

CAI 4 – 4

**OPERACIONES
ANFIBIAS:
CONCEPTOS Y
DEFINICIONES**

2003

C A I 4 – 4.

**OPERACIONES ANFIBIAS:
CONCEPTOS Y
DEFINICIONES.**

2003.

C.G.C.IM. ORDINARIO N° 6568/11/ 1942 VRS.

PROMULGA CARTILLA DE APOYO A LA INSTRUCCIÓN QUE SE INDICA:

VALPARAÍSO, 31 de Octubre de 2003.

VISTOS: lo dispuesto en Resolución C.G.C.I.M. Ordinaria N° 3900/03/930 Vrs. de fecha 08 de Mayo del 2003; el Trabajo Profesional efectuado por el Capitán de Fragata IM Sr. Eduardo ARANDA Mora; la revisión efectuada por el Comité de Guerra Anfibia integrado por el Capitán de Fragata IM Sr. Humberto MELLA Böhme, Capitán de Corbeta IM Sr. Erich VON UNGER Thauby, Teniente 1° IM Sr. Leopoldo IBARRA Silva y Teniente 2° IM Sr. Walter MATTHEWS Campbell,

RESUELVO:

- 1.- **PROMÚLGASE** la Cartilla de Apoyo a la Instrucción titulada “OPERACIONES ANFIBIAS: CONCEPTOS Y DEFINICIONES”, de categoría “Ordinario”, la que será destinada a circulación interna del personal del Cuerpo IM y a estamentos educacionales de la Armada.
- 2.- **ASÍGNASELE** la siguiente característica permanente: **C A I 4 – 4.**
- 3.- **DISPÓNESE** que el Departamento A-3 “Operaciones y Entrenamiento” del Estado Mayor del Cuerpo IM, determine lo pertinente para su edición, distribución e impresión de la cantidad de ejemplares requeridos de la publicación que aprueba la presente resolución.
- 4.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

WALTER WUNDERLICH ZAMORA
CONTRAALMIRANTE IM
COMANDANTE GENERAL DEL CUERPO IM.

INDICE GENERAL

	Pag.
Carátula interior	1
Resolución Aprobatoria	3
Índice General	5
 Introducción	 7
 Capítulo 01 Definiciones Generales de Operación Anfibia	
Unidades componentes de una operación anfibia	9
Organización del área objetivo para una operación anfibia	10
Características de las operaciones anfibia	12
Clasificación de la operaciones anfibia	13
Fases de una operación anfibia	16
Necesidades de supremacía relativa	18
Operaciones pre - asalto	19
 Capítulo 02 Embarque	
Generalidades	23
Importancia de un embarque correcto	23
Características del embarque en las operaciones anfibia	23
Organización para el embarque	24
 Capítulo 03 Conceptos y Definiciones del Movimiento Buque - Playa	
Generalidades	29
Definiciones	29
Períodos de descarga	36
Relación con otros planeamientos	38
Factores que afectan el planeamiento	38
Apoyo de manejo de carga en buques mercantes	38
Operaciones de apoyo	39
Condiciones hidrográficas	39
Consideraciones para el empleo de helicópteros	41
 Bibliografía	 45

INTRODUCCIÓN

La presente Cartilla de Apoyo a la Instrucción (CAI) tiene por objeto dar a conocer las definiciones básicas y conceptos generales sobre operaciones anfibas (OA), embarco anfibio (EA) y desembarco anfibio (DA).

Siendo la OA una de las más complejas operaciones militares, requiere de un detallado planeamiento, así como un entrenamiento especializado de las fuerzas participantes, de modo que asegure razonablemente las expectativas de éxito en el cumplimiento de la misión asignada. Por lo anterior se hace necesario que todo Infante de Marina domine ampliamente los conceptos y definiciones relativos a este tipo de operación.

Para lo anterior se ha dividido esta CAI en tres capítulos, el primero en lo referido a OA con sus conceptos generales, unidades componentes, características, clasificación, fases y finalmente operaciones predesembarco. El segundo capítulo define los conceptos generales de EA, importancia de un embarque correcto, sus características y la organización para el embarque. Un tercer capítulo referido a los períodos de descarga, relaciones con otros planeamientos, los factores que afectan a éste, las diferentes operaciones de apoyo, condiciones hidrográficas y las consideraciones para el empleo de helicópteros.

En resumen brindar una herramienta fácil de comprender y usar, con la cual el Infante de Marina maneje con facilidad los conceptos antes mencionados, pueda efectuar instrucción y desenvolverse en forma adecuada dentro del marco profesional que involucra este tipo de operación.

CAPÍTULO 01

DEFINICIONES GENERALES DE OPERACIONES ANFIBIAS.

A.- Unidades Componentes de una Operación Anfibia.

1.- Operación anfibia (OA).

Es una operación naval, de carácter ofensivo, que reúne buques, aeronaves y fuerzas de desembarco en un esfuerzo coordinado, para conquistar un objetivo en tierra, mediante el desembarco de una fuerza militar, desde el mar, en presencia de resistencia o amenaza directa de fuerzas enemigas.

2.- Fuerza de tarea anfibia (FTA).

Es la organización de tarea, formada con el propósito de realizar una OA, bajo un mando naval único. Está integrada por una fuerza naval (FN), una fuerza de desembarco (FD), fuerzas especiales (FF.EE.), una fuerza aérea de apoyo (FAA) y una fuerza expedicionaria (FEXP).

3.- Fuerza naval.

Denominación del total de las unidades navales, asignadas a la FTA eventualmente incluirá medios requisados, necesarios para cumplir la tarea de transporte de la fuerza y sus abastecimientos. Considera los medios aeronavales en tierra y embarcados, asignados a la FTA.

4.- Fuerza de desembarco.

Denominación del total de las unidades de Infantería de Marina, asignadas a la FTA. Por lo general no incluirá unidades de FF.EE. IM, y eventualmente podrá ser reforzada por unidades de la FEXP.

Su rol es conquistar los objetivos en tierra que permitan lograr el efecto deseado o asegurar una cabeza de playa que permita el desembarco de la FEXP.

5.- Fuerza expedicionaria.

Son aquellas fuerzas de Ejército asignadas a la FTA, para el logro de un objetivo, cuando éste se encuentre fuera de la cabeza de playa (CP). Estas unidades requieren, que la CP haya sido consolidada por la FD previamente. Eventualmente, podrá ser reforzada por unidades de la FD una vez consolidada la CP.

6.- Fuerza aérea de apoyo.

Denominación del total de los medios aéreos (Ejército, Armada y FACH), asignados a la FTA, que toman parte en una OA y que le dan apoyo en sus distintas fases.

7.- Fuerzas especiales.

Denominación del total de unidades de comandos y buzos tácticos, asignados a la FTA, para la ejecución de operaciones especiales, en apoyo a la misión asignada a la FTA.

B.- Organización del Área Objetivo para una Operación Anfibia.

1.- Área objetivo (AO).

Zona geográfica, dentro de la cual se encuentran los objetivos de la FTA, e incluye el espacio marítimo, terrestre y aéreo necesario para su conquista o mantención. Esta zona es definida por el mando que da origen a la OA en la **“directiva de iniciación”**. Puede contener una o más áreas de desembarco.

2.- Áreas de desembarco (AD).

Son aquellas zonas geográficas, ubicadas dentro del AO, en la que se desarrollan operaciones de desembarco; comprende los espacios marítimos, aéreos y terrestres, necesarios para la ejecución y apoyo al desembarco y el establecimiento de la CP en tierra. Pueden contener uno o más sitios de desembarco.

3.- Sitios de desembarco (SD).

Son segmentos continuos de costa, que permiten el desembarco de tropas, equipos y abastecimientos, que pueden comprender desde una playa aislada hasta una tramo ininterrumpido de playas utilizables. Pueden contener una o más playas de desembarco.

4.- Playas de desembarco (PD).

Son los tramos de costa utilizables para el desembarco de una unidad anfibia, ubicadas en las proximidades de los objetivos iniciales de la FD; se designan con colores y números para facilitar su individualización.

5.- Cabeza de playa.

Es el espacio de terreno, cuya conquista permite asegurar el espacio de maniobra necesario, para el desembarco seguro del apoyo logístico de la FD y de la FEXP.

Puede contener el objetivo final de la FTA, en cuyo caso su conquista, por parte de la FD, coincide con el logro del objeto. Si el objeto de la FTA se encuentra situado fuera de ella, puede ser necesario mantenerla para asegurar el apoyo logístico de la FEXP.

6.- Zona especial de operaciones anfibias (ZEOA).

Existirá cuando el objetivo de la FTA se encuentre fuera de la CP. Será el espacio terrestre y aéreo, que contenga el objetivo final de la FTA, y cuyo control depende de la FEXP.

7.- Área de influencia de la cabeza de playa (AICP).

Área geográfica alrededor de la cabeza de playa, sin límites definidos, en la cual se hacen sentir al adversario los efectos tácticos y estratégicos generados por las potencialidades de las fuerzas empleadas en la OA y sus eventuales refuerzos. Asimismo, es en esta área donde se percibirán con mayor intensidad los efectos morales y psicológicos que resultan de la evidencia del surgimiento de esta operación, los que no pueden ser ignorados.

C.- Características de las Operaciones Anfibias.

1.- Carácter ofensivo.

No se concibe una OA defensiva desde el punto de vista táctico, aunque conceptualmente puede serlo desde el punto de vista estratégico.

2.- Importancia del objetivo.

Las OA por el hecho de emplear medios de variados orígenes y características, adquieren una importancia mayor que otros tipos de operaciones. Lo anterior, determina que la conquista del objetivo, asignado a una FTA, debe tener repercusiones estratégicas.

3.- Coordinación para su ejecución.

Debido a las particulares y complejas características de ejecución, exige una planificación detallada, coordinada y una preparación acabada, que incluye la capacitación previa de los mandos y de las unidades que participarán en ella.

4.- Planeamiento paralelo y concurrente.

Debido a las necesidades de coordinar el empleo de fuerzas, de características muy distintas y ante el imperativo técnico de elaborar los diferentes planes, sobre las bases concretas generadas en escalones bajos, el proceso de planificación debe desarrollarse en forma simultánea, en escalones superiores y subalternos, coordinándose aspectos puntuales, en forma directa entre los escalones afectados, sin mediar la participación del escalón superior.

5.- Inteligencia.

Debido a la ubicación inicial de la FTA, en relación al OA, a la necesidad de obtener el máximo de antecedentes del área de operaciones y de identificar puntos débiles del dispositivo defensivo adversario, la obtención de inteligencia, oportuna y completa, constituye uno de los mayores problemas para la planificación de la operación.

6.- Movilidad.

El desplazamiento y la capacidad de los buques le otorgan una gran movilidad a la FTA, lo que favorece la sorpresa e incrementa su libertad de acción, al permitirle variar sus rutas de aproximación e incluso el área de desembarco, hasta el último minuto.

7.- Flexibilidad.

La libertad para, dentro de AO, seleccionar AD y qué puntos del dispositivo enemigo golpear, así como también elegir las rutas de aproximación, dan flexibilidad al empleo del potencial bélico.

D.- Clasificación de las Operaciones Anfibias.

1.- Las OA pueden clasificarse según el origen de las fuerzas componentes de la FTA y de acuerdo a su propósito.

2.- Según el origen de las fuerzas componentes.

a.- Institucionales.

Realizadas con medios de la Armada, en beneficio de la estrategia naval o en apoyo a la estrategia conjunta.

b.- Conjuntas.

Aquellas en que participan fuerzas del similar equivalencia estratégica de la armada y de una o más instituciones militares, en beneficio de la estrategia conjunta.

c.- Combinadas.

Son aquellas en la que participan fuerzas de dos o más países.

3.- Según su concepción estratégica.

a.- En apoyo a fuerzas terrestres.

Se ejecutan para actuar sobre el flanco o la retaguardia del dispositivo enemigo, como parte o en apoyo de la estrategia terrestre.

b.- Para la conquista de áreas geográficas.

Destinada a conquistar un área geográfica para mantenerla en beneficio propio o para negársela al enemigo.

4.- Según su tipo.

a.- De invasión.

Destinadas a conquistar y mantener una cabeza de playa que permita desde ella iniciar y apoyar una ofensiva terrestre.

b.- De ocupación.

Destinada a conquistar un área geográfica para mantenerla en beneficio propio o para negársela al enemigo.

c.- Incursiones anfibias.

Consiste en una rápida penetración en terreno enemigo, para la destrucción o neutralización temporal de un objetivo, considerando una posterior retirada y reembarque planificado. El término incursión, no limita la magnitud de la fuerza, como tampoco, el plazo para desarrollar sus acciones en tierra.

d.- Demostraciones y fintas anfibias.

Operaciones destinadas a confundir al enemigo por medio de un despliegue de fuerzas, con el propósito de adoptar un curso de acción desfavorable. La demostración anfibia, es un simulacro de desembarco que implica una aproximación de las embarcaciones de asalto a

una o más playas de desembarco, retro marchando para reembarcar posteriormente.

La finta anfibia, considera la aproximación hacia una o más PD de la totalidad o parte de los medios componentes de una FN, sin que se produzca el movimiento buque playa

e.- Retiradas anfibias.

Operación naval, que reúne buques, aeronaves y embarcaciones en un esfuerzo coordinado para replegar por mar, fuerzas terrestres desde una costa hostil.

5.- Otras operaciones.

a.- Operaciones costa a costa:

Es una operación que se realiza proyectando una FD y una FEXP desde una costa bajo el control propio hacia un área de desembarco ubicada en el litoral controlado por el enemigo.

Este tipo de operaciones posee ciertas características y emplea algunas técnicas propias de una OA, en especial el entrenamiento de las tropas, sin embargo, no se consideran como tales, por cuanto:

- 1) No se requiere conformar una FTA, aunque existan FN y aéreas efectuando operaciones de apoyo.
- 2) No se requiere contar con un grupo de transportes para el movimiento de tropas al AO, aunque parte de la FD puede ser transportada en buques para caer por el flanco a retaguardia del dispositivo defensivo.
- 3) Implica un riesgo menor, en su ejecución, al no hacer frente a la reacción enemiga, durante la travesía desde los puntos de embarque al AO.
- 4) Dificulta la explotación de la sorpresa.
- 5) Facilita al enemigo la obtención de inteligencia.

- 6) Permite al enemigo, reaccionar contra las fuerzas propias en el área de concentración, a través de operaciones aéreas y de FF.EE.
- 7) Permite, al enemigo, prever un ataque durante la concentración de las fuerzas propias.

E.- Fases de una Operación Anfibia.

1.- Generalidades.

Toda OA sigue, en general, una secuencia que permite llevar a cabo la preparación completa y detallada para el logro del objetivo y asegurar su ejecución en forma coordinada. Sus fases son: planeamiento, embarque, ensayo, travesía, asalto, conquista del objetivo y término.

2.- Fase planeamiento.

Abarca el período comprendido desde la recepción de la DI hasta el embarque y se caracteriza por la necesidad de planeamiento concurrente, detallado y paralelo, por parte de todas las fuerzas participantes. Sin embargo, el planeamiento anfibio es un proceso continuo, que no cesa, hasta el término de la operación.

3.- Fase embarque.

Abarca el período en el cual las fuerzas, con su material y abastecimientos, se embarcan en los buques designados.

4.- Fase ensayo.

Comprende el período durante el cual se practica la operación en un área de similares características, con el propósito de:

- a.- Probar la adecuación de los planes, su sincronización en tiempo y el alistamiento, para el combate de las fuerzas.
- b.- Asegurar que todos los escalones estén familiarizados con los planes.
- c.- Comprobar las comunicaciones.

5.- Fase travesía.

Es el período durante el cual, los componentes de la FTA se trasladan desde los puertos o puntos de embarque al AO. Durante esta fase puede hacerse el ensayo. Termina cuando las fuerzas llegan a las posiciones asignadas en el AO.

6.- Fase asalto.

Abarca el período comprendido entre la llegada del grueso de la fuerza de asalto al AO y el cumplimiento de la misión de la FTA, si el objetivo final está comprendido en la CP.

Esta fase incluye la preparación final del AO, el movimiento buque-playa, las operaciones tácticas necesarias para establecer la CP, las operaciones de apoyo a la FD, desembarco administrativo de la FEXP y el establecimiento de instalaciones de mando, control, refuerzo y apoyo en tierra.

7.- Fase conquista del objetivo.

Abarca el período comprendido entre el paso de línea, a través de la de la CP, por parte de la FEXP hasta la conquista del objetivo, que permitirá cumplir la misión de la FTA.

8.- Término.

El término, de una OA, depende del cumplimiento de la misión de la FTA, de acuerdo a las disposiciones especificadas en la DI, normalmente se presentarán las siguientes situaciones que marcarán su término:

- a.- Enlace terrestre con fuerzas amigas, conforme a coordinaciones establecidas en los documentos iniciales o realizadas con posterioridad, por el escalón Superior.
- b.- Traspaso de la responsabilidad del control, sobre el objetivo, a otras fuerzas, arribadas al área por mar o aire, las que continuarán las operaciones en forma independiente o como parte de una concepción de empleo diferente a la que originó la OA.
- c.- Retirada del AO, después de haberse logrado el propósito perseguido con la ejecución de la operación.

F.- Necesidad de Supremacía Relativa.

- 1.- Para que existan posibilidades de éxito, una FTA debe contar con un razonable control naval y aéreo local, en el AO y superioridad relativa de combate contra las fuerzas enemigas en tierra, junto a la capacidad de prestar apoyo continuo a las fuerzas en tierra.
- 2.- Las dificultades técnicas existentes para neutralizar las amenazas aéreas, de superficie, submarinos, de campos minados y reacción desde tierra sobre el mar, hacen necesario que los posibles cursos de acción consideren las siguientes normas generales:
 - a.- Efectuar la aproximación al objetivo preferentemente de noche o en condiciones de baja visibilidad.
 - b.- Realizar demostraciones o fintas, para engañar o dislocar al dispositivo enemigo.
 - c.- Seleccionar playas de desembarco, en las que se espera el mínimo de resistencia, para maniobrar en tierra con la FD.
 - d.- Efectuar el desembarco y la descarga, con rapidez, acortando al mínimo posible la permanencia de cada buque en el AD.
 - e.- Iniciar el movimiento buque-playa a la menor distancia que permita la seguridad del área de transporte, apoyándose en la geografía.
 - f.- Organización de la defensa aérea integrada en el AD.
 - g.- Coordinar en detalle el apoyo mutuo, con todas las fuerzas amigas existentes, en el área de operaciones.
 - h.- Evitar la concentración de buques en el AO, dispersándolos en tiempo y espacio, tanto como lo permitan las circunstancias.

G.- Operaciones Pre-Desembarco.

1.- Las operaciones pre-desembarco se efectúan para contribuir a crear las condiciones favorables que permitan cumplir la misión de la FTA, dependiendo del momento y el propósito que tengan, se consideran los siguientes tipos de operaciones pre-desembarco :

- a.- Operaciones pre-día “D”.
- b.- Operaciones pre-hora “H”.
- c.- Desembarcos subsidiarios.

Se pueden desarrollar dentro o fuera del AO, antes, durante o después del desembarco principal, con el propósito de aislar el objetivo, obtener informaciones, preparar el AO o engañar al enemigo respecto a las reales intenciones de la FTA.

2.- Operaciones pre-día “D” son aquellas conducidas por fuerzas propias o amigas, realizadas con anterioridad al día “D” y de acuerdo a la dependencia y propósitos perseguidos se clasifican en:

- a.- Operaciones de apoyo.

Realizadas por fuerzas no asignadas a la FTA, antes del arribo de ésta al AO. Son dispuestas por el mando superior y normalmente materializadas fuera del AO. Se cumplen a través de alguna de las siguientes actividades:

- 1) Fintas o demostraciones.
- 2) Interdicción a los movimientos estratégicos u operativos del adversario.
- 3) Operaciones aéreas para obtener el control local del aire.
- 4) Obtención de inteligencia.

5) Operaciones psicológicas y no convencionales.

b.- Operaciones pre-asalto.

Realizadas en el AO, por elementos de la FTA, llamados fuerza avanzada y que proceden a la llegada del cuerpo principal. Las dispone el Comandante de la fuerza de tarea anfibia (CFTA), con consulta al Comandante de la fuerza de desembarco (CFD) Las fuerzas asignadas normalmente son disueltas el día "D". Se efectúan con el propósito de conducir la preparación final de objetivos específicos mediante:

1) Operaciones de interdicción.

2) Reconocimiento anfibios.

3) Barrido de minas.

4) Bombardeos aéreos y navales.

5) Demoliciones submarinas.

6) Acciones de superioridad aérea.

3.- Operaciones pre-hora "H".

Son realizadas en las áreas de desembarco, antes de la hora "H", por el cuerpo principal con el propósito de dar seguridad, en el mayor grado posible, al desembarco. Comprende algunas de las siguientes actividades :

a.- Bombardeo naval y aéreo.

b.- Reconocimiento del dispositivo enemigo y terreno interior.

c.- Reconocimiento de rutas de aproximación, varada y playas.

d.- Acciones de interdicción sobre los primeros objetivos.

4.- Desembarcos subsidiarios.

Son realizados antes o después del asalto, normalmente fuera del AD principal. Tienen como propósito dispersar el esfuerzo adversario, en beneficio del desembarco principal y sólo se justifican si se prevén grandes ventajas, dado que, su ejecución, en vez de confundir o engañar al enemigo, puede confirmar las reales intenciones de la FTA, junto con disminuir los medios para efectuarlo.

CAPÍTULO 02

EMBARQUE.

A.- Generalidades.

- 1.- La fase embarque y travesía de una OA es el período durante el cual la FD asignada a una FTA se embarca en los buques designados, con su equipo, armamento y abastecimiento para efectuar la navegación y aproximación al AD.
- 2.- La fase embarque incluye la concentración ordenada de tropas, material y su embarque en los buques transportes, de modo que apoye efectivamente al plan de desembarco y, por ende, el esquema de maniobra en tierra.
- 3.- Dada las características del planeamiento anfibio, la organización para el embarque de la fuerza de desembarco, debe ser compatible con el plan para el movimiento buque-playa, que a su vez, debe apoyar al concepto de operaciones en tierra.

B.- Importancia de un Embarque Correcto.

Una característica del éxito en las OA es la forma rápida y eficaz en la que las unidades de asalto se establecen en tierra. La potencia y tamaño de la FD debe desarrollarse al máximo y en el menor tiempo posible. Esto requiere de un rápido y ordenado aumento de hombres y material en tierra, lo cual dependerá en gran medida, de la forma en la que ha sido embarcada la carga en los buques de transporte. Una carga correcta aumentará la flexibilidad inherente de la fuerza anfibia y es un factor clave para asegurar el éxito. Por el contrario, una carga incorrecta podrá exponer seriamente el éxito de la operación.

C.- Características del Embarque en las Operaciones Anfibia.

- 1.- Esfuerzo recíproco.

El embarque es una tarea común, tanto de las fuerzas de asalto como de las navales. Un embarque bien hecho depende en gran medida de la mutua comprensión de los objetivos y posibilidades, además de una completa cooperación en el planeamiento y ejecución. Durante el planeamiento y ejecución de la fase embarque, los oficiales de la FD trabajan con sus correspondientes de las unidades de transporte navales.

2.- Flexibilidad.

Idealmente, las tropas que se embarcan para combatir, deben hacerlo en forma tal que se asegure una óptima flexibilidad a la hora de desembarcar en el área objetivo. El plan de embarque debe apoyar, además del plan principal de ataque, al menos uno de los planes alternativos.

3.- Utilización de buques de combate.

Durante la historia naval, han ocurrido repetidas situaciones de emergencia o crisis en las que ha habido necesidad de embarcar tropas y equipo a bordo de unidades de combate, para ser trasladados con rapidez hasta el área objetivo. Estas situaciones, se han desarrollado bajo circunstancias de gran tensión y urgencia, en las que el tiempo era una consideración de primer orden. En todos los casos, la familiaridad previa por parte de las tropas involucradas, con las características de los buques, resultó de una gran importancia. Para prepararse ante estas situaciones se deben desarrollar permanentes esfuerzos, con el objeto de mantener información actualizada sobre los buques, que potencialmente podrían desarrollar tareas de transporte de unidades de Infantería de Marina hacia teatros de operaciones, para enfrentar una crisis en desarrollo.

D.- Organización para el Embarque.

1.- Generalidades.

La organización para el embarque consiste en una organización de tarea, temporal, establecida por el CFD y otra del mismo tipo, establecida por el CFTA. Estas organizaciones se forman para simplificar el planeamiento y facilitar la ejecución del embarque en todos los niveles de mando. Ninguna organización estándar es aplicable para el embarque, ni a la tropa ni a las fuerzas navales, que satisfaga todas las situaciones: por esta razón, las organizaciones de tarea se conforman para determinadas circunstancias de embarque y, de acuerdo a los requerimientos que anticipe la situación táctica. Una vez establecida la organización de tarea, se emplea en forma exclusiva durante toda la fase embarque y, cuando ha sido completada esta fase, la organización es disuelta.

Al conformarse una FTA, el Comandante de ella debe designar al Comandante de la FN, que es la componente naval de las fuerzas que conforman la FTA. El Comandante de la FN, debe designar los Comandantes de sus grupos subordinados, entre ellos al Comandante del grupo de transporte.

El grupo de transporte incluye el total de unidades designadas para embarcar, transportar, desembarcar y dar apoyo logístico a las FD. Comprende la totalidad de buques, embarcaciones y helicópteros empleados, para embarcar y desembarcar a la FD, exceptuándose los medios orgánicos de la FD.

Los diferentes elementos que componen la organización de embarque, reciben un número de designación de tarea, de acuerdo a lo establecido en los procedimientos normales de planeamiento operativo.

2.- Organización de la fuerza de desembarco.

La organización para el embarque consiste en el agrupamiento administrativo temporal que adopta la FD y/o FEXP, para simplificar la planificación y ejecución del embarque en todos los niveles de Mando, según se detalla a continuación:

a.- Equipo de Embarque.

Es la mínima organización para el embarque. Agrupa a todas las unidades, equipos y abastecimientos que son embarcados en un buque transporte.

El buque transporte es la organización paralela correspondiente en la organización naval.

b.- Elemento de embarque.

Es una organización opcional que puede adoptar la FD para el embarque, consistente en dos o más equipos de embarque.

En el escalón naval paralelo, es el elemento de transporte, integrado por dos o más buques transporte.

c.- Unidad de embarque.

Es una organización opcional que puede adoptar la FD para su embarque, consistente en dos o más elementos de embarque.

En el escalón naval paralelo, es la unidad de transporte, integrado por dos o más elementos de transporte.

d.- Grupo de embarque.

Es la misma organización que adopta la FD para su embarque y considera a todos los medios de transporte y fuerzas a embarcar.

El grupo de transporte es la organización naval paralela.

Por medio de esta organización, el CFD ejerce la dirección y control del planeamiento y ejecución del embarque de su fuerza.

3.- Equivalencias entre la organización naval y la fuerza de desembarco.

ORGANIZACIÓN DE LOS BUQUES	ORGANIZACIÓN DE LA TROPA PARA EL EMBARQUE	CARACTERÍSTICA
BUQUE DE TRANSPORTE	EQUIPO DE EMBARQUE	MÍNIMA ORGANIZACIÓN PARA EL EMBARQUE
ELEMENTO DE TRANSPORTE	ELEMENTO DE EMBARQUE	ORGANIZACIÓN OPCIONAL, DEPENDIENDO DE LOS MEDIOS Y NECESIDADES OPERATIVAS, COMPUESTA POR DOS O MÁS EQUIPOS DE EMBARQUE

UNIDAD DE TRANSPORTE	UNIDAD DE EMBARQUE	ORGANIZACIÓN OPCIONAL, DEPENDIENDO DE LOS MEDIOS Y NECESIDADES OPERATIVAS, COMPUESTA POR DOS O MÁS ELEMENTOS DE EMBARQUE.
GRUPO DE TRANSPORTE	GRUPO DE EMBARQUE	MÁXIMA ORGANIZACIÓN PARA EL EMBARQUE, COMPUESTA POR TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTES Y FUERZAS A EMBARCAR.

CAPÍTULO 03

CONCEPTOS Y DEFINICIONES DEL MOVIMIENTO BUQUE – PLAYA.

A.- Generalidades.

El movimiento buque-playa, consiste en el despliegue de la FD desde los buques transporte hasta los lugares seleccionados para cumplir las operaciones en tierra.

Este movimiento podrá efectuarse a través de medios de superficie o aéreos de las FN o embarcaciones menores orgánicas de las Fuerza IM.

El mayor problema que debe enfrentar la FD en este período, es constituir en tierra una fuerza que partiendo inicialmente de cero, sea capaz de desembarcar y destruir las defensas enemigas que se oponen a su avance.

El desembarco se inicia al recibirse la orden de ejecución del Comandante de la FTA, culminando al finalizar el proceso de desembarco y descarga de los buques.

B.- Definiciones.

Las siguientes definiciones cobrarán especial importancia en la fase asalto de una OA:

- 1.- Área objetivo, áreas de desembarco, sitios de desembarco, playas de desembarco, cabeza de playa, las que fueron definidas en el capítulo 01.
- 2.- Línea de partida.

Es una línea imaginaria, normalmente paralela a la playa de desembarco, que tiene por objeto coordinar al arribo simultáneo a la playa de las embarcaciones de una ola. Su elección dependerá de factores hidrográficos, topográficos y tácticos que le afectan y generalmente se ubica fuera del alcance de las armas enemigas empleadas en la defensa de las playas. Su posición es señalizada objetivamente por acciden-

tes geográficos notables o mediante buques y embarcaciones de control.

3.- Ruta de aproximación.

Son canalizos o vías de aproximación, normalmente barridos, que se extienden desde las áreas de reunión hasta la línea de partida (LP), que enlazan con las rutas de varada.

4.- Ruta de varada.

Son canalizos o vías de aproximación de las embarcaciones, que se extienden desde la LP. Hacia las playas. Su cantidad y amplitud es limitada por el espacio libre de obstáculos en la vecindad de la playa y los medios empleados en el movimiento buque - playa.

5.- Ruta de retorno.

Vía marítima paralela a la ruta de varada y ruta de aproximación, establecida para ser empleada por las olas de embarcaciones en su trayecto de retorno desde la playa al área de transportes u otra dispuesta por el grupo control (GC).

6.- Esquema de maniobra.

Representación gráfica de la concepción operativa en tierra a materializar por la FD. Constituye uno de los antecedentes básicos fundamentales del planeamiento de una OA.

7.- Categoría de desembarco.

El propósito de contar con diversas categorías de desembarco es poder establecer la prioridad relativa para el desembarco por superficie o helitransportado de los diferentes elementos componentes de la FD y a su vez, facilitar el control del movimiento buque - playa.

Las categorías de desembarco son:

- a.- Olas programadas.
- b.- Olas a pedido.
- c.- Olas no programadas.
- d.- Abastecimiento de emergencia.
- e.- Abastecimiento restante de la fuerza de desembarco.

Las primeras cuatros categorías corresponden al periodo de desembarco o descarga selectiva. La quinta categoría se relaciona principalmente con el periodo de descarga general.

Las embarcaciones libres, que se detallan más adelante en el presente capítulo, no se incluyen en estas categorías.

1) Olas programadas.

Las olas programadas son formaciones de helicópteros, buques anfibios, embarcaciones, vehículos anfibios y/o botes de asalto cargados con componentes de la FD (personal, material o abastecimientos), para los cuales se ha prefijado en forma específica los lugares, tiempo y tipo de formación para el desembarco.

Después de cruzar la línea de partida o una vez abandonado el punto de reunión, las olas programadas proceden a su playa de varada sin cambio, excepto en emergencias.

Esta olas aterrizan o arriban a tierra de acuerdo a la tabla de empleo de helicópteros o al horario de aproximación en desembarcos de superficies.

2) Olas a pedido.

Las olas a pedido son componentes de la FD con sus abastecimientos de combate iniciales o carga acompañada, que se ha previsto, serán requeridas en tierra durante el asalto, pero cuyo lugar de varada o zona de aterrizaje y momento preciso en que han de estar en tierra, no ha sido posible especificar previamente. Estos elementos o componentes son normalmente, aquellos a ser requeridos en apoyo tales como: unidades de reserva, unidades anti mecanizadas, partidas de ingenieros, unidades artilleras, etc.

El desembarco de las olas a pedido está normalmente asociado a condiciones preestablecidas como por ejemplo: *“después de capturar la playa verde 1 y cota 218”*.

Las olas a pedido helitransportados se mantienen preparadas a bordo. Las olas a pedido de superficie

normalmente son embarcadas y mantenidas listas, a partir de la hora “H”.

La falta de una cantidad adecuada de embarcaciones (vehículos anfibios o botes de asalto), puede obligar a que los elementos deban esperar un segundo viaje de las embarcaciones.

Si la situación lo permite, pueden emplearse barcasas (LST, LSM., etc.) para el desembarco de elementos en condición de “*ola a pedido*”.

Según la urgencia con que sean requeridas las olas a pedido, estas pueden interferir con el desembarco de otras olas. Para poder mantener la condición de alta prioridad de estas unidades, es necesario que las olas a pedido sean las mínimas, de acuerdo a los requerimientos de la FD.

Las olas a pedido de helicópteros son ubicadas a continuación de las olas programadas en el “*diagrama de asalto*” y “*tabla de asalto y empleo de helicópteros*” y las olas a pedido de superficie son listadas a continuación de las programadas en el “*diagrama de asalto*”.

3) Olas no programadas.

Las olas no programadas son las unidades restantes de la con su carga inicial acompañada, cuyo desembarco se prevé debe ser anterior al período de descarga general.

Esta incluye normalmente, el grueso de los apoyos de combate y apoyos de servicios de combate de la FD que no han sido incluidos en olas programadas o a pedido.

Iniciado el desembarco de olas no programadas, éstas pueden ser interrumpidas para permitir el desembarco de las olas de pedido.

4) Abastecimiento de emergencia.

Los abastecimientos de emergencia son considerados en la planificación del Comandante, para satisfacer necesidades críticas de abastecimiento, reposición y/o relleno en las etapas tempranas del movimiento buque-playa. Estos abastecimientos están disponibles para entrega inmediata a las unidades en tierra y/o partida de playa. Esta categoría de abastecimiento se subdivide en: “depósitos flotantes” y “abastecimiento helitransportado preestablecidos”.

5) Depósito flotante.

Esta es una catalogación y concentración transitoria de algunos abastecimientos críticos específicos, de diferentes clases que han sido preempacados y ubicados en buques, botes o vehículos anfibios, para distribución de emergencia a unidades en tierra, empleadas prioritariamente en apoyo de los elementos de asalto.

Se ponen a disposición del buque control principal después de la hora “H”. Normalmente, recibirán instrucciones de permanecer en las cercanías del buque control principal, listos o preparados para desembarcar por orden del Oficial control principal.

Se despachan a la playa a requerimiento del Comandante de tropa en tierra, quien solicita a través de la partida de playa o grupo TAC-LOG.

A los depósitos flotantes no se les asigna número de serie y aquellos que no son solicitados desde tierra, son disueltos una vez que se han reunido en tierra suficiente abastecimientos, o al iniciarse la descarga general.

6) Abastecimiento helitransportado preestablecido.

Al Igual que los depósitos flotantes, los abastecimiento helitransportado preestablecido (AHP), son abastecimientos que han sido ubicados y mantenidos preempacados a bordo de los buques transporte de helicóptero (y otros buques adecuadamente configu-

rados), listos para distribuir o entrega a unidades en tierra.

Estos abastecimientos son despachados a tierra cuando lo requiera el Comandante de tropas, quien los solicita a través de la línea de mando o grupo TAC-LOG, según corresponda.

Los abastecimientos de este tipo no requeridos en tierra durante las fases iniciales del movimiento buque-playa, pueden ser usados para complementar el acopio inicial de abastecimiento en tierra o disuelto de acuerdo a lo que imponga la situación.

A diferencia de los depósitos flotantes, al abastecimiento helitransportado preestablecido sí se les asigna número de serie.

7) Abastecimientos restante de la fuerza de desembarco.

Los abastecimientos restantes de la FD, consisten en los abastecimientos y carga de reposición que permanece a bordo de los buques de la FTA por no estar incluidos en las cargas prescritas, ni en los abastecimientos de emergencia.

Estos abastecimientos, constituyen la mayor parte de la carga transportada al área de operaciones en buques de grupo de transporte de la FTA y son desembarcados, normalmente, durante la segunda etapa del movimiento buque - playa (descarga general). Cuando la situación lo permita, algunos de estos abastecimientos serán distribuidos a tierra en forma selectiva, para lograr los niveles de acopio preestablecidos. Aun así, el grueso de estos abastecimientos se desembarcan en el período de descarga general.

8) Embarcaciones libres.

Aún cuando no constituyen una categoría de desembarco, las embarcaciones libres están disponibles para transportar a los Comandante de unidades, puestos de mando, elementos de enlace, etc., a tierra. Los requerimientos de embarcaciones libres son fijados por el Comandante de la FD, de acuerdo con las necesi-

dades de mando y control, concordantes con el plan de desembarco. En el buque control principal se adoptan las medidas para evitar que interfieran con olas programadas o a pedido en proceso de varada. A las embarcaciones libres se les asigna número de serie.

Los medios requeridos para cumplir esta función no estarán disponibles para el desembarco de tropas o carga hasta haber cumplido su función específica de embarcación libre. Esto afectará a la disponibilidad de embarcaciones, vehículos anfibios y botes de asalto anfibio.

9) Cuadro de agrupación de series.

Los números de serie se emplean como medio de identificación de los elementos de la FD para facilitar el control del movimiento buque - playa. Son asignados a las unidades de la FD (personal y equipo), fracciones de éstas y agrupaciones de elementos de la misma.

Se asigna un solo número de serie a cada agrupación, incluyendo su equipo, que reúnan las siguientes condiciones:

- Estar embarcada en un solo buque.
- Desembarcar como unidad, sobre una misma playa o zona de aterrizaje.
- Desembarcar aproximadamente al mismo tiempo.

Los números de serie se asignan a todas las unidades de la FD y elementos navales que tienen que desembarcar antes del comienzo de la descarga general. Las unidades deben fraccionarse en series suficientemente pequeñas para permitir su embarque rápido en las embarcaciones.

Los números de serie son principalmente números de referencia y de modo alguno indican en sí mismo prioridad u orden de sucesión en el desembarco.

El empleo de los números de serie se restringe a la parte del movimiento buque - playa anterior al comienzo de la descarga general, a los escalones navales y a aquellas agencias de la FD a quienes afecta dicho movimiento.

La finalidad de los números de serie es:

- Servir de clave para identificar la agrupación de unidades o material.
- Proporcionar un mayor grado de rapidez, brevedad y seguridad en las comunicaciones.
- Facilitar un medio para disponer de listas de comprobación para asegurar que todos los elementos han recibido orden de desembarcar y han desembarcado.

Distribución de bloques de números de series:

Al principio del planeamiento, el Comandante de la FD, basándose en la organización administrativa, distribuye un bloque de números de serie consecutivos a cada unidad de la FD y elemento naval que ha de desembarcar ante de la descarga general. La distribución inicial de los números de serie, es realizada por la autoridad superior y, a su vez, cada unidad distribuye una porción consecutiva de su bloque a sus unidades subordinadas. La distribución continúa hasta que cada elemento, dentro de la FD, tiene un bloque de números consecutivos para asignar a sus elementos subordinados.

Asignación de números de serie.

Los números de serie son ocupados finalmente en las tablas de asignación de series para el movimiento buque - playa de superficie y/o helitransportados

C.- Períodos de Descarga.

La operación de descarga durante el movimiento buque - playa se divide en dos períodos :

1.- Asalto y descarga selectiva.

Es de naturaleza esencialmente táctica e incluye el desembarco de las tropas de asalto, su equipo y abastecimiento esencial, para la conquista de los objetivos iniciales. Idealmente se iniciará con un movimiento buque - playa que permita destruir y neutralizar fuerzas e instalaciones que se opongan al asalto, minimizando el riesgo para los buques transporte de la FTA.

2.- Descarga general.

Es principalmente de carácter logístico, durante la cual se trata de desembarcar la mayor cantidad posible de carga, con la máxima velocidad, una vez que ha finalizado la descarga selectiva y se han conquistado los objetivos iniciales de la FD.

3.- Grupo táctico logístico (GTL).

El GTL TAC-LOG es el elemento de mando y control de la FD, que consolida los requerimientos de apoyo de las fuerzas de asalto y asesora al grupo de control naval (GCN), acerca de la forma más eficiente de hacer llegar el apoyo solicitado por las unidades de tierra.

Cumple funciones orientadas al ámbito táctico de las unidades de combate y en el área del apoyo logístico, haciendo llegar a tierra en el momento y lugar requerido, las unidades y abastecimientos necesarios para la conquista de la cabeza de playa.

El GTL TAC-LOG, se embarca junto al GCN. En caso de que se active un GCN alternativo, se debe disponer que una partida del GTL TAC-LOG, se embarque con esta unidad.

El GTL TAC-LOG, no forma parte del GCN, sino que establece el enlace de coordinación entre las FD y la organización naval que controla y coordina el movimiento buque - playa.

D.- Relación con otros Planeamientos.

El planeamiento del movimiento buque - playa no puede iniciarse, hasta que se haya determinado la idea de maniobra en tierra y culmina con la preparación del plan de desembarco. Este, a su vez, debe estar substancialmente definido antes de que pueda empezar el planeamiento de embarque. El plan de desembarco, prevé además el apoyo logístico de todas las fuerzas en tierra, considerando que es esencial la máxima seguridad táctica contra las acciones enemigas.

E.- Factores que Afectan el Planeamiento.

Los principales factores que afectan el planeamiento del movimiento buque - playa son :

- 1.- La necesidad de prestar el máximo de apoyo a las operaciones en tierra, que incluye el mantenimiento de la integridad táctica de la FD y el logro del grado requerido de concentración o dispersión de los buques de asalto.
- 2.- La disponibilidad de medios de desembarco.
- 3.- La protección que dispone la FTA.
- 4.- La flexibilidad necesaria para explotar la debilidad de la defensa enemiga.
- 5.- La disponibilidad y utilización prevista de las armas de apoyo.
- 6.- La necesidad de un control rápido y positivo.

Los planes detallados de la FN y de la FD, se preparan después de haber efectuado la asignación definitiva de medios y comprenden el conjunto de anexos para el movimiento buque playa, por superficie y helicópteros, preparados por la FN y la FD: desde el nivel buque-equipos de embarque, hasta el de la FTA - FD.

F.- Apoyo de Manejo de Carga en Buques Mercantes.

De ser empleados buques mercantes en apoyo de una OA será necesario considerar dentro de la planificación del movimiento

buque - playa, los problemas específicos de control, descarga y alije que ello representa.

Será función de la FN dotar a estos buques, del personal necesario para planificar y ejecutar la descarga conforme al plan de movimiento buque - playa.

G.- Operaciones de Apoyo.

Las operaciones que apoyan el movimiento buque - playa y el inicio del asalto en tierra, variarán de acuerdo a la situación particular: sin embargo, normalmente incluirán las siguientes :

- 1.- Fuego de apoyo aéreo.
- 2.- Fuego de apoyo naval.
- 3.- Empleo de fuerzas especiales.
- 4.- Antiaéreas.
- 5.- Anti - submarinas.
- 6.- Minado y barrido de minas.
- 7.- Salvataje.
- 8.- Guerra electrónica.
- 9.- Diversión

La integración eficaz de estas diferentes operaciones exige que se ejerza el mando y control en el más alto grado.

H.- Condiciones Hidrográficas.

La hidrografía del área de desembarco afectará al concepto de operaciones, al esquema de maniobra en tierra y al movimiento buque - playa de superficie.

Los aspectos de la hidrografía que deben considerarse principalmente son:

- 1.- Características hidrográficas de las aguas costeras.
- 2.- Amplitud de las aguas minables.
- 3.- Configuración de las playas para desembarco de carga.

- 4.- Características de las playas en relación a la varada de buques, embarcaciones y botes de asalto anfibio dentro de las condiciones de tiempo esperadas.

La configuración y características de las playas de desembarco serán de particular interés durante el planeamiento.

a.- Configuración.

La configuración de la playa de desembarco ya sea recta, cóncava o convexa o una combinación de éstas, tendrá una influencia considerable en el tipo de fuego que el enemigo puede efectuar sobre las propias Fuerzas durante el desembarco :

- 1) Una playa recta en alguna medida disminuirá o eliminará el fuego flanqueante o en desenfilada y no presentará ventajas decisivas para el atacante o defensor.
- 2) Una playa cóncava, permitirá al defensor, batir con fuegos en desenfilada o flanqueantes al atacante.
- 3) Una playa convexa puede beneficiar al atacante ya que limitará y dispersará los fuegos del defensor, evitando además que este pueda batir a las fuerzas propias con fuegos en desenfilada.

b.- Características.

La gradiente de playa provee una base para estimar los efectos probables de los obstáculos de playa enemigos.

Una playa de poca gradiente permite y facilita la instalación de obstáculos. Una playa ondulada permitirá una cierta protección a las propias tropas contra el fuego directo del enemigo.

Una playa cubierta permitirá aprovechar el terreno, pero también disminuirá el efecto del FAN Y retardará la progresión a terreno interior de la FD.

Mientras más lejos de la playa se varen los botes de asalto, más expuesta estará la tropa al fuego enemigo y mayores serán los problemas para desembarcar el material desde éstos.

I.- Consideraciones para el Empleo de Helicópteros.

- 1.- Las principales consideraciones que deben analizarse para el empleo de helicópteros son :
 - Disponibilidad de helicópteros por cantidad, tipo y modelo.
 - Cantidad de buques plataforma.
 - Ubicación, altura y dimensiones de las helizonas de aterrizaje y rutas de aproximación y retirada.
 - Dispositivo enemigo incluyendo ubicación, tipo, densidad de armas antiaéreas y posibles campos minados en las helizonas.
- 2.- Influencia del tiempo atmosférico sobre el movimiento buque - playa considerando :
 - Efectos de las condiciones de tiempo y de mar para el despegue y la recuperación de helicópteros.
 - Fenómenos de tiempo atmosférico que afectarán la travesía de los helicópteros y su aterrizaje, tales como techo, visibilidad, turbulencias, etc.
- 3.- La información de las zonas de aterrizaje incluye los siguientes aspectos :
 - Descripción de alturas prominentes o destacadas, irregularidades, lagunas u otras características destacadas del terreno que faciliten la rápida orientación de la tropa que desembarcará de los helicópteros.
 - Será necesario obtener inteligencia relativa a la consistencia del terreno en los sitios de aterrizaje.

- La tierra suelta o arena, puede provocar la pérdida temporal de la visión por parte de los pilotos y una dificultad temporal para ver por parte de la tropa.
- En áreas cubiertas de pastos secos, se podrían llegar a producir incendios por el escape de gases calientes de las turbinas de los helicópteros.

4.- Definiciones.

a.- Zona de aterrizaje.

Área que permite el aterrizaje de algún tipo de aeronave. Puede contener dos o más sitios de aterrizaje.

b.- Sitio de aterrizaje.

Es una parte de una zona de aterrizaje de helicópteros en la que puede aterrizar un helicóptero o una ola de helicópteros. Se les individualiza por un color.

c.- Punto de aterrizaje.

Punto donde puede aterrizar un solo helicóptero. Se les designa por números de dos dígitos.

d.- Ruta de aproximación y retirada.

Rutas aéreas por las cuales se desplazan los helicópteros hacia y desde las zonas de aterrizaje.

e.- Punto de control de penetración.

Punto dentro de la ruta de aproximación, por el cual ingresan los helicópteros a la costa enemiga.

f.- Punto inicial.

Punto de las cercanías de la zona de aterrizaje, desde el cual se dirigen los vuelos de helicópteros a los sitios de aterrizaje designados.

g.- Punto de reunión de ola.

Punto designado para concentrar helicópteros cargados. Están ubicados cercanos al punto inicial.

h.- Punto de partida.

Punto ubicado al inicio de la ruta de aproximación.

i.- Punto de dispersión.

Punto donde los helicópteros que egresan desde una zona de aterrizaje rompen su formación para regresar a su buque de origen. Normalmente coincide con el punto de partida.

BIBLIOGRAFÍA.

- 1.- **ARMADA DE CHILE.** “Manual Conjunto de Operaciones Anfibias” DNI – 552, 1998.
- 2.- **ARMADA DE CHILE.** “Manual de Entrenamiento Anfibio de la Armada” 2-70/2, 1997.
- 3.- **ARMADA DE CHILE.** “Manual de Desembarco Anfibio” 2-70/4 1998.
- 4.- **ARMADA DE CHILE.** “Manual de Embarque de la Armada” 2-70/3, 1995.