunca conseguir"

Esta afirmación, a pesar de su rotundidad, es fácilmente demostrable desde el momento en el que un sólo avión puede realizar acciones de interdicción, aunque su efecto no supere al de "hostigamiento" y también, porque la probabilidad para que no se de este suceso se aproxima a cero (imposibilidad).

De igual manera, salvo en algunas circunstancias excepcionales (cuadro nº 7) en las que teóricamente se puede alcanzar el grado de "destrucción" en el resto de las ocasiones, el nivel conseguido será muy inferior, pues siempre existirá en la práctica la posibilidad de explotar, aunque sea con

cuadro nº 2
DECISION DEL MANDO SUPERIOR
"CONCRECIONES"
- zona a interdecir - grado requerido - tiempo solicitado - esfuerzo aéreo a emplear - finalidad perseguida - prioridades estratégicas determinadas

cuadro nº 3
LINEA DE INTERDICCION
"CARACTERISTICAS"
- abarca el área a interdecir - se apoya en referencias topográficas - corta todos los flujos logísticos - está dentro del radio de acción de C/B

cuadro nº 4
SELECCION INICIAL DE OBJETIVOS
"ELEMENTOS EN LOS QUE SE BASA"
- prioridades estratégicas ordenadas - finalidad superior perseguida - eficiencia óptima (eficacia/nº salidas) - vulnerabilidad de los objetivos - demoras probables

rendimiento reducido, los canales logísticos irregulares.

Finalmente, podemos aventurar la afirmación de que tampoco será necesario pretender un grado tan alto de interdicción; bastará uno medio (45/55) y mantenerlo más de 4 días, para que la capacidad ofensiva de las unidades terrestres, situadas dentro del área de interdicción, entre en un "nivel crítico", pues, aunque todos los días "reponen", su dotación no supera la correspondiente a 3 días de "acción".

El establecimiento de prioridades tiene que ser compatible con la selección AEREA de objetivos

En el cuadro nº 2, al mencionar las prioridades, les hemos añadido el

adjetivo de estratégicas, porque provenían de un mando superior; no obstante, y como consecuencia del nivel de mando del que proceden, su rango y especificaciones deben mantenerse dentro de un marco genérico (cuadro nº 8) y nunca suponer un grado de restricción tal, que impida una selección eficiente de objetivos (responsabilidad EXCLUSIVA del componente aéreo).

De la misma manera que el EMACON juega un papel fundamental en el establecimiento de las prioridades, a la hora de cumplir los Criterios de Empleo de la interdicción (selección y reiteración) va a ser el EM del mando aéreo el que lleve todo el peso del planeamiento (cuadro nº 9). Como es natural, ambos planeamientos y decisiones se complementarán, coordinarán, deducirán, etc., pero nunca se tienen que interferir. Los campos están perfectamente definidos, y cualquier intromisión entre ellos tan sólo acarrearía una pérdida de eficacia y capacidad ofensiva propia.

Se utilizan todas las formas de la acción

Del estudio de la interrelación existente entre los conceptos aéreos (cuadro nº 10), se puede deducir que la "acción aérea" es la forma más sencilla con la que puede participar un avión, dentro del marco de una "operación aérea". Por otro lado, cada una de las formas de acción pueden proporcionar unas modalidades lo suficientemente concretas (cuadro nº 11), como para poder aplicarlas directamente en la Interdicción Aérea.

Los objetivos que se batan en la Campaña de Interdicción son específicos

Hasta el punto que ni puede ni debe confundirse una misión de interdicción con las de cualquier otra índole. Este aspecto es muy importante, toda vez que va a ser el que decida si la responsabilidad de la "selección de objetivos" va a ser terrestre, naval o aérea.

cuadro nº 5	GRADOS DE INTERDICCION	
	% del grado	demora
DESTRUCCION	> 40 %	> 24 horas
NEUTRALIZACION	> 20 %	> 12 horas
Acc. de DEMORA	< 5 %	< 2 horas
HOSTIGAMIENTO	despreciable	nula

cuadro nº 6	FASES DE LA DESTRUCCION	
	% del grado	efectos
AISLAMIENTO	> 40 %	está debilitado
INMOVILIZACION	> 50 %	no se mueve
DESTRUCCION	> 80 %	no existe

cuadro nº 7

ZONAS EXCEPCIONALES
PARA UN 100 %

- área muy reducida
- terreno muy angosto y abrupto
- vías escasas, únicas y poco capaces
- área alejada del segundo escalón

cuadro nº 8

PRIORIDADES ESTRATEGICAS

- sobre el objetivo
 - víveres
 - combustibles
 - armamentos
 - personal
 - vehículos
- sobre la zona
 - urbanas
 - rurales
 - puertos

RESTRICCIONES ESTRATEGICAS

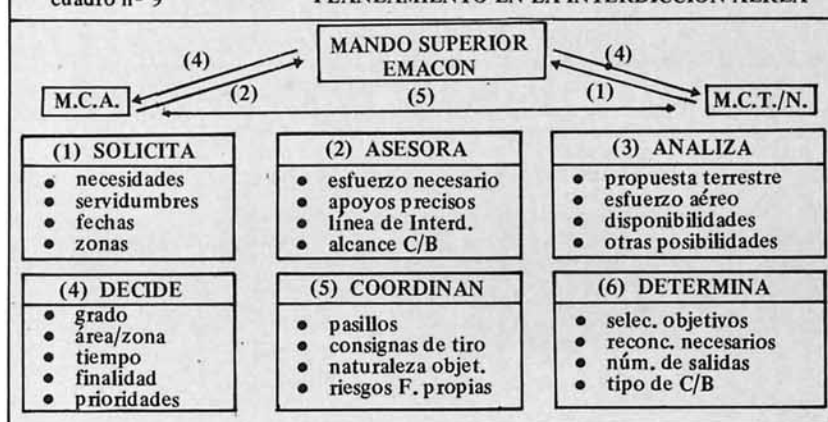
- vías de comunicación
- puentes
- estaciones de clasificación
- diques

No cabe duda de que la Interdicción Aérea, por pertenecer a la Batalla de Superficie, es una forma más de apoyo. Pero este tipo de apoyo es Indirecto, que a diferencia del Directo, en el que las fuerzas de superficie, asesoradas por el ALO, solicitan la "destrucción de objetivos"; en el caso de la Interdicción, lo que hacen los componentes (terrestre o naval) es requerir del mando superior unos "resultados" concretos.

El componente aéreo, responsable

cuadro nº 9

PLANEAMIENTO EN LA INTERDICCION AEREA



de alcanzar el grado de interdicción ordenado, determinará los objetivos y la reiteración de los ataques, en función de una serie de variables, cuyo estudio puede ser objeto, por sí mismo, de otro trabajo.

Lo que sí tiene que quedar claro es que la naturaleza de los objetivos tiene que estar circunscrita al flujo logístico, siempre que éste se encuentre en fase de "almacenamiento" o de "tránsito" (cuadro nº 12). En el caso de que los objetivos estuvieran dispuestos para el combate, su destrucción sería consecuencia de la Batalla Aérea, Batalla contra el Poder y Potencial enemigo o Apoyo Aéreo Directo y, por consiguiente, la orden para su destrucción vendría por otros canales.

La íntima relación entre la Interdicción y la Superioridad Aérea es indisoluble

Existe un "convenio", no escrito, por el que las Fuerzas de Superficie no comienzan su ofensiva hasta que no se ha conseguido un "pequeño" grado de interdicción; pero el silogismo continúa con que esta Campaña de Interdicción no se inicia sin un grado "mínimo" de Superioridad.

Somos conscientes de la imprecisión que supone el empleo de adjetivos tales como pequeño y mínimo, refiriéndonos a los grados de Interdicción y Superioridad. No obstante, si bien no están matemáticamente cuantificados, sí al menos nos podemos acercar a su magnitud de forma

cuadro nº 10

INTERRELACION DE LOS CONCEPTOS AEREOS

$$A_v \subset S_a \subset A_{cc} \subset O_{ps} \subset B_t \subset G$$

- A_v = conjunto de aviones
- S_a = conjunto de salidas
- A_{cc} = conjunto de acciones aéreas (fuego, explosiones, trans. especiales)
- O_{ps} = conjunto de operaciones aéreas (ofensivas, defensivas)
- B_t = conjunto de batallas (aérea, de superficie, contra potencial)
- G = Guerra

cuadro nº 12

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • depósitos logísticos • oleoductos • escuelas de transformación • embalses, aljibes • convoyes marítimos • puentes • órganos de apoyo al Mto. | <ul style="list-style-type: none"> • centros logísticos • escuelas de oficiales • polvorines • enlaces C³ • convoyes terrestres • pontones • vehículos, garajes |
|--|---|

cuadro nº 11

MODALIDADES "EN" Y "PARA"
LA INTERDICCION AEREA

- | | |
|---------------|--|
| • FUEGO | <ul style="list-style-type: none"> • Bombardeo • "Cañoneo" • Reconocimiento armado |
| • EXPLORACION | <ul style="list-style-type: none"> • Orden de batalla logístico enemigo • Efectos conseguidos • Vulnerabilidades enemigas • Posibilidades de amortiguación |
| • TRANSPORTE | <ul style="list-style-type: none"> • Remolque de planeadores (demoliciones) • Lanzamiento de zapadores (demoliciones) |
| • ESPECIALES | <ul style="list-style-type: none"> • Misiones SCAR • Operaciones JSTARS • Apoyo electrónico • Recuperación de tripulaciones • Reabastecimiento en vuelo |

ALGUNAS CIFRAS EN LA INTERDICCION

GUERRA DE COREA

GUERRA DE VIETNAM

Tan sólo llevaron a cabo acciones de Interdicción, tal y como ahora las definimos, las Fuerzas Aéreas surcoreanas y norteamericanas; las peculiaridades de esta Interdicción se pueden concretar en las siguientes:

- La línea de Interdicción se tuvo que apoyar en el río Yalu.
- El grado de Interdicción máximo alcanzado fue el "aislamiento".
- Las prioridades genéricas en la Selección de Objetivos fueron las siguientes:

- 1º Flujo logístico "en tránsito" por carretera.
- 2º Flujo logístico "en tránsito" por ferrocarril.
- 3º Infraestructura del tendido ferroviario.
- 4º Centros logísticos.

- La colaboración china impidió el ataque a los Centros logísticos primarios.

- A pesar del grado de Interdicción mantenido, el Ejército norcoreano se abastecía por medio de porteadores, cuyo número fue tan elevado que llegó a totalizar 300.000 hombres.

El procedimiento empleado consistió en hacer los desplazamientos nocturnos, que en ocasiones llegaban a los 20 kms, con una carga por hombre superior a los 20 kg.

A pesar de que se realizaron acciones de Interdicción a lo largo de todo el conflicto, los resultados cualitativos fueron escasos, como ya lo demostraron en su momento las cifras de flujo registradas por los sensores instalados en las principales rutas.

Las características de este conflicto, en lo referente a la Interdicción, pueden ser las siguientes:

- Se especializaron Unidades de Interdicción Aérea, como el famoso Comando Hunt.
- Las prioridades genéricas en la Selección de Objetivos, fueron:

- 1º Flujo logístico "en tránsito".
- 2º Centros logísticos.
- 3º Infraestructura de las comunicaciones.

- Dentro de las rutas logísticas, se hizo especial hincapié en la ruta Ho-Chi-Minh, y en el transporte fluvial sobre el río Mekong.

- Los aviones más empleados fueron el F-4, el F-105 y los llamados "cañoneros", que eran C-130, armados con cañones de 20 mm y lanzacohetes de 2,75 pulgadas.

- Al igual que en la guerra de Corea, el apoyo del pueblo en los transportes nocturnos, minimizaba los posibles éxitos diurnos alcanzados por las Fuerzas Aéreas.

intuitiva. Es obvio el riesgo intrínseco que revisten las acciones de Interdicción, pues tanto si se realizan sobre los centros logísticos estables, como si se desarrollan sobre los itinerarios principales, los aviones se encontrarán dentro de la zona de cobertura y autodefensa antiaéreas. Si a este riesgo se le añade el deducido de los probables derribos producidos, por la caza enemiga ("scramble"), CAP y Cruceros de Protección), nos puede llevar a la posibilidad más peligrosa, que consistiría en una ausencia total de grado en la Superioridad Aérea,

lo que equivaldría a aceptar que el enemigo mantenía completa su capacidad ofensiva y que, por lo tanto, todas las acciones y operaciones aéreas serían enemigas.

"Otro sí"

A título informativo, ya que por su importancia y extensión pueden dar lugar a otro trabajo específico, conviene que mencionemos las peculiaridades más sobresalientes de la OTAN en este tipo de operaciones.

Desde un punto de vista doctrinal:

debido a que la amenaza del PaV pudiera materializarse en una rotura del frente rápida y profunda, por medio de sus Grupos Móviles de Operación, se considera como línea de acción más eficaz la de "frenar el primer escalón e interdecir al segundo, con objeto de debilitar a ambos".

Desde un punto de vista táctico: como consecuencia de las numerosas divisiones blindadas que el PaV puede llegar a enfrentar en un momento dado, se ha considerado imprescindible la utilización de armas y procedimientos de control conjuntos JTACMS (Sistema Conjunto de Misiles Tácticos) y JSTARS (Sistemas Conjuntos para ataques y reconocimiento de objetivos por radar), para las operaciones de interdicción que puedan llevar a cabo las fuerzas aéreas y terrestres. No se ha tenido en cuenta a las navales, por entender que la agresión inicial y más profunda, sería a través de Centro-Europa.

Desde un punto de vista geográfico: la interdicción se va a desarrollar mediante dos modalidades, cuyas diferencias estriban en los objetivos a batir y en la zona de actuación:

- La Interdicción del Campo de Batalla (BAI) se lleva a cabo en las proximidades de la Línea de Coordinación de Fuegos de Apoyo (FSCL), sobre objetivos que estén situados a ambos lados de la FSCL y que afecten directamente a las fuerzas de superficie.

- La Interdicción Aérea (AI) se ejecuta a partir de la FSCL y sobre objetivos cuya destrucción o neutralización beneficia indirectamente a las fuerzas de superficie.■

POSIBLE CONFLICTO OTAN/PAV

La nueva concepción occidental sobre la "Interdicción del 2º Escalón", es deducida de las consecuencias que pueden acarrear una rotura, rápida en Centroeuropa, del frente por el PAV. Toda vez que previsiblemente no podrá realizarse una maniobra de freno efectivo y deberá preverse la posibilidad de frenar las Unidades del 2º Escalón, o impedirles el contacto con las del 1º Escalón.

DIVISIONES DEL PAV EN CENTRO-EUROPA

ESCALON	FUERZAS		DIVISIONES		
	Nacionalidad	Ubicación	Acorazada	Motorizada	Aerotransp.
1º	Soviética	R.D.A.	10	10	-
	Alemana E.	R.D.A.	2	4	-
	Soviética	Checoslovaq.	2	3	-
	Checa	Checoslovaq.	5	5	-
2º	Soviética	Polonia	2	-	-
	Polaca	Polonia	5	8	1
	Soviética	Báltico	3	6	2
3º	Soviética	Bielorusia	8	2	1
	Soviética	Cárpatos	3	8	-