



ARMADA DE CHILE

2-74/
2022

DOCTRINA DE OPERACIONES ANFIBIAS DE LA ARMADA

EJEMPLAR N° 000

ORIGINAL



RESERVADO



RESOLUCIÓN QUE APRUEBA DOCTRINA DE OPERACIONES ANFIBIAS DE LA ARMADA

2021

ORIGINAL



RESERVADO

5

DOCTRINA DE OPERACIONES ANFIBIAS DE LA ARMADA

CONTENIDOS

Página

Índice.....	1
-------------	---

Tratado I - Concepto de las Operaciones Anfibias.

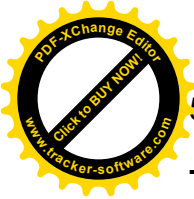
Capítulo 01 – Conceptos Básicos sobre Operaciones Anfibias.

10101.	Introducción.....	101-1
10102.	Generalidades de las Operaciones Anfibias.....	101-3
10103.	Aplicación de una Operación Anfibia.....	101-5
10104.	Definiciones.....	101-5
10105.	Roles de una Fuerza Anfibia.....	101-7
10106.	Características de una Operación Anfibia.....	101-7
10107.	Tipos de Operaciones Anfibias.....	101-9
10108.	Secuencia y fases de una Operación Anfibia.....	101-10
10109.	Gestación de una AO.....	101-12

Capítulo 02 – Mando y Control.

10201.	Generalidades.....	102-1
10202.	Directiva de Iniciación.....	102-3
10203.	Fuerza Anfibia.....	102-4
10204.	Fuerza de Tarea Anfibia	102-4
10205.	Fuerza de Desembarco	102-6
10206.	Otras Fuerzas.....	102-8
10207.	Relaciones de Mando.....	102-9
10208.	Selección de la Plataforma de Mando y Control.....	102-13
10209.	Zona Geográfica de empleo.....	102-13
10210.	Control del Espacio Aéreo.....	102-15
10211.	Control de Movimiento buque-playa y Maniobra buque-objetivo.....	102-16

ORIGINAL



Tratado II – Fases de una Operación Anfibia.

Capítulo 01 - Planificación.

20101.	Generalidades.....	201-1
20102.	Secuencia y principios de la planificación.....	201-2
20103.	Principios de la planificación.....	201-4
20104.	Conferencias de Planificación.....	201-6
20105.	Análisis de la Misión.....	201-6
20106.	Resoluciones Básicas.....	201-7
20106.	Otras consideraciones de Planificación.....	201-19

Capítulo 02 - Embarque.

20201.	Generalidades.....	202-1
20202.	Responsabilidades del Embarque.....	202-1
20203.	Organización del Embarque.....	202-2
20204.	Plan de Embarque.....	202-4
20205.	Carguío.....	202-4
20206.	Planificación y ejecución del embarque.....	202-7

Capítulo 03 - Ensayo.

20301.	Generalidades.....	203-1
20302.	Tipos de ensayos.....	203-1
20303.	Planes de ensayo.....	203-2
20304.	Consideraciones para la planificación del ensayo.....	203-2
20305.	Seguridad.....	203-5

Capítulo 04 - Movimiento.

20401.	Generalidades.....	204-1
20402.	Consideraciones.....	204-1
20403.	Organización para el Movimiento.....	204-2
20404.	Aproximación al Área Objetivo Anfibio.....	204-3
20405.	Consideraciones para la Maniobra Naval.....	204-4
20406.	Planificación de la fase Movimiento.....	204-4

ORIGINAL

**Capítulo 05 - Configuración.**

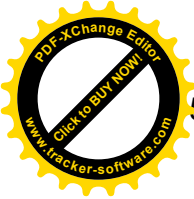
20501.	Tipos de Operaciones de Configuración.....	205-1
20502.	Operaciones de Apoyo.....	205-2
20503.	Operaciones del Grupo Anfibio de Avanzada.....	205-3
20504.	Operaciones Pre-Desembarco.....	205-4
20505.	Desembarcos Subsidiarios.....	205-5
20506.	Reconocimiento Anfibio.....	205-6
20507.	Consideraciones y procedimientos de planificación del Reconocimiento Anfibio.....	205-7
20508.	Consideraciones generales sobre Operaciones de contra-minado y de despeje de obstáculos.....	205-9
20509.	Consideraciones de planificación en contra-minado y de despeje de obstáculos.....	205-10

Capítulo 06 - Acción.

20601.	Introducción.....	206-1
20602.	Organización y escalones de la AF.....	206-1
20603.	El Movimiento buque-playa.....	206-2
20604.	Categorías de desembarco.....	206-3
20605.	Control del desembarco.....	206-4
20606.	Tipos de control para embarcaciones de desembarco por superficie.....	206-6
20607.	Conceptos de Control.....	206-6
20608.	Cambios en la secuencia del desembarco.....	206-6
20609.	Operaciones de la LF en tierra.....	206-7

Capítulo 07 - Término.

20701.	Generalidades.....	207-1
20702.	Escenarios para el término de una Operación.....	207-1
20703.	Condiciones de término.....	207-2
20704.	Detalles de la ejecución.....	207-2



Tratado III - Tipos de Operaciones Anfibias.

Capítulo 01 - Asalto Anfibio.

30101.	Generalidades.....	301-1
30102.	Planificación y ejecución.....	301-1

Capítulo 02 - Incursión Anfibia.

30201.	Generalidades.....	302-1
30202.	Planificación y ejecución.....	302-1

Capítulo 03 - Retirada Anfibia.

30301.	Generalidades.....	303-1
30302.	Planificación y ejecución.....	303-2

Capítulo 04 - Demostración Anfibia.

30401.	Generalidades.....	304-1
30402.	Demostración dentro del Área Objetivo Anfibio (AOA).....	304-2
30403.	Demostración fuera del Área Objetivo Anfibio (AOA).....	304-2
30404.	Demostración en apoyo a Fuerzas Conjuntas.....	304-2
30405.	Planificación y ejecución.....	304-2

Capítulo 05 - Respuesta a Crisis y otras Operaciones.

30501.	Generalidades.....	305-1
30502.	Planificación y ejecución.....	305-1

Anexo “A” - Consideraciones para las Capacidades Anfibias Institucionales.

A01.	Generalidades.....	A-1
A02.	Consideraciones del Grupo de Protección.....	A-1
A03.	Consideraciones del Grupo Anfibio de Avanzada.....	A-2
A04.	Consideraciones del Grupo de Transporte.....	A-2
A05.	Consideraciones del Elemento de Combate Aéreo.....	A-5
A06.	Fuerza de Desembarco.....	A-11

ORIGINAL



RESERVADO

A07. Relaciones de Mando..... A-13

Anexo “B” – GLOSARIO DE ACRONIMOS Y ABREVIATURAS

B01. Glosario..... B-1

Anexo “C” – GLOSARIO DE DEFINICIONES

C01. Glosario..... C-1

ORIGINAL



RESERVADO



TRATADO I

CONCEPTO DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS

ORIGINAL



RESERVADO



TRATADO I

CONCEPTO DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS

ORIGINAL

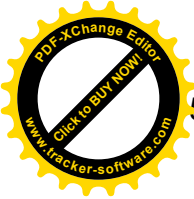


CAPÍTULO 01

CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE OPERACIONES ANFIBIAS

10101. Introducción.

- A. La Armada de Chile ha desarrollado operaciones anfibias de distinto tipo desde su creación, inicialmente en forma espontánea y bastante improvisada. En este contexto y en los albores del nacimiento de la Marina, destaca la particular visión que tuvo el Almirante Cochrane para quien la proyección de fuerzas contra objetivos militares y logísticos eran un componente importante en toda campaña naval. Por lo mismo, decide organizar un Batallón de Infantería de Marina, aventurándose a ejecutar arriesgadas incursiones en tierra durante las dos campañas a Perú, en 1819.
- B. En la Guerra del Pacífico, también quedó de manifiesto la naturalidad con que la Armada visualizó la necesidad de emplear el mar como vía de proyección de las fuerzas, en beneficio de la campaña terrestre, ejecutándose el desembarco de Pisagua, mundialmente reconocido como una de las primeras operaciones anfibias, con una secuencia de planificación y ejecución cercana a lo que hoy se entiende como tal.
- C. Sin embargo, el desarrollo de una fuerza con rol y capacidad anfibia como medio de proyección, se remonta al año 1964 cuando el Cuerpo de Defensa de Costa cambia su rol y organización, transformándose en un Cuerpo de Infantería de Marina con capacidad anfibia.
- D. La doctrina de Operaciones Anfibias (AO) desarrollada en aquella época, se basó en las experiencias obtenidas durante la 2^{da} Guerra Mundial, donde el modelo a seguir era el del asalto anfibio, normalmente llevado a cabo sobre una playa defendida.
- E. En este punto, es necesario aclarar que cualquier identificación de las AO, en el presente, con los desembarcos a gran escala de esa época, está absolutamente enfocada. Esa concepción tradicional, errónea en la actualidad, concebía las AO como una proyección sucesiva de olas de desembarco para asegurar una cabeza de playa, identificando la AO con un asalto directo, nada más alejado de como hoy se configuran las operaciones de proyección anfibia.



- F. Efectivamente, la evolución del entorno operacional ha provocado que las AO se caractericen por la descentralización, la multidimensionalidad de dominios, la simultaneidad de esfuerzos en diferentes ámbitos y la necesidad de mantener una presión constante sobre los sistemas adversarios para explotar la sorpresa y evitar su reorganización. Es decir, todo se centra en una maniobra distributiva, orientada directamente hacia los objetivos que se hayan establecido, utilizando como áreas de desembarco aquellas zonas que sorprendan al despliegue defensivo del enemigo, a través de rápidos vectores de proyección que permitan alcanzar una ventaja operacional.
- G. Esta versión del Manual de AO de la Armada de Chile, está orientada a un concepto de empleo moderno de las Fuerzas Anfibias (AF) de la Armada, por lo que incorpora cambios en algunas definiciones, en la organización de la AF, en las relaciones de mando, en las fases y en los tipos de AO, reconociendo como tales, algunas operaciones enmarcadas en situaciones distintas al combate o a la guerra.
- H. En base a lo anterior, reconociendo que en la Institución se cuenta con medios y fuerzas para ejecutar una AO, se concibe la capacidad de desarrollar una acción sobre tierra usando el mar como espacio de maniobra.
- I. Las AO, son reconocidas como acciones que generan grandes beneficios a la solución de problemas militares de nivel estratégico u operacional. Siempre se han desarrollado en múltiples dimensiones; inicialmente, involucraban las dimensiones marítima y terrestre, posteriormente incorporaron la dimensión aérea, por lo tanto, la ejecución de una AO moderna considera medios de combate navales, de desembarco, aéreos y de fuerzas especiales para proyectar el poder militar desde el mar hacia tierra.
- J. Las AO constituyen la principal forma de proyección del poder naval hacia tierra, ya sea en territorio adversario o propio, tanto para efectuar operaciones de combate de carácter ofensivo, como para ejecutar otro tipo de operaciones, tales como Evacuación de no Combatientes (NEO) o Apoyo Humanitario y Alivio de Desastres (HA/DR).
- K. El presente manual, tiene como objeto definir la forma en cómo la Armada de Chile ejecuta operaciones de proyección anfibia en



todo el rango de las operaciones militares, proporcionando un marco conceptual en cuanto a definiciones de términos y conceptos, estableciendo la secuencia en la planificación y ejecución de una AO, así como consideraciones logísticas, de inteligencia, apoyo de fuegos, de mando y control (C2) entre otros.

- L. De requerirse la participación en coaliciones internacionales, donde la organización de la AF sea mayor, este manual debe ser complementado con el ATP-8, Volume I *“Doctrine for Amphibious Operations”, Edition (D)* de la OTAN, como publicación de referencia. Para la planificación y conducción de AO conjuntas, el presente manual deberá complementarse con aquellas doctrinas nacionales vinculadas.

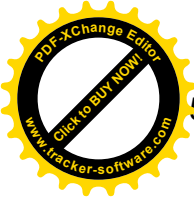
10102. Generalidades de las Operaciones Anfibias.

“Un desembarco anfibio es la herramienta más poderosa que tenemos...”

General Douglas Mc Arthur
Cuartel General Supremo del Poder Aliado, Dai-Ichi, Tokio.
23 Agosto 1950

- A. Una AO es una operación de carácter militar, preeminentemente naval, lanzada desde el mar por una AF, con el objeto de influir en el área litoral mediante la proyección de una Fuerza de Desembarco (LF) hacia tierra.
- B. El litoral comprende las áreas terrestres, el mar adyacente a estas y el espacio aéreo asociado, sobre las cuales se puede influir desde el mar.
- C. En una AO, una AF maniobra para obtener una posición ventajosa o situación favorable con respecto a su enemigo, desde donde puede ejercer coerción o accionar directamente sobre objetivos en tierra. Esta maniobra anfibia debe estar orientada hacia puntos/condiciones decisivas o una vulnerabilidad crítica que impacte en el Centro de Gravedad (COG) del enemigo.
- D. Las AO proveen la capacidad única de operar en el litoral, lo que demanda desarrollar un sistema de C2 que permita integrar diferentes tipos de fuerzas, obteniendo la adecuada unidad y

ORIGINAL



concentración del esfuerzo, incrementando la velocidad de las acciones y permitiendo que el control del mar tenga influencia directa en tierra, mediante las capacidades de proyección. Así, las AF modernas, independiente a su tamaño, poseen una mayor capacidad de efectuar maniobras con repercusiones operacionales o estratégicas, dada la capacidad de proyectar fuerzas directamente sobre objetivos de ese nivel, hacia tierra.

- E. Una AF utiliza el mar como espacio de maniobra, proyectando fuerza hacia tierra en el lugar más conveniente y en el momento más oportuno, permitiendo obtener una ventaja operacional. Esto, con el fin de crear libertad de acción y generar un ritmo que el enemigo no sea capaz de sostener. Utilizar el mar como espacio de maniobra, involucra la capacidad de ejecutar operaciones navales antes de lanzar a la LF hacia costa, accionando sobre objetivos, tanto en mar como en tierra, procurando obtener información del enemigo y del área de operaciones (AOO) que le permitan obtener una posición ventajosa y utilizar el mar como una amplia avenida de aproximación hacia su objetivo.
- F. La AF, cuando opere sobre una costa hostil o potencialmente hostil, privilegia una maniobra que le permita evitar los puntos fuertes del sistema de defensa del litoral o anti acceso/denegación de área del enemigo (A2/AD), aprovechando los puntos débiles y brechas de su defensa. Este concepto exige, no solo obtener adecuada inteligencia y diseminarla en todos los niveles de mando, sino que, también, requiere de una ejecución descentralizada, fomentando y aplicando la suficiente iniciativa que permita aprovechar las oportunidades y reaccionar adecuadamente ante los desafíos que se presenten.
- G. El transporte y despliegue de una fuerza militar por medios navales, así como el desembarco administrativo en un puerto o en una costa amiga o asegurada, como las operaciones costa a costa, en las cuales la fuerza de combate a proyectar no está embarcada en buques, son operaciones de carácter militar, que comparten algunas características de las AO, sin embargo, no son consideradas como tales, ya que requieren de una organización, relaciones de C2, medios y técnicas que difieren a las propias de una AO.



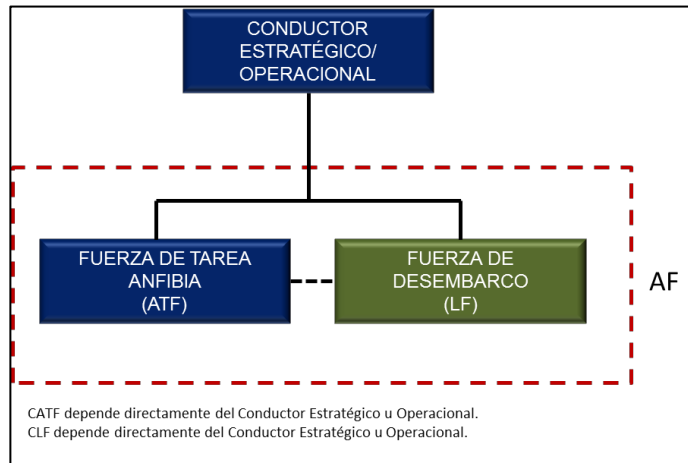
10103. Aplicación de una Operación Anfibia.

- A. Una AF pone a disposición del Conductor Estratégico/Operacional, la capacidad de ejecutar una amplia gama de operaciones, las que son aplicables en todas las fases de una campaña militar. La sola conformación y embarque de una AF al inicio de una crisis, demuestra la voluntad y la capacidad de una nación de desplegar fuerzas militares donde sea requerido. Una AF, al ser parte integral del poder naval, comparte los atributos propios de las fuerzas navales, transitando y posicionando fuerzas en aguas internacionales sin violar la soberanía de terceros países y disuadiendo sin comprometer fuerzas en tierra. La presencia de una AF pre-posicionada, con la capacidad de proyectar su LF hacia tierra, sin necesidad de contar con instalaciones portuarias, obliga al adversario a retener fuerzas o a ocupar su reserva en tareas defensivas, debiendo cubrir un amplio frente de costa. En síntesis, una AF pone a disposición del Mando la capacidad de ejecutar una amplia gama de operaciones tácticas, pero que tienen repercusiones en los niveles operacional y/o estratégico.
- B. La secuencia de proyectar una LF hacia tierra para el cumplimiento de una tarea táctica, para posteriormente reembarcarla y pre-posicionarla para que cumpla un rol operacional, es una secuencia que se puede repetir cuantas veces sea necesario en el desarrollo de una campaña.

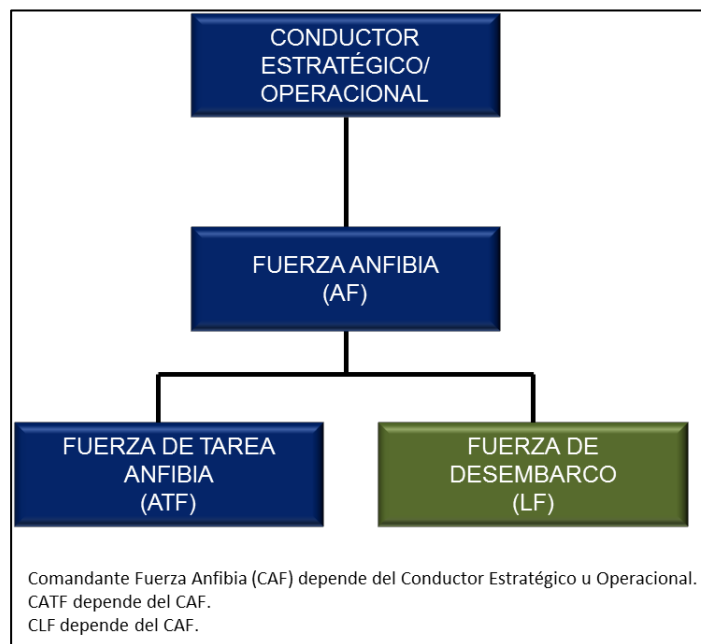
10104. Definiciones.

- A. **Fuerza Anfibia (AF).** Conjunto de medios navales de desembarco, aéreos y de fuerzas especiales, debidamente organizados, equipados y entrenados, capaces de ejecutar Operaciones Anfibias. Esta se encuentra bajo el mando del conductor estratégico u operacional y la conforman la Fuerza de Tarea Anfibia y la Fuerza de Desembarco.
- B. **Fuerza de Tarea Anfibia (ATF).** Fuerza Naval conformada con el propósito de participar en la ejecución de una AO, generalmente compuesta por Unidades de superficie, aéreas y submarinas, asignadas al Comandante de la Fuerza de tarea Anfibia (CATF).

C. Fuerza de Desembarco (LF). Organización de Tarea conformada por Unidades de Infantería de Marina, helicópteros de asalto y de ataque y medios de superficie asignados al Comandante de la Fuerza de Desembarco (CLF), para ejecutar una AO.



-Fig. 1-1-1.Organigrama de una AF con dependencia directa del Conductor estratégico u operacional –



-Fig. 1-1-2.organigrama de una AF con dependencia directa del Conductor estratégico u operacional –

**10105. Roles de una Fuerza Anfibia.**

La AF puede ser empleada en una variedad de roles, siendo los más significativos los siguientes:

- A. Ejecutar acciones ofensivas sobre vulnerabilidades críticas y puntos/condiciones decisivas, tanto como fuerza independiente, como en apoyo a otros componentes del Mando Conjunto.
- B. Captura de terreno, puertos y/o aeropuertos como bases avanzadas o para asegurar el arribo de fuerzas mayores.
- C. Destrucción, neutralización o captura de instalaciones enemigas.
- D. Recaptura de terreno o de islas que hayan sido capturadas por fuerzas enemigas.
- E. Fuerza de Reacción Rápida (QRF), así como, reserva estratégica, operacional o táctica a flote.
- F. Operaciones de respuesta a crisis, de apoyo a la paz o de asistencia a autoridades civiles como en HA/DR.
- G. NEO.

10106. Características de una Operación Anfibia.**A. Integración de la ATF y LF.**

La ejecución de una AO requiere de una estrecha coordinación y cooperación entre la ATF y la LF. Lo anterior, implica la integración de Unidades de Superficie, Aéreas, de Infantería de Marina, Submarinas, de Operaciones Especiales y, eventualmente, civiles. Para el caso de la Armada de Chile, significa integrar Unidades u organizaciones provenientes de distintos Mandos de Tipo como la Escuadra, Fuerza de Submarinos, Comando Anfibio y Transportes Navales, Brigada Anfibia Expedicionaria (BAE), Aviación Naval, Comando de Fuerzas Especiales y otras. (Zonas Navales, Dirección de Inteligencia de la Armada, etc.)

**B. Concentración del esfuerzo y coherencia operativa.**

La complejidad de las AO y las vulnerabilidades a las que está expuesta una AF, hace que sea necesario un grado excepcional de concentración del esfuerzo y coherencia operativa entre las Fuerzas involucradas. Para ello, todos los Comandantes y sus Estados Mayores deberán compartir inteligencia, generar una comprensión común del entorno operacional, mantener un panorama de la situación operacional común y un claro entendimiento de la intención del Conductor Estratégico u Operacional que la promulgue, generando y permitiendo comunicaciones directas entre las distintas Fuerzas participantes. Por otro lado, la AF tiene la necesidad de acceder a un área operacional controlada por el enemigo, debiendo evitar o neutralizar los efectos de sus sistemas de armas y de sus sensores, lo que exige, desde una temprana etapa de la operación, una adecuada integración y utilización de todas las capacidades de la AF, así como la adecuada coordinación y empleo de las capacidades de los demás medios de la Componente Marítima y/o del Comando Conjunto respectivo.

C. Organización de Tarea en base a la misión.

La AF, normalmente, es desplegada adoptando una Organización de Tarea en base a una organización estándar (ATF/LF), la que puede ser reforzada rápidamente con otros medios de la Componente Marítima. Sin embargo, esta organización de tarea puede variar de acuerdo a la misión. Por lo mismo, el CATF y el CLF deben contar con capacidades C2 que faciliten el cumplimiento de múltiples tareas, así como permitir la integración con Fuerzas Conjuntas y/o Combinadas.

D. Obtener y mantener acceso al área de operaciones.

1. Una AO supone el ingreso de una AF a un área de soberanía de otro país, el que, dependiendo del tipo de operación a realizar, puede o no ser hostil o potencialmente hostil. Obtener y mantener este acceso es vital para el éxito de la operación.
2. Dependiendo del tipo de AO que se deba realizar, el acceso puede ser otorgado mediante acciones diplomáticas o por acuerdos anteriores. En otros casos, se deberá obtener mediante operaciones de configuración, que permitan un



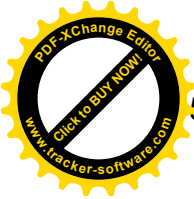
adecuado nivel de superioridad aérea y marítima para el lanzamiento de la LF.

3. Para la configuración del Área Objetivo Anfibio (AOA), el Comandante de la Componente Marítima, podrá establecer una Fuerza de Avanzada, de carácter temporal, empleándola con el objeto de efectuar reconocimientos de playas, vigilancia y reconocimiento de objetivos y de terreno interior, operaciones de decepción, contraminado, bombardeo preliminar y demoliciones submarinas, entre otras.
4. Para ejecutar estas operaciones de configuración, una AF debe contar con la capacidad de apoyar fuerzas en tierra durante todas las fases de una AO.

10107. Tipos de Operaciones Anfibias.

Existen cinco tipos de AO: Asaltos, Incursiones, Retiradas, Demostraciones y Respuesta a crisis y otras operaciones.

- A. **Asalto Anfibio:** Es el principal tipo de AO e involucra el establecimiento de una LF en una costa hostil o potencialmente hostil por un tiempo indeterminado. La necesidad de crear rápidamente la suficiente potencia de combate en tierra, partiendo desde cero, es la principal diferencia entre una AO y una operación terrestre.
- B. **Incursión Anfibia:** Tipo de operación que implica una rápida acción sobre un objetivo o la ocupación temporal de éste, seguido por una retirada y un reembarque planificado. Las incursiones anfibias se pueden ejecutar para cumplir con alguno de los siguientes objetivos:
 - Infligir pérdidas o daños.
 - Obtener información.
 - Provocar una diversión.
 - Capturar, recuperar o evacuar personal o material.
- C. **Retirada Anfibia:** Operación ejecutada para extraer fuerzas por mar desde una costa hostil o potencialmente hostil con la finalidad de redesplegarlas a una nueva Área de Operaciones (AOO) o de extraerlas para evitar su destrucción.



- D. **Demostración Anfibia:** Destinada a confundir al enemigo por medio de un despliegue de fuerzas, con el propósito de inducirles a adoptar un curso de acción desfavorable.
- E. **Respuesta a Crisis y Otras Operaciones.** Las capacidades de las AF pueden ser especialmente adecuadas para desarrollar operaciones militares distintas de la guerra (MOOTW), tales como NEO o HA/DR. Una NEO se puede ejecutar mediante una Incursión Anfibia con consideraciones menores en la planificación, mientras una operación HA/DR requerirá mayor flexibilidad durante su planificación y ejecución, basado en el tipo de asistencia y de apoyo requerido para cada emergencia o catástrofe.

10108. Secuencia y fases de una Operación Anfibia.

Una AO, generalmente, sigue un ciclo de siete fases, aunque la secuencia de éstas puede variar, pudiendo superponerse.

- A. **Planificación:** Corresponde al período comprendido entre la recepción de la Directiva de Iniciación y el Embarque. Se caracteriza por ser paralela, concurrente y detallada por parte de los Estados Mayores del CATF y del CLF. El planeamiento anfibio es un proceso continuo, ya que el plan debe ser permanentemente revisado por ambos Estados Mayores o Grupos de Planificación Operacional, de tal modo que éste refleje los cambios de situación que se produzcan durante la fase movimiento.
- B. **Embarque:** Abarca el período durante el cual las fuerzas, con su material, equipo y abastecimiento, se embarcan en los buques asignados. El orden de embarque, tanto del personal como de los vehículos y equipos, debe estar de acuerdo al esquema de maniobra en tierra.
- C. **Ensayo:** La complejidad de las AO requiere de la realización de ensayos como una fase más de dicha operación. Durante esta fase se busca ejecutar total o parcialmente el plan y bajo condiciones similares a las esperadas en el AOA, con el propósito de: probar la adecuación de los planes, la sincronización de las diferentes acciones y el alistamiento de combate de las diferentes fuerzas participantes; asegurar que



todos los escalones estén familiarizados con la planificación y probar las comunicaciones.

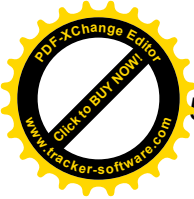
Además, el ensayo permite reconfigurar el embarque las fuerzas en caso de ser necesario.

Cuando no sea posible efectuar un ensayo con el desembarco real de las Unidades, se deberá considerar un ejercicio de Puestos de Mando en el cual interactúen todos los Estados Mayores y Planas Mayores participantes en la operación.

- D. **Movimiento al AOA:** Comprende el período en el que los componentes de la AF se mueven desde los puntos de embarque o desde la posición en la que se encuentre desplegada, al AOA. Esta fase termina cuando todas las Fuerzas llegan a las posiciones asignadas en el AOA.
- E. **Operaciones de Configuración:** No se desarrollan durante un período exclusivo de la operación, sino que tienen lugar en las distintas fases de ésta, con el propósito de preparar el campo de batalla para la ejecución de una AO.

Los principales tipos de Operaciones de Configuración son:

- Operaciones de Apoyo: se ejecutan dentro y fuera del AOA.
 - Operaciones de Fuerza Avanzada: se ejecutan previo al arribo de la AF al AOA.
 - Operaciones pre-desembarco: se ejecutan cuando la AF ya se encuentra en el AOA.
- F. **Acción:** Comienza con el arribo del grueso de la AF al AOA; abarca el cumplimiento de su misión y culmina con la terminación de la AO.
- G. **Término:** El término de una AO dependerá del cumplimiento de la misión de la AF, de acuerdo a lo definido por la Directiva de Iniciación. Cuando el CATF y el CLF concuerden en que las condiciones para el cumplimiento de la misión se han alcanzado, propondrán el término de la AO. Algunos ejemplos de estas condiciones son:
- Se han alcanzado los objetivos.
 - Se han establecido en tierra las fuerzas y apoyos suficientes para garantizar el desembarco continuo de tropas y material para operaciones posteriores.



- Órganos de C2, Comunicaciones y de Coordinación de Fuegos de Apoyo (FSC) han sido establecidos en tierra.
- CLF manifiesta que se encuentra listo para asumir la total responsabilidad de las operaciones posteriores.

Normalmente, el término de la operación estará marcado por alguna de las siguientes situaciones:

- Reembarque de la LF y re-configuración de la AF para futuras AO.
- La LF permanece en tierra, establece enlace con fuerzas amigas y se integra a la Componente Terrestre para futuras operaciones.
- Traspaso de responsabilidad a otras fuerzas arribadas al AOO.
- El Comandante de la Componente Marítima mantiene el control del espacio terrestre asignado dentro del AOA, por lo que la LF permanece operando en tierra, apoyada desde el mar.
- Una combinación de lo anterior.

Una vez terminada la AO, el AOA desaparece, transfiriendo el control de ésta a las Fuerzas Conjuntas correspondientes.

10109. **Gestación de una AO.**

Una AO puede originarse en distintos niveles, dependiendo de quién resuelve su empleo. Debido a la trascendencia de este tipo de operaciones, por la variedad de los medios utilizados, su concepción y empleo, normalmente, corresponde al nivel estratégico, lo que no limita a que se gesten a nivel operacional.

- A. Nivel estratégico:** Producto de la resolución de este nivel de mando, para contribuir al logro de un objetivo estratégico final, mediante la ejecución de una AO.
- B. Nivel operacional:** dependiendo de la composición de la Componente, de la cantidad de medios que le han sido asignados, podrá contar con la capacidad de gestar y llevar a cabo una AO en forma integral o deberá solicitar la participación de medios de otro órgano de maniobra para completar los propios.



RESERVADO

5-70/_ - 101



El empleo de la AO corresponderá al logro de un objetivo operacional que permita configurar o dar libertad de acción a la maniobra conjunta.

ORIGINAL

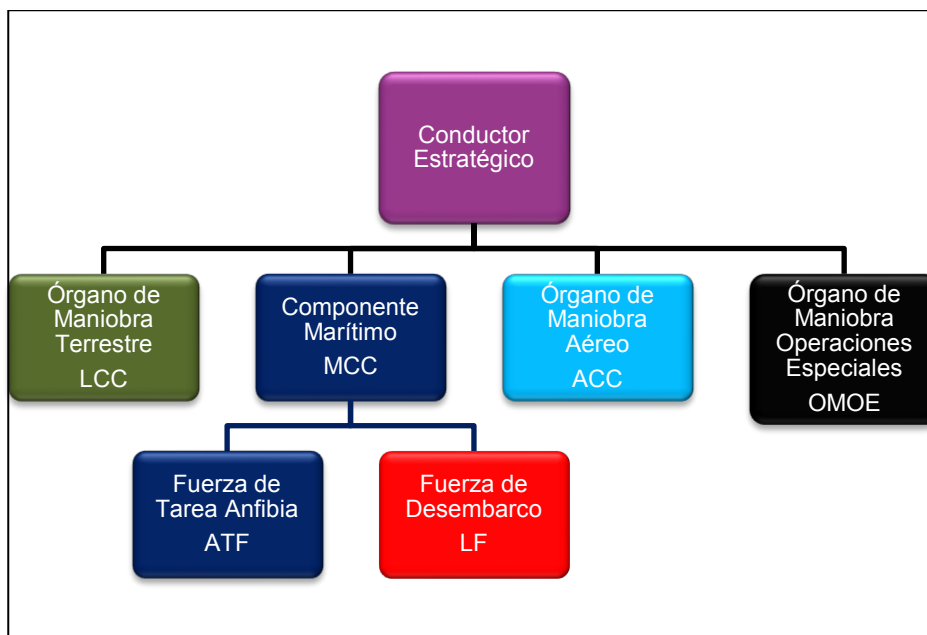


CAPÍTULO 02

MANDO Y CONTROL

10201. Generalidades.

- A. La conformación de una AF, involucra la integración de medios de distinta naturaleza operando en forma coordinada en las dimensiones marítima, aérea y terrestre, lo que hace que establecer un sistema de C2 eficiente, sea complejo y sumamente importante.
- B. Una AO puede originarse en distintos niveles, dependiendo de quien resuelva su ejecución y disponga conformar una AF, sin embargo, ésta normalmente estará bajo el OPGON del Comandante de la Componente Marítima, quien podrá ejercer además como el Comandante de la ATF, cuando la principal operación a realizar sea una AO y la totalidad o el grueso su Fuerzas dependientes estén involucradas en ella. La dependencia directa del Conductor Operacional, permite acortar el ciclo de la toma de decisiones, descentralizar el Mando, como asimismo delegar la responsabilidad en el Mando apoyado en la fase de la operación, haciéndolo dinámico y versátil. Esta es la tendencia actual de organización.
- C. Otras circunstancias pueden requerir la designación de un Comandante de la AF (CAF) con su Estado Mayor y que de éste dependa directamente la ATF y LF. Esto implica un mayor número de personal, medios de C2, y subsecuentemente puede transformarse en un retardo en el ciclo de la toma de decisiones, aun cuando esta opción permite tener un mando centralizado.
- D. La dependencia descrita precedentemente, en el marco de las fuerzas conjuntas, se presenta en el siguiente cuadro:



-Fig. 1-2-1.Dependencia de la ATF y LF directamente del Conductor Operacional-



-Fig. 1-2-2.Dependencia de una de la ATF y LF bajo el mando del CAF-

- E. Las relaciones de mando entre el CATF y el CLF es de mando que apoya y mando apoyado, teniendo presente que, el apoyo, es un tipo de relación de mando que se establece cuando una fuerza debe ayudar, proteger, complementar o sostener a otra.



Es por esto que a nivel de Doctrina Nacional Conjunta, también se explicita y norma sobre esta relación. Ahora bien, en el ámbito de la AF, la designación de mando que apoya y mando apoyado entre el CATF y CLF, en las distintas fases de una AO, contribuye a la armonía en la ejecución para clarificar quien constituye el esfuerzo principal. Por otra parte, a los planificadores, les obliga y clarifica el establecimiento de las prioridades de apoyo para ambas fuerzas en distintos momentos, para lograr así la consecución de los objetivos de la AF.

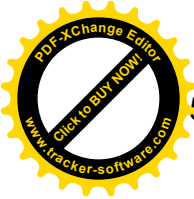
10202. Directiva de Iniciación.

La Directiva de Iniciación (DI), es el documento rector que da inicio al proceso de planificación de una AO. Ésta designa al CATF y CLF además de especificar las relaciones de mando entre ellos y los demás Comandantes de las fuerzas involucradas en la operación.

Es emitida por el Comandante de nivel estratégico u operacional, cuando éste determine que es necesario ejecutar una AO para apoyar la campaña o responder a una crisis o emergencia.

La DI, como mínimo debe incluir:

- A. Misión de la AF.
- B. Designación del CATF, CLF y medios componentes de las fuerzas.
- C. Instrucciones especiales sobre relaciones de mando.
- D. Designación del AOO y AOA.
- E. Fechas clave.
- F. Nombre clave de la operación.
- G. Instrucciones especiales respecto al término de la AO y destino de las fuerzas componentes.

**10203. Fuerza Anfibia.**

En la Armada, la conformación de una AF involucra la participación de medios provenientes de los distintos Mandos de Tipo del Comando de Operaciones Navales, integrados en una organización de tarea expedicionaria y altamente desplegable, que permita la proyección del poder naval hacia tierra, con el propósito de influir en una campaña o responder a una crisis o emergencia.

10204. Fuerza de Tarea Anfibia.

Conformada, principalmente, por medios de la Escuadra, Fuerza de Submarinos, Aviación Naval, Comando Anfibio y Transportes Navales y Comando de FF.EE. de la Armada, más cualquier otra Unidad o medio necesario para la operación, tanto civiles como militares.

La ATF se organiza en distintos Grupos de Tarea, los que podrán variar en tamaño y capacidades de acuerdo con las necesidades de la operación, medios disponibles y evaluación del Comandante de la Componente Marítima, siendo, los que a continuación se señalan, aquellos más característicos:

- A. Grupo(s) de Transporte:** Organización de Tarea cuya función principal es el transporte, apoyo logístico y proyección de la LF hacia tierra.

Estará compuesto por las Unidades del Comando Anfibio y Transportes Navales, reforzado, cuando sea necesario, por cualquier otra Unidad de Superficie que se destine para el transporte de los Elementos de la Fuerza de Desembarco, pudiendo contemplar incluso buques ajenos a la Armada.

La Compañía de Transporte Anfibio de la BAE, normalmente estará asignada al Grupo de Transporte para la ejecución del movimiento buque-playa, en conjunto con las LCM, LCU y cualquier otro conector de superficie orgánico de los buques del Comando Anfibio y Transportes Navales.

El Grupo de Transporte establecerá, temporalmente una Unidad de Control para el movimiento buque-playa.



- B. Grupo(s) de Protección:** Compuesto por Unidades de Combate de la Escuadra, Fuerza de Submarinos y Aviación Naval, organizados para la protección de la AF durante el tránsito al AOA y durante la ejecución de las operaciones en la misma.

Dentro del Grupo de Protección, se podrán conformar Unidades de Tarea para cumplir con distintas funciones, como defensa aérea y antimisil (AAW), guerra de superficie (ASUW) y guerra antisubmarina (ASW).

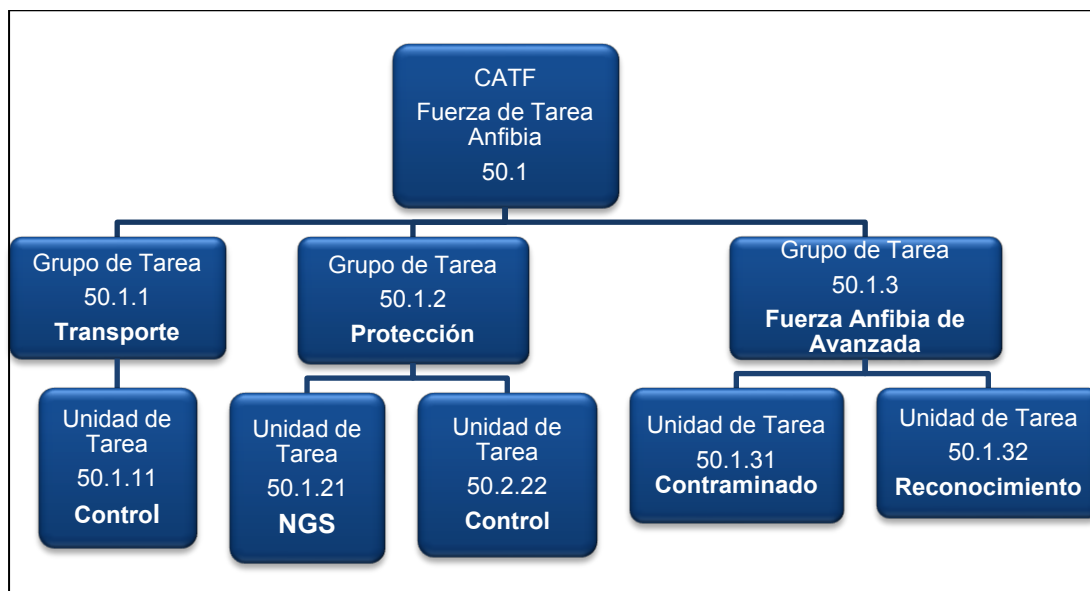
Durante la fase acción, o cuando sea necesario, el Grupo de Protección materializará el Fuego de Apoyo Naval (NGS), con el propósito de apoyar las operaciones de la LF en tierra mediante fuego de artillería y/o misiles.

Asimismo, el Grupo de Protección establecerá el centro de Coordinación de Armas de Apoyo (SACC) para conducir y coordinar los fuegos de apoyo de superficie y aéreos.

- C. Grupo(s) Anfibio de Avanzada:** Compuesto por Unidades especializadas, de superficie, submarina, aéreas, de FF.EE. y/o de Infantería de Marina, que preceden al cuerpo principal hacia el AOA, con el propósito de ejecutar tareas de preparación (configuración) previo a la fase acción. Las Unidades que componen este grupo, normalmente serán Unidades provenientes de otros Grupos dentro de la ATF, así como de los diferentes elementos de la LF.

Las tareas que cumple el Grupo Anfibio de Avanzada pueden incluir, pero no están limitadas a:

1. Inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento (ISTAR).
2. Operaciones navales de contraminado / despeje de obstáculos.
3. Reconocimientos y estudios hidrográficos.
4. Reconocimientos de zonas de aterrizaje de helicópteros (LZ).
5. Guiado terminal en apoyo a las olas de asalto, tanto de superficie como aéreo.



-Fig. 1-2-3. Ejemplo de organización de una ATF -

10205. Fuerza de Desembarco.

La LF está organizada, equipada y entrenada para la ejecución de una AO.

Esta fuerza posee un elemento de mando, un elemento de combate terrestre, el cual agrupa a los elementos de maniobra (Batallones de Fusileros IM), con el elemento de apoyo de combate (fuegos, protección, movilidad/contra-movilidad) y un elemento de apoyo de servicio de combate.

La conformación de la LF, contempla también la asignación de un elemento de combate aéreo, compuesto por helicópteros de asalto y helicópteros de ataque. Asimismo, la capacidad ISTAR debe ser complementada por Unidades de FF.EE. de la Armada.

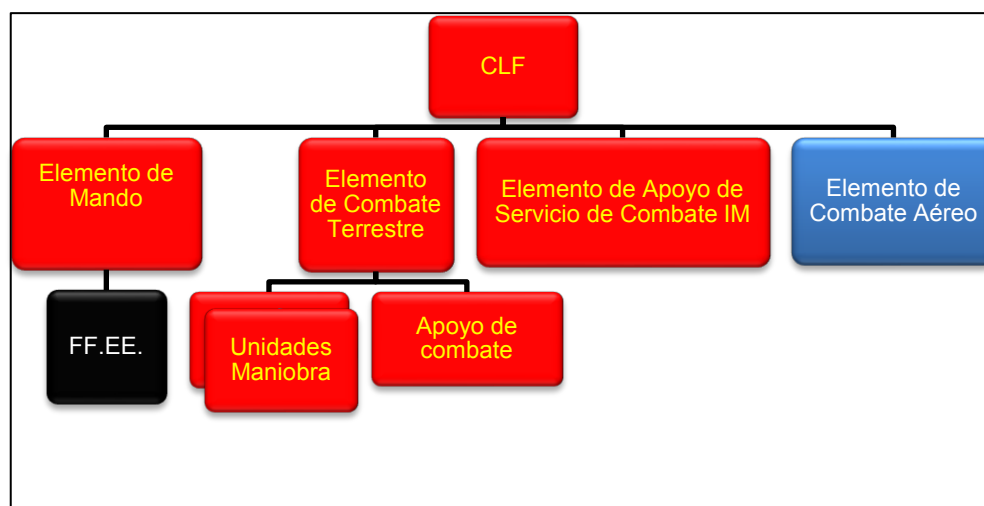
La LF tiene la capacidad de operar en base a organizaciones de tarea de diferentes tamaños, dependiendo de la magnitud de la operación a realizar. De esta manera podrá adoptar las siguientes configuraciones:

- A. Unidad de Desembarco.** Conformada en base a una Compañía de Fusileros IM, reforzada con un elemento de apoyo de servicio de combate IM y cualquier otro medio requerido para el cumplimiento de su misión. Ésta es la organización de menor



tamaño, capaz de operar en forma independiente y que considera todos los elementos de una LF.

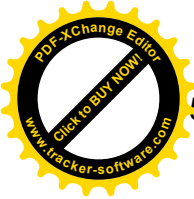
- B. Grupo de Desembarco.** Conformado en base a un Batallón de Fusileros IM, reforzado con un elemento de apoyo de combate IM, elemento de apoyo de servicio de combate IM y un elemento de combate aéreo, más todos los elementos necesarios para el cumplimiento de su misión.
- C. Fuerza de Desembarco.** Conformada en base a dos Batallones de Fusileros IM y otras Unidades de Maniobra que puedan ser asignadas, reforzada por un Elemento de Apoyo de Combate IM, un Elemento de Apoyo de Servicio de Combate IM, un Elemento de Combate Aéreo y Unidades de FF.EE.



-Fig. 1-2-4. Ejemplo de organización de la LF -

Los siguientes son los elementos constitutivos principales de la Fuerza de Desembarco (LF):

- 1. Elemento de Mando:** puede operar tanto a bordo como en tierra y provee las capacidades de: C2, comunicaciones y planificación especializada en AO. La capacidad ISTAR debe ser complementada por Unidades de FF.EE. de la Armada, los que también pueden conformar el Grupo Anfibio de Avanzada.
- 2. Elemento de Combate Terrestre:** Compuesto por; Batallones de Fusileros IM, en base a un elemento de Mando, Compañías de Fusileros IM y una Compañía de Armas de Apoyo cada uno; además de un Batallón de Apoyo



de Combate IM con los elementos de apoyo de fuego, de protección de la fuerza, de movilidad y contra-movilidad además de C2 para la coordinación de los distintos fuegos de apoyo, naval, aéreo y de campaña dispuestos para la operación.

Este elemento tiene la capacidad de proyectar sus distintos elementos hacia tierra tanto por conectores aéreos como de superficie.

3. **Elemento de Apoyo de Servicio de Combate IM:** Satisface los Elementos Funcionales Logísticos de abastecimiento, mantenimiento, sanidad y transporte, necesarios para el sostenimiento de la fuerza durante su despliegue y operación.
4. **Elemento de Combate Aéreo:** Conformado por helicópteros de asalto y de ataque de la Aviación Naval, dispuestos para operar con la LF en la ejecución de asaltos aéreos e inserción/extracción de Unidades de Reconocimiento y de FF.EE., en el marco de una AO.

La ejecución de una AO, requiere que la LF adopte, a lo menos, tres organizaciones distintas durante las siguientes fases de la operación:

- a. **Para el Embarque:** La LF adopta una organización administrativa que le permite embarcar sus Unidades y medios en los buques dispuestos para la operación. Esta organización se debe establecer de tal forma que satisfaga el plan de desembarco.
- b. **Para el Desembarco:** La LF adopta una organización táctica temporal para efectuar el movimiento buque-playa y/o la maniobra buque-objetivo. Esta organización debe apoyar la ejecución del esquema de maniobra en tierra.
- c. **Para la Fase Acción:** La LF retoma su organización táctica básica o la organización de tarea que defina el CLF para accionar sobre sus objetivos en tierra.

10206. Otras Fuerzas.

Normalmente, la realización de una AO requerirá del apoyo de otras fuerzas pertenecientes al Comando Conjunto respectivo, las que

ORIGINAL



actuarán en el cumplimiento de tareas específicas, comúnmente relacionadas con la protección de la AF o con la configuración del campo de batalla. El requerimiento de esos apoyos los deberá efectuar el Comandante de la Componente Marítima al Comando conjunto que corresponda, de acuerdo a los requerimientos del CATF y CLF.

10207 Relaciones de Mando.

A. Designación de los Mandos.

Tanto el CATF como el CLF, son designados en la DI. Si no fuese así, serán designados por el Comandante de la Componente Marítima.

El CATF es un Oficial de la Armada, del escalafón Ejecutivo, mientras que el CLF es un Oficial de la Armada del escalafón de Infantería de Marina.

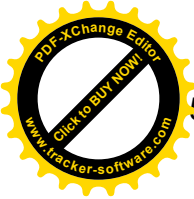
Los Comandantes de los Grupos o Elementos subordinados, de no ser nombrados en la DI, serán nombrados por el CATF y CLF respectivamente.

B. Relación de Apoyo entre el CATF y el CLF. (Mando que Apoya / Mando Apoyado).

La relación de apoyo se establece para una AO, dado que el CATF y el CLF se deben coordinar, proteger, complementar o sostener mutuamente durante las distintas fases de la operación.

El CATF y el CLF, durante la fase de planificación, deberán establecer el propósito y tipo de la relación de apoyo, el efecto deseado y el alcance o envergadura de éste. La definición del esfuerzo de apoyo puede incluir, pero no está limitado a:

1. Fuerzas y medios asignados para el apoyo.
2. Tiempo, espacio, nivel y duración del apoyo.
3. Prioridad de los esfuerzos de apoyo.
4. Autoridad del mando que apoya para modificar el esfuerzo de apoyo, en el caso de una emergencia u oportunidad.
5. Grado de autoridad del mando apoyado sobre el esfuerzo de apoyo.



6. Responsabilidad de protección de la fuerza y medios de apoyo tanto a flote como en tierra.

A menos que se defina alguna restricción durante la planificación, el Comandante apoyado tendrá la autoridad sobre el esfuerzo de apoyo. Esto incluye la designación y priorización de los blancos y objetivos, la sincronización y duración de los apoyos.

En el caso de una emergencia que obligue a un Comandante a modificar lo planificado, su decisión deberá ser informada a los mandos correspondientes a la brevedad.

Así mismo, el CATF y el CLF, durante la fase de planificación deberán identificar los eventos y las condiciones que podrían provocar cambios en la relación de Mando que Apoya y Mando Apoyado. Con la excepción de emergencias, las relaciones durante las distintas fases pueden ser las siguientes:

Tipo de operación anfibia	Comandante apoyado
Asalto	CATF, luego el CLF
Incursión	CATF, luego el CLF, luego el CATF
Demostración	CATF
Retirada	CLF, luego el CATF
Respuesta de crisis y otras operaciones	CATF o CLF

-Fig. 1-2-4. Ejemplo de cambios en la relación de Mando que apoya/ Mando apoyado -

El Mando que apoya determinará la fuerza, el método, los procedimientos y las comunicaciones para efectuar el apoyo. De la misma manera, deberá asesorar al Mando apoyado respecto a las limitaciones del apoyo y la planificación para la integración del apoyo en el esfuerzo del Mando apoyado.

El Mando que apoya es el responsable por la realización del esfuerzo de apoyo y de que éste tenga el efecto deseado en el esfuerzo del Mando apoyado.

C. Relaciones de Mando Durante la Planificación.

Durante la fase planificación, el CATF, CLF y los demás Comandantes de la AF actuarán como mandos paralelos,



situándose todos en el mismo nivel, independiente del grado y puesto.

Las resoluciones derivadas de la planificación, se deberán tomar en base a un entendimiento común de la misión, objetivos, tácticas, técnicas y procedimientos, para lo que se deberá establecer un libre intercambio de información entre las Fuerzas y Unidades participantes.

Cualquier diferencia que se presente en aspectos que afecten tanto a la ATF como a la LF, deberá ser resuelto por el Mando superior, normalmente el Comandante de la Componente Marítima.

El CATF, en estrecha coordinación con el CLF, es el responsable por la planificación general del plan de desembarco, el cual deberá apoyar el esquema de Maniobra en tierra de la LF.

Como la responsabilidad directa de la conducción de las operaciones en tierra, recae en el CLF, la planificación de éstas, durante la fase acción, será también de su completa incumbencia.

La participación de los demás componentes de la AF, consiste en apoyo a las operaciones de la LF, por lo que deberán analizar las propuestas de apoyo y determinar su factibilidad.

D. Relaciones de Mando Durante las Operaciones.

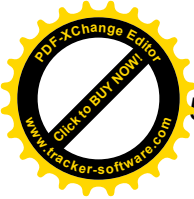
Durante las fases de embarque y movimiento, el CATF y CLF, junto a sus respectivos Estados Mayores, deberán operar a bordo del buque anfibio con mayor capacidad C2.

1. Transición de buque a tierra.

Cuando el CLF, junto a su Estado Mayor se encuentren a bordo, el monitoreo de las operaciones en tierra se efectuará desde el Centro de Operaciones de la LF (*Landing Force Operations Center*, LFOC¹), en conjunto con el Grupo Táctico Logístico (TACLOG)².

¹ **LFOC:** Centro de operaciones de la LF, que planifica y conduce las operaciones desde a bordo mientras el CLF no se establezca en tierra junto a su estado Mayor.

² **TACLOG:** Grupo conformado mayormente por representantes de la LF, designados por el CLF, para apoyar al CATF desde a bordo, para permitir el desembarco de tropas, abastecimientos, material y vehículos hacia tierra en el marco de una AO.



Cuando el CLF con su Estado Mayor se establezca en tierra, el Centro de Operaciones de Combate (COC), asumirá el control de las operaciones, efectuándose la transición desde LFOC/TACLOG al COC.

Cuando el grueso de la LF inicie sus operaciones en tierra, el CATF asumirá el rol de apoyo a la LF, manteniendo una estrecha coordinación entre los Estados Mayores de ambas fuerzas.

Asimismo, una vez que el CLF se establezca en tierra, el Centro Coordinador de Armas de Apoyo (SACC), perteneciente a la ATF, le traspasará el control de los fuegos al Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo (FSCC), perteneciente a la LF.

Una vez que la LF pueda establecer en tierra su sistema de defensa antiaérea, el CLF asumirá la responsabilidad del espacio aéreo hacia terreno interior, en estrecha coordinación con el CATF.

2. Mando y Control a Bordo.

Dependiendo del tipo y de la magnitud de la operación a realizar, el mando y control de la LF podrá permanecer a bordo sin necesidad de establecerse en tierra. Normalmente, para la ejecución de incursiones u operaciones de menor escala o cuando se opere como una AF pre-posicionada, el mando y control se mantendrá a flote.

La conducción de las operaciones desde a bordo, requiere contar con las instalaciones y capacidades adecuadas en el buque anfibia que ejerza como plataforma de C2, debiendo permitir que áreas como coordinación de fuegos de apoyo, comunicaciones e inteligencia en los Estados Mayores del CATF y CLF, operen en forma integrada.

Cuando el CLF decide ejercer el C2 desde a bordo, normalmente permanecerá también a bordo el Mando del elemento de Apoyo de Servicio de Combate IM y del de Apoyo de Combate IM, ejerciendo el Mando en tierra el Comandante del elemento de combate terrestre o del/los órganos de maniobra que ejecuten las operaciones en tierra.

**10208 Selección de la Plataforma de Mando y Control.**

Idealmente, el CATF y CLF se embarcarán en un buque multipropósito con las acomodaciones y capacidades para recibir a ambos Estados Mayores y sus requerimientos en cuanto a C2 se refiere.

Cuando se deba seleccionar un buque distinto para desempeñarse como buque insignia de la AF, se deberán considerar los siguientes factores:

- A. Capacidad de comunicaciones o de instalar las redes requeridas por el CATF y CLF.
- B. Data links.
- C. Capacidad de control aéreo.
- D. Capacidad de establecer redes computacionales/informáticas.
- E. Salas de planificación.
- F. Capacidad de video conferencias (VCO).
- G. Habitabilidad para personal de la ATF y LF.

10209 Zona Geográfica de Empleo.

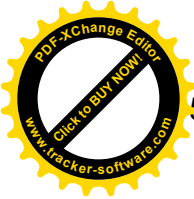
Área de Objetivo Anfibio (AOA): Zona geográfica definida en la DI, dentro de la cual se encuentran el o los objetivo(s) de la AF. Ésta es un área tridimensional, por cuanto comprende los espacios marítimo, terrestre y aéreo.

El AOA debe ser lo suficientemente amplia como para permitir la ejecución de las operaciones aéreas, navales y terrestres, necesarias para el cumplimiento de la misión, pero, a su vez, debe ser de un tamaño tal que pueda ser controlada con los medios de la AF.

En el caso que la DI no defina el AOA ni los objetivos de la AF, éstos deberán ser determinados por el CATF y CLF y declarados en las Resoluciones Básicas.

Algunos de los factores a considerar en la determinación del tamaño de la AOA son:

- A. Ubicación de los objetivos de la AF.

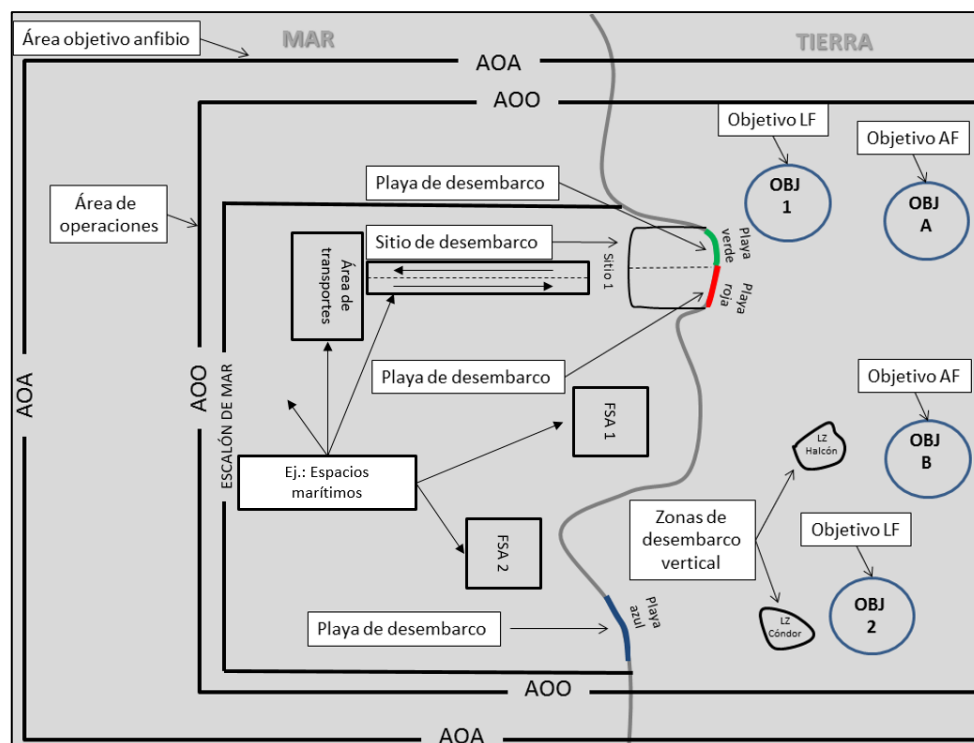


- B. Ubicación y tamaño de las playas y zonas de desembarco.
- C. Características topográficas e hidrográficas.
- D. Rango de alcance de los sistemas de armas y sensores de la AF y fuerzas amigas.
- E. Capacidades de Mando y Control de la AF.
- F. Composición, tamaño y disposición de la AF y de las posibles fuerzas que arribarán posteriormente.
- G. Alcance de los sistemas de armas y sensores enemigos.
- H. Disposición de las fuerzas enemigas.
- I. Área del Escalón de Mar³.

Por otro lado, el AOA funciona como una medida de seguridad que le permite, a la AF, operar con el menor grado posible de interferencias y restricciones.

Cuando la situación no permita establecer un AOA, o el CATF no cuente con los medios necesarios para ejercer el control del AOA o cuando la operación se vaya a ejecutar dentro del área de operaciones de un Comando Conjunto, se deberá establecer un Área de Operaciones (AOO) con una zona de control aéreo de alta densidad (*High-Density Airspace Control Zone*, HIDACZ), con el objeto de ejercer un adecuado manejo del espacio aéreo y una correcta coordinación de los fuegos de apoyo.

³ Porción del AOA donde los buques anfibios o de combate permanecen para materializar el desembarco de la LF por distintos conectores. Dentro de esta área se asignan los estacionamientos, corredores aéreos, canchas de varada u otros para la ejecución del desembarco y continuar apoyando las operaciones. (Joint Publication 3-02)



-Fig. 1-2-5. Diseño esquemático referencial de un área operacional⁴ -

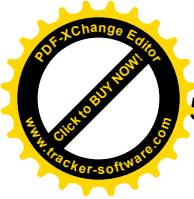
10210 Control del Espacio Aéreo.

El CATF es el responsable por el control del espacio aéreo dentro del AOA o HIDACZ. De esta forma, los requerimientos de uso del espacio aéreo por parte del CLF, serán coordinados por el elemento de combate aéreo, con el elemento o la Unidad de control aéreo designada por el CATF. Para este caso se establece el Centro de Coordinación Aéreo Táctico (TACC), quien asume esta función desde a bordo.

Cuando la operación se desarrolle dentro del área de responsabilidad de un Teatro de Operaciones Conjunto, el Comandante de la Componente Marítima coordinará con el Mando Conjunto respectivo, la designación del CATF como *Sub-area Airspace Control Authority* (SACA).

A medida que la LF inicia sus acciones y su avance hacia terreno interior, los movimientos aéreos hacia tierra, deberán estar

⁴ Este diseño no debe ser geométrico, sino que adecuado al terreno, siguiendo los accidentes geográficos presentes en la morfología. El diseño de áreas debe permitir la maniobra anfibia.



coordinados con la LF, a través del FSCC una vez producida la transición desde el SACA.

10211 Control del Movimiento buque-playa y Maniobra buque-objetivo.

El movimiento buque-playa, es de responsabilidad del CATF; su planificación y preparación se efectuará en estrecha coordinación con el CLF, junto con el plan de desembarco, teniendo en cuenta que la proyección de la LF hacia tierra debe desarrollarse de la forma que mejor apoye el esquema de maniobra en tierra.

Durante esta etapa, todos los conectores, tanto de superficie como aéreos, serán controlados por el CATF, a través del Grupo de Control Naval, a cargo de *Central Control Officer* (CCO), en coordinación con el TACLOG.



RESERVADO



TRATADO II

FASES DE UNA OPERACIÓN ANFIBIA

ORIGINAL



TRATADO 2

FASES DE UNA OPERACIÓN ANFIBIA

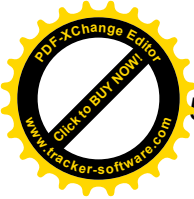
CAPÍTULO 01

PLANIFICACIÓN

20101. Generalidades.

- A. El proceso de planificación para una AO es complejo por la necesidad de integrar y coordinar en detalle, desde el primer momento, las acciones de las fuerzas de diferente naturaleza que interactúan en este tipo de operaciones. Debe asegurarse la compatibilidad que permita interoperar, considerando que el esfuerzo principal varía en cada fase, como asimismo las relaciones de los mandos. Una de las claves del proceso, es internalizar que tanto el CATF como el CLF mantienen un mismo nivel durante la fase de planificación.
- B. La planificación comienza con la recepción de la DI, por parte del Mando que dispone la ejecución de una AO. Este es el documento rector que define el qué, quién, cuándo y dónde se necesita cumplir la misión de la AF; seguido de una estimación de fuerzas necesarias y la confección de las resoluciones básicas, donde se plasman, principalmente, los objetivos a cumplir, los puntos de entrada y las fechas de cumplimiento. Culmina con la generación del OPGEN u OPORD respectiva. Debe tenerse presente que en los niveles inferiores, la planificación detallada generalmente no puede comenzar hasta que los niveles superiores de mando promulguen las Resoluciones Básicas.
- C. Los siguientes puntos son de relevancia al planificar una AO:
 - 1. La fase de planificación normalmente abarca el período que se extiende desde la promulgación de la DI hasta el inicio de la fase embarque. Sin embargo, aunque la fase de planificación existe por derecho propio, la actividad de planificación continuará durante toda la operación. Es posible que sea necesario modificar el plan para reflejar los cambios de situación que se pudiesen producir durante la fase de movimiento, lo que requerirá una evaluación continua por

ORIGINAL



parte del personal que compone los Estados Mayores del CATF y CLF.

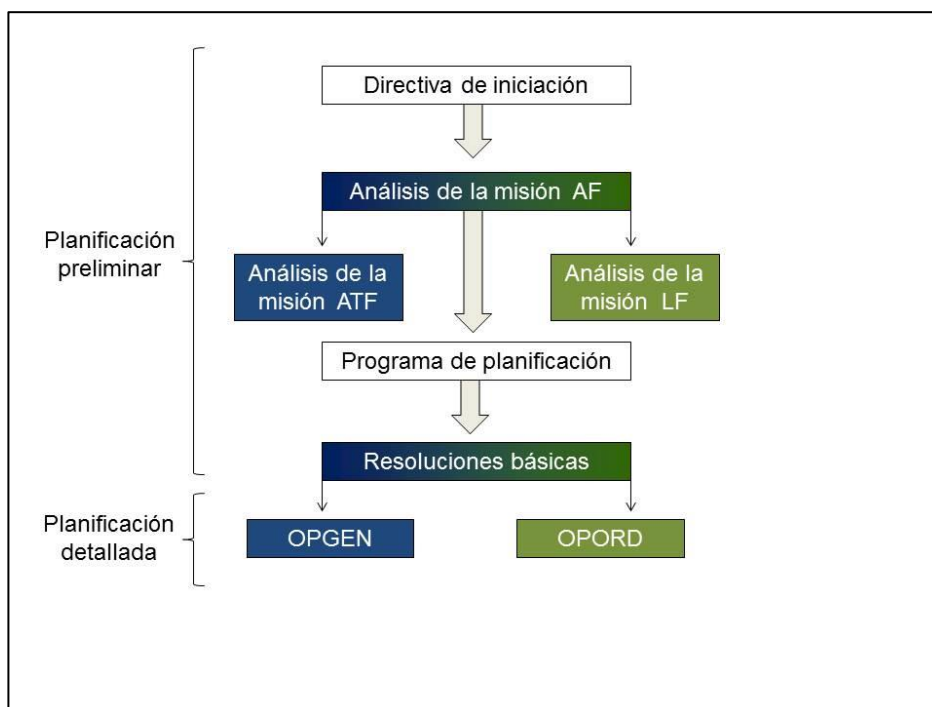
2. Aunque idealmente la fase de planificación tiene lugar antes del embarque de la LF, este no siempre es el caso. La LF ya puede encontrarse embarcada como parte de una AF desplegada previamente en un teatro de operaciones, o como resultado de un requerimiento superior de desplegar una AF con rapidez, donde posteriormente se le asignen tareas complementarias a la misión original.
3. Tanto el CATF como el CLF, no pueden llevar a cabo la planificación de una AO aisladamente, especialmente si dicha operación es parte de una campaña o maniobra conjunta. La planificación debe realizarse en coordinación con otros mandos involucrados, particularmente el o los que apoyen la maniobra de la AF. El resultado de la fase de planificación debe comunicarse a los mandos involucrados, tanto a los mandos paralelos como a los superiores y subordinados.

20102. Secuencia y principios de planificación.

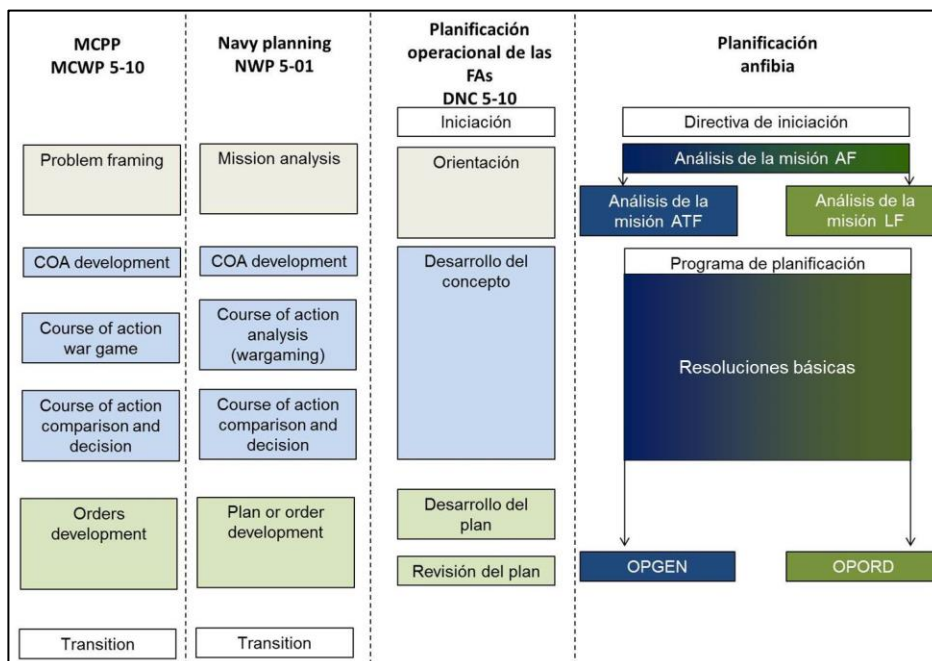
La planificación debe entenderse como una actividad integral y secuencial que debe minimizar la ocurrencia de vacíos en esta por parte de los planificadores.

Dentro de este concepto, se seguirá una secuencia de principios rectores que se detallará posteriormente.

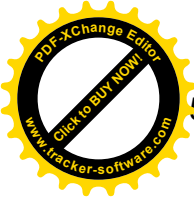
Este tipo de planificación cuenta con una etapa preliminar y otra detallada, pero que no exime a otros procesos de planificación de operaciones actualmente conocidos, sino que pasa a estar contenida dentro de ellos.



- Fig. 2-1-1. Secuencia planificación anfibia –



- Fig. 2-1-2. Ubicación de la planificación anfibia en relación los procesos de planificación operacional –



20103. Principios de la planificación.

A. Planificación paralela.

La planificación debe desarrollarse de manera coordinada con y entre todos los niveles de mando de las fuerzas componentes, buscando llegar a todos estos.

En las AO la planificación detallada constará de dos partes:

La primera consiste en la realización de reuniones de coordinación y planificación entre el CATF y el CLF, en conjunto con el personal de los respectivos Estados Mayores, idealmente, en una misma ubicación. Cuando esto no sea factible, es necesaria la designación de oficiales de enlace para abordar las funciones de planificación de ambas fuerzas. Durante la planificación, y particularmente en situaciones de crisis, el CATF y CLF llevarán a cabo sus esfuerzos de planificación en forma paralela y concurrente entre sí, como asimismo con los niveles superiores y subordinados; así también se realizará con todos los mandos que apoyan la ejecución de la operación.

La segunda parte de la planificación paralela ocurre en todas las funciones de combate (C2, inteligencia, maniobra, fuegos, sostenimiento y protección de la fuerza). Puede facilitarse en la designación de grupos de planificación operacional, es decir, grupos multidisciplinarios compuestos por todas las funciones de combate y oficiales de enlace de los mandos subordinados o de apoyo, como también por otros expertos específicos en la materia. La clave de esta parte de la planificación paralela, es la asignación de personal exclusivo para representar cada función en cada grupo de planificación.

B. Planificación concurrente.

Este principio busca comprometer la participación de dos o más escalones del mismo Mando, o por los escalones correspondientes de distintos mandos, ante el hecho de



que, muchos problemas, son de incumbencia y solución mutua.

La complejidad de las AO requiere que el CATF y el CLF se encuentren involucrados desde el primer momento con el proceso de planificación. El flujo de la planificación debe ser desde el Mando hacia el subordinado (*top-down*), buscando también la generación de instancias de discusión y aprobación por parte del Mando superior que dispuso la conformación de la AF, impulsando el proceso, con el propósito de permitir conocimiento colectivo y promover la comprensión de la operación como base para la toma de decisiones. Las orientaciones deben ser permanentes por parte del Mando que ordenó la operación, como también por parte del CATF y CLF hacia sus Estados Mayores y subordinados, debiendo primar el mando tipo misión, sustentado en la intención del Comandante.

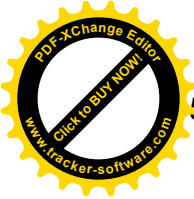
C. Planificación detallada.

La naturaleza del ambiente como asimismo la sincronización de la ejecución de una AO, requiere en todos los niveles una planificada, aprobada, asumida y conocida sincronía de los eventos, donde el CATF y CLF utilizan la unidad de esfuerzo para enfocarse en el cumplimiento de la misión.

El CATF y el CLF deben ver su entorno operacional como una entidad indivisible, ya que las operaciones o eventos en un área pueden tener efectos profundos y a menudo colaterales en otras áreas y eventos.

Por otra parte, las decisiones pueden restringir el grado de libertad de acción y autoridad, normalmente permitido a los Comandantes subordinados.

La planificación detallada de la maniobra buque-objetivo o movimiento buque-playa, sólo puede comenzar después de que se determine el esquema de maniobra de la LF en tierra y se apruebe su CONOPS por parte del CLF, siempre en conocimiento también del CATF. El plan de desembarco está diseñado para soportar el CONOPS del CLF, teniendo en cuenta las capacidades inherentes y las características operativas de las unidades de



superficie (C2, transporte y logísticas) como también los conectores aéreos y de superficie que hagan posible la proyección hacia tierra.

La secuencia de planificación de la maniobra buque-objetivo como el movimiento buque-playa, es un esfuerzo coordinado entre el CATF y el CLF. El esquema de maniobra de la LF puede afectar la asignación de buques a ésta. Este proceso de planificación repetitivo entre los Estados Mayores del CATF y el CLF asegurará la mejor carga y el mejor plan de la maniobra/movimiento buque-objetivo/buque-playa, lo que considera un plan aéreo y de superficie, el grado de oposición al desembarco y negación de área, los conectores aéreos y de superficie que deben ser empleados. El CONOPS del CLF debe ser examinado por todos los Comandantes participantes para determinar su factibilidad, debiendo el CATF estar de acuerdo antes de comenzar la planificación detallada.

20104. Conferencias de planificación.

Si el tiempo lo permite, el CATF y el CLF convocarán conferencias de planificación (inicial, media y final). Estas conferencias brindan la oportunidad para que, los grupos de planificación operacional (OPT) o el personal de ambos Estados Mayores, establezcan un enlace que permita cumplir con los tres principios descritos precedentemente, y así se discutan aspectos preliminares y garanticen una comprensión común de la situación y la misión.

20105. Análisis de la Misión.

Como lo establece cualquier proceso de planificación de operaciones, el eje central de este se basa en la identificación del problema y su permanente evaluación. Es por esto que se debe considerar como una etapa posterior a la recepción de la DI donde, el CATF y el CLF, presenten el problema y comiencen a desarrollar sus hipótesis de solución en base a la intención de cada uno, apoyados por los grupos de planificación que éstos establezcan.

Debe tenerse presente que la misión podría estar contenida íntegramente en la DI. Si así fuese, de igual forma debe analizarse según se indicó precedentemente.

ORIGINAL



Posteriormente, luego de haber recibido las orientaciones iniciales, conjuntamente se debe realizar un análisis del entorno, considerando al menos: la misión de la AF, la intención inferida del Mando que dispone la ejecución de la operación, las restricciones (imposiciones: lo que se debe hacer; restricciones: lo que no se puede hacer), las tareas explícitas, implícitas y determinar las esenciales, para llegar a proponer una misión inicial de la AF, para que posteriormente se haga lo mismo con el CATF y CLF.

Esta planificación permite a ambos Mandos organizar actividades de planificación, transmitir planes a los Mandos subordinados y compartir una comprensión común de la misión y de la Intención del Comandante. Las interacciones, durante varios pasos de la planificación, permiten un esfuerzo simultáneo y coordinado que mantiene la flexibilidad, hace un uso eficiente del tiempo disponible y facilita el intercambio continuo de información.

Deben obtenerse al menos, la guía de planificación del Comandante (intención y orientaciones para el Estado Mayor/ Grupo de Planificación Operacional), la misión aprobada y una orden de alerta (WARNORD) a los Mandos subordinados.

20106. Resoluciones Básicas.

Las Resoluciones Básicas son aquellas que deben tomarse al más alto nivel dentro de una AF antes de que pueda procederse con la planificación detallada de la AO. En el caso de decisiones mutuas, ambos Comandantes (CATF/CLF) deben estar de acuerdo. En un caso extremo en que no exista acuerdo, deberá solicitarse la resolución, al Mando que emitió la DI.

Las Resoluciones Básicas se dividen en decisiones primarias y secundarias, es decir, aquellas decisiones que respaldan las decisiones primarias. Las decisiones primarias están claramente separadas de las decisiones secundarias debido a su importancia, para alinear las actividades de la AF.

Las decisiones primarias son la misión, los objetivos de la AF y el concepto de la operación. El curso de acción, es una decisión mutua que se debe discutir, bajo secuencialidad y por fases, dejando claro quién es el Mando apoyado y el que apoya.



Por otra parte, las decisiones secundarias son los lugares de entrada (ya sea por conectores aéreos y de superficie) y el momento del desembarco, que proporcionarán al CATF y al CLF, en mutuo acuerdo, un elemento clave para asegurar la sincronización. Todo esto se sintetiza en el siguiente cuadro:

RESOLUCIONES BÁSICAS			
Acción	Puede estar contenida en la Directiva de Iniciación	Responsable de la decisión	
Decisiones Primarias			
Determinar la misión de la Fuerza Anfibia (AF)	x	CATF	CLF
Seleccionar el (los) Objetivo (s) de la AF	x	CATF	CLF
Seleccionar el COA		CATF	CLF
Seleccionar el día "D" y la hora "H"	x	CATF	CLF
Seleccionar los Objetivos de la LF			CLF
Decisiones Secundarias			
Seleccionar el método de entrada		CATF	CLF
Seleccionar el área/sitios de desembarco		CATF	CLF
Seleccionar los puntos de desembarco vertical (LZ)			CLF
Seleccionar las playas de desembarco		CATF	CLF
Determinar los espacios marítimos y el escalón de mar		CATF	
Confeccionar OPGEN/ OPORD		CATF	CLF

- Fig. 2-1-3. Resumen de las resoluciones básicas –¹

A. Determinar la Misión de la AF.

La misión de la AF se asigna en la DI. La misión es una declaración clara y concisa de la tarea del Mando (quién, qué, cuándo y dónde) y su propósito (para qué). Al recibir la DI, el

¹ **Método de entrada:** en una AO, pueden ser tres. 1) maniobra buque-objetivo; 2) movimiento buque-playa; 3) combinación.

Playas de desembarco: segmentos de costa que permiten el desembarco de conectores de superficie.

Sitios de desembarco: segmentos de costa que agrupan 2 o más playas de desembarco.

Helizonas (LZ): áreas en tierra que permiten el desembarco vertical de tropas.



CATF y el CLF realizan un análisis de la misión para confirmar y sincronizar un entendimiento común de ésta, como asimismo de la intención del Comandante, y para proporcionar un punto de partida acordado para expresar las tareas implícitas, explícitas y esenciales, estimaciones, restricciones y otros elementos del proceso de planificación de operaciones.

B. Seleccionar el (los) Objetivo (s) de la AF.

Si la DI no designa el/los objetivo(s) de la AF, entonces el CATF y el CLF determinarán el/los objetivo(s) para cumplir la misión. Éstos obedecen a objetivos físicos, que logran los efectos que se quieren alcanzar y su consecución contribuye al estado final deseado de la intención del superior. Se designan con letras (Ej. Objetivo A y objetivo B).

C. Seleccionar el COA, día D, hora H y hora L.

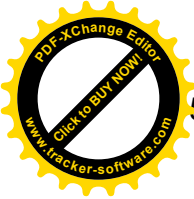
El desarrollo del COA considera las alternativas de solución, que el CATF y CLF proponen en su método de la intención, como hipótesis de solución del problema.

El CATF se enfoca en la aproximación, entrada, configuración y posterior sostenimiento de la operación, mientras que el CLF considera la configuración y maniobra en general, desarrollada por el esfuerzo principal sobre los objetivos de la AF, considerando los objetivos de la LF (si es que éstos fueran diferentes).

Debe incluir como mínimo, el sector general de ingreso al AOA y hacia tierra, la disposición enemiga, la designación del esfuerzo principal, la secuencia de la operación, día "D", hora "H", hora "L" y la estructura de la fuerza requerida.

Se debe analizar la factibilidad, aceptabilidad, conveniencia, integridad y exclusividad de cada COA y, dependiendo del tiempo disponible, compararlos con el curso de acción del enemigo, con el fin de obtener las mejoras que aseguren el éxito de la operación tendiente a identificar las superficies y los vacíos que permitan explotar sus vulnerabilidades críticas.

En la comparación y decisión de los COA, los Comandantes evalúan sus criterios o principios de la guerra que estimen vitales, vertidos durante la confección personal de su intención.



A continuación, se seleccionará el COA que mejor cumplirá la misión y se asegurará de que, tanto la fecha como la hora del desembarco, contribuyan a la maniobra conjunta. En este punto, el CATF y el CLF deben seleccionar mutuamente un COA.

1. Selección de la Fecha y Hora del Desembarco.

La maniobra/movimiento buque- objetivo/playa de la LF, tiene lugar durante la fase de acción de la AO. Esto busca proyectar la LF de una manera tácticamente equilibrada, normalmente realizada en una serie de olas iniciales, seguida de la proyección hacia tierra de las funciones de C2 y sostenimiento (si es que así se determina por parte del CLF). La ejecución del movimiento en tierra se tratará en el capítulo que describe la fase de acción del presente manual.

Implica planificar, idealmente antes de la fase embarque, para que la LF organice los equipos de embarcación que requiera y la manera en que se ejecutará el esquema de maniobra en tierra. La fecha y hora del desembarco pueden especificarse en la DI. El método de planificación del desembarco, se detalla en el Manual de Desembarco de la Armada de Chile.

En caso contrario, el CATF y el CLF seleccionan la fecha y hora tentativas del desembarco. Estas fechas y horarios tentativos se promulgan lo antes posible en la fase de planificación en las Resoluciones Básicas.

- a. **Día “D”:** es el día en el que se lleva a cabo el primer desembarco (aéreo o superficie) en el AOA, es decir, el inicio de la fase de acción.

Deberán evaluarse los siguientes aspectos: disponibilidad y preparación de fuerzas, situación del enemigo (actual y futura), condiciones meteorológicas (marea, viento, corrientes, luz y oscuridad), imposición de la fecha por quien emitió la directiva de iniciación, coordinación con otras operaciones.

- b. **Hora “H”:** es la hora específica en la que comienza o debe comenzar una operación. En una AO, la hora “H” es el momento en el que está programado que arribe a la



playa el primer conector de superficie de la primera ola programada.

Deberán evaluarse los siguientes aspectos: rutina del enemigo, horas luz, necesidad de obtener la sorpresa, esquema de maniobra en tierra de la LF, condiciones meteorológicas (marea, viento, corrientes, luz y oscuridad), requerimientos específicos de realizar operaciones en horas de oscuridad, tipos de método de entrada (para permitir el empleo de conectores aéreos y de superficie).

- c. **Hora “L”:** es el momento en el que el primer helicóptero de la primera ola helitransportada aterriza en la LZ.

Deberán evaluarse los mismos aspectos que para la hora “H”, excepto mareas.

D. Determinar los Objetivos de la LF.

Una vez que se ha determinado la misión de la LF y se han designado los lugares de desembarco y LZ, el CLF determina los objetivos de la LF que mejor facilitarán la consecución de los objetivos de la AF para el desembarco ininterrumpido de fuerzas y material. Esto incluye los objetivos físicos y del terreno, cuya captura es necesaria para cumplir su misión. Se designan con números (Ej. objetivo 1 y objetivo 2).

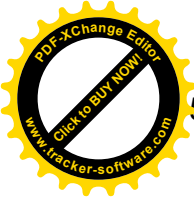
E. Seleccionar el método de entrada.

Existen tres métodos de entrada en una AO: maniobra buque-objetivo, movimiento buque-playa (orientado a establecer una cabeza de playa), o una combinación de ambos.

La decisión de los métodos de entrada, debe ser una propuesta que obedece a una decisión mutua, en base a una necesidad imperiosa del CLF con la participación y el consentimiento del CATF.

Los principales factores para determinar si ejecutar una maniobra buque-objetivo o establecer una cabeza de playa, incluyen lo siguiente:

1. Para asaltos anfibios a gran escala, normalmente se usa una cabeza de playa. Para una incursión anfibia, la AF puede



realizar una maniobra buque-objetivo, eliminando efectivamente una cabeza de playa como consideración.

2. Las capacidades de anti-acceso y denegación de área (A2/AD), pueden restringir severamente el uso de la maniobra buque-objetivo. Un entorno hostil, o potencialmente hostil, puede imponer la necesidad de tener una cabeza de playa. Sin embargo, una cabeza de playa también puede presentar un conjunto de objetivos que el enemigo puede negar fácilmente.
3. La capacidad de la LF para adecuar el C2 desde a bordo o, hasta qué punto es necesario el establecimiento en tierra. Si no puede proporcionar el C2 necesario a bordo, es posible que se requiera una cabeza de playa, pero más reducida que una con fines de sostenimiento.
4. Para la maniobra de buque-objetivo, la AF debe poder sostener a la LF desde a bordo; de lo contrario, será necesaria una cabeza de playa o una posición determinada.

Los métodos de entrada se describen como:

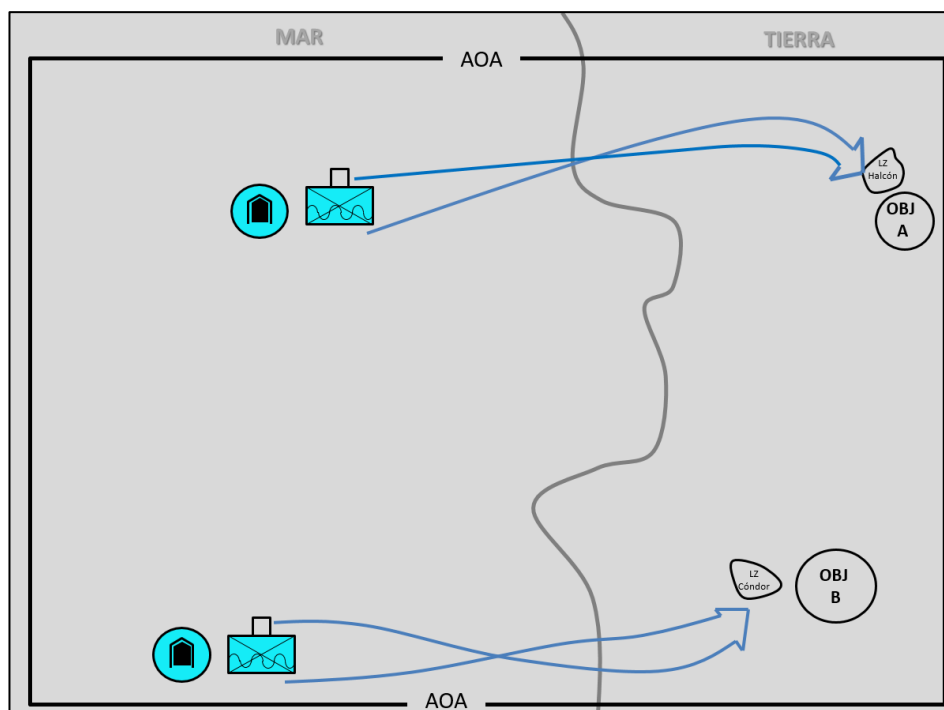
1. Maniobra buque-objetivo.

Como una aplicación táctica de la maniobra operacional desde el mar, la maniobra de buque-objetivo proporciona a la AF una opción para proyectar fuerzas a través de los puntos de entrada que se establezcan y así maniobrar hacia o sobre el objetivo, sin la necesidad de capturar ni asegurar una posición que soporte las operaciones desde la playa.

Esta opción, permite ejecutar desembarcos de manera distributiva; igualmente puede generar una mayor demanda de playas o sitios de desembarco, conectores aéreos y de superficie y LZ.

La maniobra buque-objetivo, también implica la necesidad para la ATF de contar con medios adicionales para sanitizar un área (un número superior de Unidades con capacidad de guerra de minas MIW o SUW para contrarrestar amenazas), de tener un tiempo acotado para establecer las condiciones necesarias para llevar a cabo un desembarco, o tiempo reducido para despejar accesos marítimos adicionales.

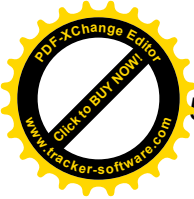
En contraposición al beneficio de no tener que establecer una cabeza de playa, se encuentran los desafíos de mantener y asegurar el C2 desde a bordo, principalmente descentralizado. Las posibles pérdidas de enlace, pueden mitigarse empleando la filosofía del mando tipo misión. En el caso del sostenimiento, constituye un alto nivel de estrés de los conectores aéreos y de superficie para soportar a las fuerzas en tierra.



- Fig. 2-1-4. Ejemplo de una maniobra buque-objetivo -

2. Movimiento buque-playa (establecer una cabeza de playa logística).

Este movimiento busca principalmente establecer un área de sostenimiento en una costa hostil o potencialmente hostil que, cuando se toma y retiene, facilita el desembarco continuo de tropas y material para permitir la maniobra de las fuerzas en tierra. El CLF determina la(s) posible(s) cabeza(s) de playa para cada sitio de desembarco y notifica al CATF de las selecciones para que puedan ser consideradas para su incorporación al plan de desembarco.

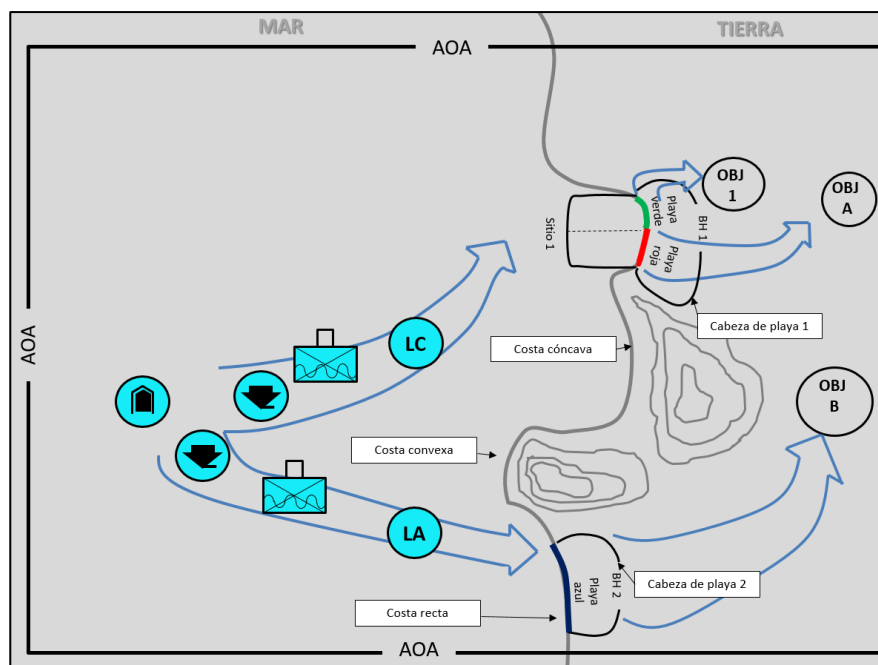


El CATF y el CLF deben considerar lo siguiente en la selección de un área adecuada para establecer una cabeza de playa:

- 1) Idoneidad de los lugares de desembarco, incluida la configuración favorable de la línea de costa desde la perspectiva de la LF. Las líneas de costa tienen tres formas principales; convexa, cóncava y recta:
 - a) Las líneas de costa convexa en forma de deltas, son normalmente las más favorables, a pesar de sus características hidrográficas generalmente inferiores. Provoca una dispersión de las fuerzas defensivas y evita el fuego en desenfilada en las playas de desembarco.
 - b) La costa cóncava, particularmente en forma de bahía, es desfavorable ya que brinda la oportunidad de concentrar de manera convergente los fuegos enemigos en cualquier punto del área y permite el establecimiento de un sistema organizado de sectores de fuego entrelazados, que son extremadamente desventajosos para un desembarco. Sin embargo, condiciones tales como la existencia de agua protegida y las características favorables de la playa pueden dictar la selección de una costa cóncava a pesar de sus características desfavorables. En tal caso, se presta especial atención a los deltas, que forman las alturas en ambos flancos de la playa de desembarco y proporcionan posiciones naturalmente ventajosas para las armas defensivas.
 - c) La línea costera recta no tiene hendiduras ni alturas prominentes y es relativamente menos favorable, ya que se presta para desenfilar el fuego enemigo. Sin embargo, es una mezcla entre las ventajas de una costa convexa y las desventajas de una costa cóncava.
- 2) La amenaza existente en las playas y los accesos a éstas por el minado defensivo, requiere la participación directa del CATF y el Comandante de MIW. Los sitios de desembarco más adecuados suelen ser los que tienen más probabilidades de ser minados y pueden ser los

menos favorables cuando se tienen en cuenta estas consideraciones.

- 3) Terreno interior de las playas y rutas de salida.
- 4) Conocimiento y consideraciones del área de desembarco para conectores aéreos y de superficie de la LF.
- 5) Adecuación al espacio de maniobra.
- 6) Requisitos para establecer en tierra el apoyo de servicio de combate requerido por la maniobra.



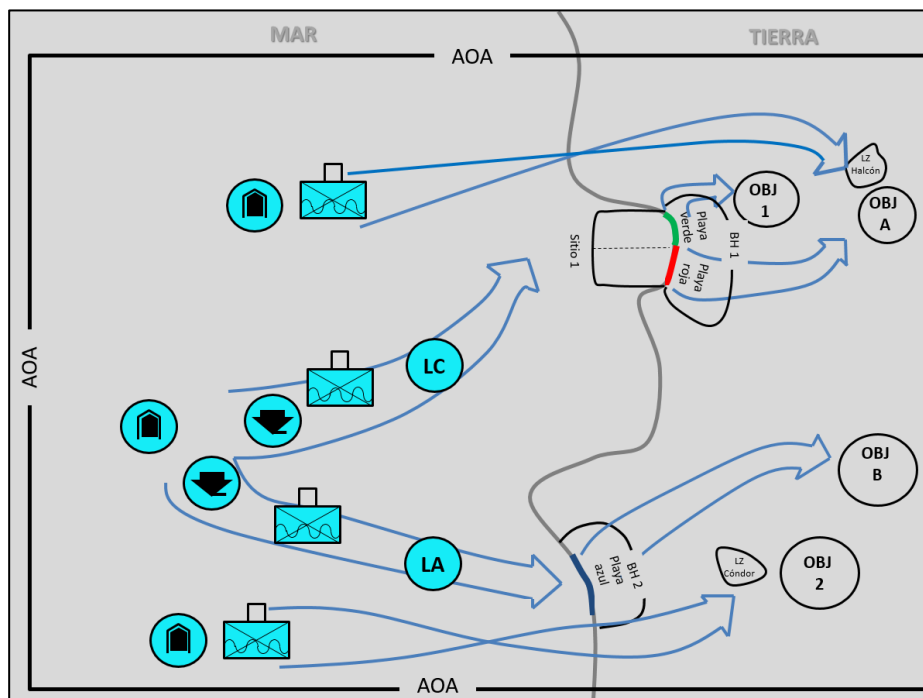
- Fig. 2-1-5. Ejemplo de un movimiento buque-playa -

3. Métodos combinados de entrada.

Las AO pueden utilizar una combinación de los métodos descritos precedentemente como entrada. El establecimiento de una cabeza de playa debe entenderse necesario cuando se requiera soportar las operaciones logísticamente desde tierra.

Una combinación de los dos puede ser necesaria y ventajosa para completar con éxito la misión. Los elementos más móviles y ligeros de la LF, por ejemplo, pueden avanzar directamente al objetivo, como helicópteros y conectores de superficie, mientras que otros elementos (descarga de

vehículos o armamento pesado), necesitan una posición segura. Aunque no se requiere para iniciar una AO, puede ser necesaria una posición adelantada para el sostenimiento de una fuerza o para llevar a cabo la recepción, integración y el movimiento adelantado para las fuerzas en la profundidad, principalmente para el asalto anfibio, como también para otro tipo de AO que requieran desembarcar medios pesados (Ej.: HA/DR).



- Fig. 2-1-6. Ejemplo de un método combinado de entrada -

F. Selección la(s) área/ sitios de desembarco.

El proceso de selección de las áreas y sitios de desembarco, está altamente interrelacionado con el CONOPS en tierra y es considerado, al mismo tiempo, por el CATF y el CLF. La selección de las áreas/sitios de desembarco es una decisión mutua. Un sitio de desembarco es un segmento continuo de costa sobre el cual se pueden desembarcar tropas, equipo y suministros por conectores de superficie. Contiene, al menos, una playa de desembarco. El área de desembarco está contenida en el área objetivo dentro de la cual se llevan a cabo las operaciones de desembarco de una AF. Incluye las áreas marítimas, aéreas y terrestres necesarias para ejecutar y apoyar el desembarco de la LF.



1. El CLF determina las posibles áreas de desembarco primarias y alternativas y notifica al CATF de sus selecciones para que puedan ser incorporadas a su plan.
2. El CATF determina las áreas marítimas y el espacio aéreo para permitir lo requerido por el CLF. El CATF indica su conveniencia relativa desde un punto de vista naval.

G. Selección de los puntos de desembarco vertical (LZ).

Las LZ son áreas terrestres especificadas para su uso por helicópteros de asalto aéreo o desembarco vertical de tropas y carga. El CLF selecciona el tipo de aeronave y método requerido.

H. Selección de las playas de desembarco.

Una playa de desembarco es, una parte de la costa necesaria para desembarcar mediante conectores de superficie. Sin embargo, también puede ser la parte de una línea costera que constituye una localidad táctica sobre la cual se puede desembarcar una fuerza. La selección de las playas de desembarco es una decisión mutua. El CLF selecciona las playas de desembarco específicas de los lugares que requiere y el CATF debe esforzarse por satisfacer este requerimiento.

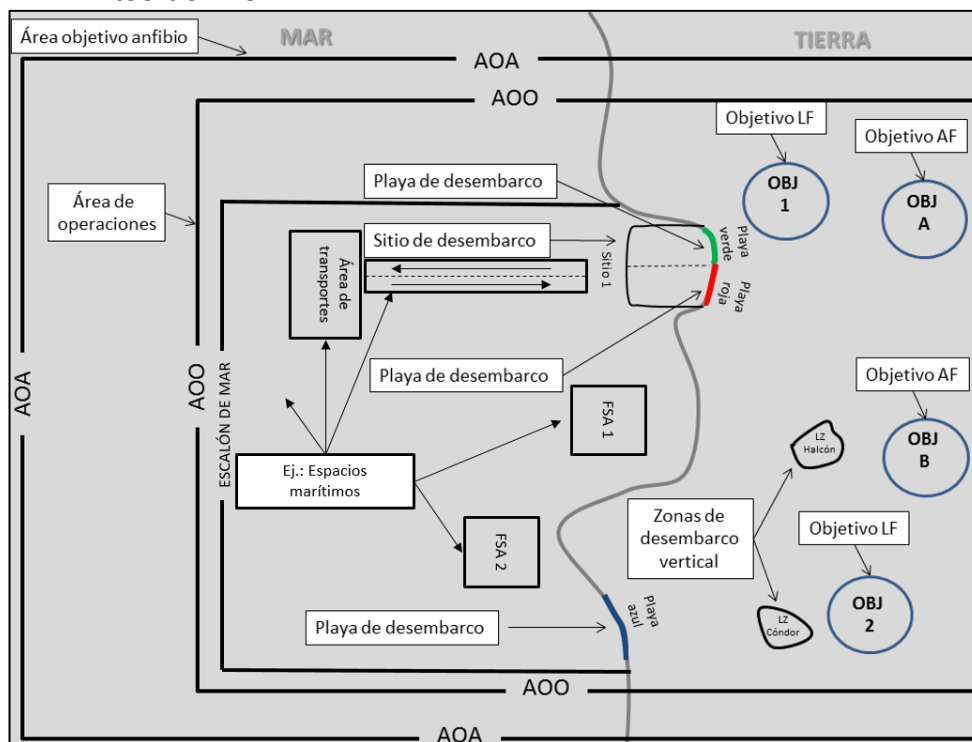
El CATF revisa las selecciones a la luz de las consideraciones de las playas que permitan desembarcar a la LF para que ésta logre una posición ventajosa sobre el enemigo al distribuir la potencia de fuego dentro de las brechas del enemigo, desde donde posteriormente pueden desembarcar la artillería que soporte la maniobra hacia el objetivo principal.

I. Determinar los espacios marítimos y el escalón de mar.

El CATF determina todas las áreas marítimas para apoyar la AO. Se incluyen las áreas marítimas que permitan diseñar y contener las rutas de varada de los conectores de superficie menores y buques de desembarco, las áreas de transporte interior y exterior, como asimismo las áreas de fuegos de apoyo naval (NGS).

El escalón de mar, es el plan de distribución del transporte anfibio en el área diseñada para que, una vez sanitizada, minimice las pérdidas por parte de ataques o acción de las minas. El CATF determina el plan del escalón de mar.

El diseño del espacio aéreo anfibio debe tener en cuenta los límites del AOA.



- Fig. 2-1-7. Ejemplo gráfico de letras B, D, F, G, H e I. -

J. Confeccionar OPGEN/ OPORD.

Los Comandantes de las fuerzas navales utilizan mensajes OPGEN y OPTASK para transmitir órdenes, tareas tácticas y operativas a elementos de la ATF. Los OPGEN / OPTASK son el medio principal por el cual los Comandantes expresan sus decisiones, intenciones y orientaciones a los subordinados.

Después de que se haya seleccionado la fecha y hora del desembarco, y se hayan completado las decisiones primarias, el CATF y el CLF elaboran y promulgan sus OPGEN y OPTASK, para la ATF y su WARNORD para la LF. El personal debe mantener la comunicación y coordinación para asegurar la armonización continua de sus esfuerzos de planificación.



Posteriormente se realizará un ensayo del concepto de las operaciones donde los Comandantes expondrán por si mismos su intención. A su vez los Estados Mayores del CATF y CLF exponen el concepto de las operaciones y dan espacio a las Unidades subordinadas para realizar la exposición de sus propias planificaciones subsidiarias. Esto permitirá a los Comandantes verificar la comprensión de su intención como también solucionar dudas a los subordinados. Esto es en la etapa final del proceso de planificación y es la transición a la ejecución.

20107. Otras consideraciones de planificación.

Para el desarrollo del plan de la AO, el CATF y el CLF hacen suposiciones basados en las capacidades propias o amigas, la fuerza, disposición del enemigo y el escenario. Estas suposiciones forman la base de los criterios que establecen las condiciones para el desarrollo de la operación. Si se cumplen los criterios, comienza la operación. De lo contrario, el CATF y el CLF deben tomar una decisión basada en el riesgo para proceder, retrasar o buscar orientación adicional, según sea necesario, con respecto a la cancelación de la operación.

De igual forma, existe la probabilidad que la AO sea parte de una operación conjunta en un teatro de operaciones y propia de la maniobra del Comandante de algún Comando Conjunto (o desarrollada al interior de este) que requiera considerar los problemas de sincronización y apoyo con esta.



CAPÍTULO 02

EMBARQUE¹

20201. Generalidades.

- A. Esta fase es el período durante el cual la LF, junto a su equipo y suministros son embarcados en los buques de transporte designados dentro de la ATF. El objetivo principal de esta fase es el embarque ordenado del personal y material, en una secuencia diseñada para cumplir con los requerimientos específicos para desembarcar y permitir la ejecución del esquema de maniobra en tierra durante la fase acción.
- B. Una de las particularidades de esta fase, es que tanto la ATF como la LF asumen una organización temporal para asegurar el correcto embarque de todo el personal y material. Esta finaliza cuando comienza la fase movimiento.

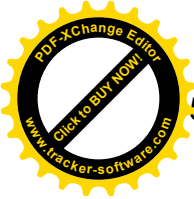
20202. Responsabilidades del Embarque.

Como se mencionó anteriormente, el embarque se realiza en base a una organización temporal y especial, que se asume durante la fase planificación al recibir la DI.

Dentro de esta fase, el CATF asume el mando de esta organización temporal en base a grupos de transporte, mientras que el CLF lo hace en base a grupos de embarque.

- A. El CATF es responsable de:
 - 1. Designación y asignación de los buques/elementos/unidades/grupo de transporte.
 - 2. Proporcionar las características de carga de los buques de transporte al CLF.

¹ La información detallada de esta fase, como asimismo formularios y coordinaciones especiales se encuentran estipuladas en el 2-70/3 RES. Manual de Embarque de la Armada.



3. Confeccionar y aprobar, en paralelo con el CLF, el plan de embarque.²

B. El CLF es responsable de:

1. Establecer los requerimientos de embarque (por funciones de combate) para que el CATF satisfaga el esquema de maniobra en tierra.
2. Establecer la priorización y fechas de desembarco de unidades y carga en tierra.³
3. Designación y asignación de los equipos/elementos/unidades/grupo de embarque.
4. Elaboración de planes detallados de embarque y carguío.
5. Proporcionar las características de los medios y carga a embarcar.

20203. Organización del Embarque.

- A. La organización, como ya se ha mencionado, es temporal y funcional, finaliza cuando el CLF informa al CATF que se encuentra a bordo con todos sus medios y está en condiciones que este último conduzca la fase movimiento.
- B. Para materializar lo anterior se adoptará lo siguiente:

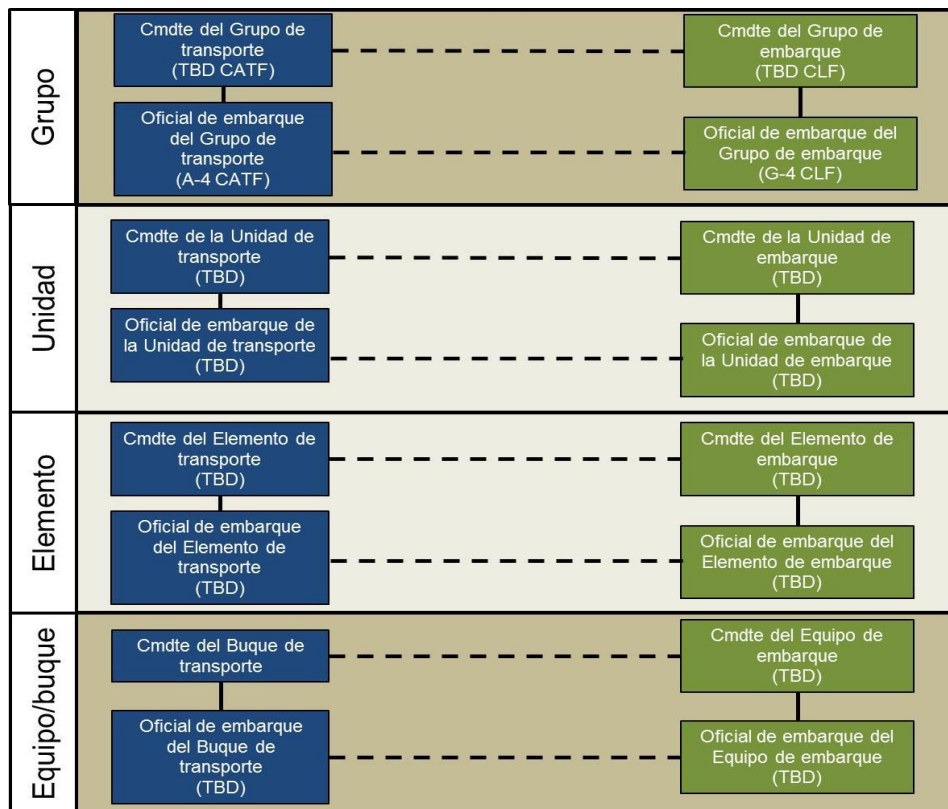
² Lo mismo realizan los niveles subordinados de la organización de embarque. Ej.: Plan de embarque del equipo de embarque "A" aprobado por el Comandante del Buque de transporte "A" en conjunto con el Comandante del Equipo de transporte "A".

³ Se debe conocer la prioridad de desembarque, ya que el embarque se realizará de manera inversa. De lo contrario se deben hacer los cambios de cubierta o alijes en la mar durante la fase movimiento.

ATF	LF	DESCRIPCIÓN
Grupo de transporte	Grupo de embarque	Máxima organización para el embarque. Incluye todos los medios de transporte y fuerzas a embarcar.
Unidad de transporte	Unidad de embarque	Organización opcional, dependiendo de los medios y necesidades operativas. Conformados por 2 o más elementos de embarque.
Elemento de transporte	Elemento de embarque	Organización opcional, dependiendo de los medios y necesidades operativas. Conformados por 2 o más equipos de embarque.
Buque de transporte	Equipo de embarque	Mínima organización para el embarque.
* La unidad o elemento de embarque es una organización opcional e intermedia que permite al CATF diseñar una maniobra donde puede dividir sus medios.		

- Fig. 2-2-1. Organización de la AF para el Embarque -

- C. Esta organización establece niveles de coordinación entra cada comandante de buque o equipo de transporte y sus respectivos oficiales de embarque, debiendo asumirse esto como un nivel de coordinación formal y único de esta organización temporal y funcional.



- Fig. 2-2-2. Organización y relaciones de mando/coordinación entre CATF y CLF en fase embarque -

**20204. Plan de embarque.**

- A. El plan de embarque es el eje central de la fase, siendo más detallado en los niveles inferiores, conforme a las directrices establecidas por el CATF y CLF.
- B. Las directrices deben definir qué tipo de carguío se ejecutará, pudiendo ser, de combate o administrativo. Para ello, deben entregarse y seguirse aplicando los mismos principios de la fase planificación, es decir mediante una coordinación y ejecución paralela, concurrente y detallada.
- C. Posteriormente el plan⁴ debe contener los siguientes tópicos generales, preparados y promulgados con las debidas aprobaciones, en conjunto por los Estados Mayores del CATF y CLF:
- Organización de embarque.
 - Material a embarcar.
 - Personal.
 - Horario/Lugar de embarque.
 - Control.
 - Asuntos varios.
 - Ubicación de los abastecimientos y equipos.
 - Asignación de áreas de embarque.
 - Diagrama de embarque.
 - Horario de atraque y carguío.

20205. Carguío.

- A. La carga de los buques debe basarse en el orden en el que se desembarcarán las Fuerzas. Siempre que sea posible, primará la flexibilidad para cumplir con los posibles cambios en el plan táctico y para facilitar la descarga de equipamiento y suministros que sean solicitados, mientras esto no sea un impedimento para cumplir con los requerimientos del CLF, basado en su esquema de maniobra en tierra.

La planificación de este, debe regirse por los siguientes principios:

⁴ Todo el método de planificar el embarque se detalla en el Manual de Embarque de la Armada de Chile.



1. Apoyo al plan del CLF.

Los planes de embarque deben respaldar el plan de desembarco y con ello el esquema de maniobra en tierra. Personal, suministros y equipamiento debe cargarse de tal manera que pueda descargarse en el momento y en la secuencia requerida para apoyar las operaciones en tierra.

2. Proveer la autosuficiencia de la Unidad.

Los planes de embarque deben proporcionar el mayor grado posible de autosuficiencia de la unidad. Las tropas no deben estar separadas de su equipo (Ej.: los operadores de radio y las dotaciones de armas deben embarcarse con sus radios y armas, respectivamente), debiendo, cada Unidad, embarcarse con suficientes suministros de combate para el sostenimiento inicial en tierra.

3. Permitir la dispersión.

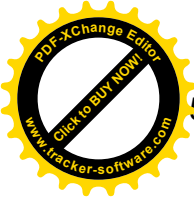
Este principio pareciera contradecir la autosuficiencia, pero debe existir un equilibrio entre ambos. La dispersión, minimiza el riesgo de perder completamente una capacidad vital de combate por la pérdida de una Unidad de transporte.

El equipo crítico y los suministros de combate deben distribuirse entre varios buques. En Unidades de transporte individuales, los artículos críticos deberían estar dispersos entre varios compartimentos de estiba que no compartan la misma ruta de desembarque o medio de descarga.

B. Para la ejecución del carguío, existen dos métodos, los que dan origen al plan del mismo nombre:

1. Carguío de Combate.

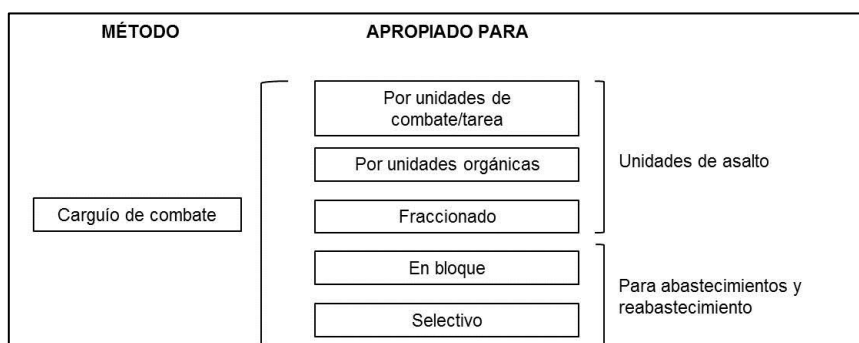
El carguío de combate significa que tanto el personal, como el material y abastecimientos pueden proyectarse hacia tierra tácticamente listos para el combate de acuerdo al esquema de maniobra del CLF. La prioridad del desembarco y la integridad táctica de las unidades son los factores preponderantes.



A la luz de lo anterior y para la selección del tipo de carguío, deben tenerse presente tres consideraciones:

- Acomodación que permita desembarcar la tropa por los conectores planificados.
- Estiba que minimice tiempo de descarga.
- Flexibilidad para efectuar cambios de cubierta de acuerdo a los cambios de situación.

El carguío de combate, se puede realizar empleando alguno de los siguientes métodos:



- Fig. 2-2-3. Carguío de combate -

a. Carguío de combate por Unidades de combate/tarea.

Es el método por el cual, toda o gran parte de una Unidad de combate/tarea, se embarca en un solo buque, con todo su equipo y abastecimientos esenciales, de manera que pueda estar inmediatamente disponible para ejecutar el plan establecido por el CLF en tierra y provea el máximo de flexibilidad para reaccionar ante posibles cambios de situación.

b. Carguío de combate por Unidades orgánicas.

Se embarcan Unidades orgánicas junto con su equipo y abastecimientos iniciales para estar lista a desembarcar cuando se ordene.

**c. Carguío de combate fraccionado.**

Algunas tropas o fracciones de estas, con su equipo y abastecimientos iniciales, se embarcan en un buque y el resto en otro (s). Comúnmente diseñado para Unidades pesadas. Busca aplicar el principio de diversificar los medios.

d. Carguío en bloque.

Es el método donde distintos tipos de carga se embarcan juntos (clase I, II, III, IV, V u otro) de modo que cada bloque de carga pueda ser descargado separadamente.

e. Carguío selectivo.

La distribución y estiba de la carga se hace de manera que permita identificar y descargar fácilmente ítems selectivos. Ej.: repuestos especiales, munición de un calibre específico, etc.

Los tres primeros métodos son apropiados para Unidades de asalto, a diferencia de los dos últimos son para abastecimiento general y reabastecimiento.

2. Carguío administrativo.

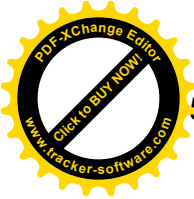
Implica el uso máximo del espacio disponible, sin tener en cuenta las consideraciones de un desembarco táctico. Los equipos y suministros deben descargarse y clasificarse antes de que puedan utilizarse, es decir durante el movimiento y antes del asalto, requiere sí o sí un cambio de cubiertas o alije entre unidades como también dentro de las mismas. El carguío administrativo no es adecuado para una AO.

20206. Planificación y ejecución del embarque.

La planificación de la Unidad de embarque comienza después de la reunión previa al despliegue, en la que se emitirán las instrucciones.

En paralelo al plan de embarque, el Comandante del equipo/elemento/unidad/grupo de embarque, a través de su Oficial de embarque, elabora el plan detallado de carguío, el que debe ser a tal nivel de detalle que se pueda identificar un combatiente y un

ORIGINAL



armamento en particular en una ubicación determinada, sin importar el tamaño de la AF.

Con este plan se establecen las coordinaciones entre el Buque de transporte y el Equipo de embarque (de ahí hacia arriba) a través de sus Comandantes y en paralelo entre los oficiales de embarque (naval de tropa). La ejecución y preparación de las acomodaciones para recibir al personal y la carga, será responsabilidad del Comandante de la partida avanzada.

La partida avanzada es parte del equipo de embarque y designada por el Comandante de éste con el propósito de preparar la llegada del personal, material y abastecimientos de acuerdo a las coordinaciones efectuadas entre los oficiales de embarque, únicos representantes de sus Comandantes.

Esta partida efectúa la recepción de los elementos que el Buque disponga para el Equipo de embarque (habitabilidad, cámaras, baños, sala de armas, Santa Bárbara, pañoles, espacios específicos en cubierta (s), etc.), procediendo a su marcado, y control en espera de la llegada del Equipo de Embarque. Al arribo de estos, dispondrá de personal bajo su mando para conducirlos a los lugares asignados.



CAPÍTULO 03

ENSAYO

20301. Generalidades.

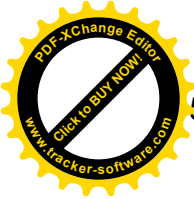
- A. La complejidad de las AO requiere, únicamente, que el ensayo se lleve a cabo como una fase esencial de la operación.
- B. Durante la fase ensayo, los elementos del plan son ejecutados por la AF en condiciones similares a las de la operación en sí. El ensayo no es entrenamiento de tropas; se supone que los elementos de AF ya han alcanzado un nivel de entrenamiento satisfactorio y adecuado para la ejecución de la misma.
- C. El propósito de los ensayos es garantizar:
 - 1. La idoneidad del C2 (todos los planes, como la maniobra/movimiento buque-objetivo/playa, comunicaciones, NGS, el tiempo y sincronización de las acciones entre fuerzas).
 - 2. Coordinación de todos los escalones con el plan.
 - 3. La integración y la preparación de las fuerzas participantes.
 - 4. Los sistemas de comunicaciones e información.
 - 5. Asegurar el dominio y cumplimiento de la intención del Comandante (CATF y CLF).
- D. Cada ensayo debe ir seguido de una crítica, y cuando sea necesario, en base a las observaciones específicas del CATF y CLF respectivamente, realizar los ajustes necesarios al plan.

20302. Tipos de ensayos.

A. Ensayo de los Estados Mayores/Planas Mayores.

Es aquel que se realiza con los Estados Mayores y Planas Mayores de las Fuerzas participantes en la AO. Se orientan a la comprobación de procesos y se ejecutan integrando todos los

ORIGINAL



elementos componentes del sistema de C2. Siempre que sea posible, dichos ensayos deben incluir el ejercicio de todo el personal de los Estados Mayores/Planas Mayores, las instalaciones y líneas de comunicaciones que se utilizarán durante la AO real.

B. Ensayos Integrados o completos.

Los ensayos integrados son los realizados por la totalidad de las tropas, considerando el empleo de su material. Pueden variar desde la participación de un gran número de tropas hasta solo un número representativo de éstas, como también la de conectores aéreos o de superficie. Independientemente del tamaño y alcance del ensayo, debe ejercitarse todo el espectro de C2 que permita comprobar la sincronización y conducción de la operación.

C. Ensayos selectivos.

Este tipo de ensayos, son realizados por elementos de la AF, cuyas tareas no están directamente relacionadas con las tareas del grueso de la Fuerza Anfibia. Las demostraciones de fuerza y las tareas del Grupo Anfibio de Avanzada, son un ejemplo de acciones que aplican para determinar la ejecución de un ensayo selectivo.

Las fuerzas cuyas operaciones exigen una estrecha coordinación dentro de la fase acción, deben ser, preferentemente, consideradas dentro de los ensayos integrados.

20303. Planes de ensayo.

La responsabilidad de la elaboración de estos planes es la misma que en la preparación del plan de operaciones. Los planes de ensayo deben publicarse por separado, idealmente debiendo reflejar la operación real tanto como sea posible.

20304. Consideraciones para la planificación del ensayo.

- A. Al planificar los ensayos, se debe tener en cuenta su número, la naturaleza y el alcance; la fecha y hora de cada uno; y el área en la que se realizarán, buscando idealmente áreas de similares



características al AOA como asimismo en los mismos horarios para permitir un análisis certero que cumpla el propósito de su ejecución.

B. Para la planificación del ensayo, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

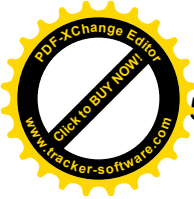
1. Complejidad de la Operación.

- a. Tamaño y composición de la AF.
- b. Problemas especiales o inusuales que se enfrentarán en la operación real, a cuya solución se debe prestar especial atención en el ensayo.
- c. Operaciones de Seguridad (OPSEC¹) para evitar la divulgación del momento, ubicación o la intención de una AO.

2. Restricciones de Tiempo.

- a. Línea de tiempo.
- b. Ejecución completa y cuidadosa de todo el ensayo.
- c. Re-embarque de todas las tropas, equipos y suministros.
- d. Reabastecimiento, reparación o reemplazo de los equipos y suministros utilizados durante los ensayos, incluidos los buques de transporte, sus conectores y los medios mayores de la LF.
- e. Críticas a todos los niveles de mando para la evaluación y corrección de problemas.

¹ **OPSEC:** tipo de operación que entrega la capacidad de identificar y controla la información crítica, indicadores propios asociados a develar las operaciones militares. Lo anterior, permite incorporar contramedidas para reducir el riesgo de que un adversario explote las vulnerabilidades críticas propias.



3. Idoneidad de las áreas de ensayo disponibles.
 - a. Similitud del área de ensayo con el área de desembarco real.
 - b. Viabilidad de utilizar munición real.
 - c. Medidas de protección de la fuerza, incluido OPSEC.
 - d. Susceptibilidad a interferencias externas.
 - e. Ubicación de la zona de ensayo en relación tanto con el objetivo como con los puntos de embarque.
 - f. Actividades de personal civil, vehículos o embarcaciones que pueden interferir.
 - g. Limitantes medioambientales.
 - h. Condiciones sanitarias de la zona.
4. Requerimientos de inteligencia y contrainteligencia.
5. Disponibilidad de Recursos.
6. Nivel de Entrenamiento e Integración de las Fuerzas.
 - a. Nivel de entrenamiento y eficiencia de la AF en el desembarco.
 - b. Eficiencia de combate nocturno.
 - c. Eficiencia en ambientes fríos o desérticos.
7. Decepción.

Los ensayos pueden usarse como parte de un plan de decepción o incentivo para engañar al enemigo sobre la ubicación o momento previsto para la ejecución de la AO. Los ensayos pueden atraer al enemigo en beneficio propio.



8. Comunicaciones e Información.

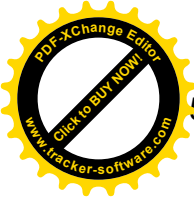
a. La comprobación de los planes de información y comunicaciones se verá influido por lo siguiente:

- Nivel de entrenamiento alcanzado por los operadores de los sistemas de información y comunicaciones, y el tiempo disponible para su entrenamiento.
- Nivel de entrenamiento del personal de inteligencia, maniobra, fuegos, sostenimiento y otras funciones de combate en relación con el grado de familiarización con los sistemas de C2.
- Estado de los equipos de comunicaciones y sistemas de información.
- OPSEC y restricciones de seguridad de la información.

20305. Seguridad.

- A. Debido a la similitud entre el ensayo y la operación real, se deben extremar las medidas de seguridad. Se debe tener cuidado con el reconocimiento, la selección y los preparativos para el uso de las áreas de ensayo. Podría ser necesario emplear o planificar planes subsidiarios de contrainteligencia para disuadir al enemigo de prestar atención específica en el ensayo.
- B. La observación durante el ensayo por parte de personal no autorizado debe evitarse, mediante la restricción de los movimientos de personas, de los buques y el establecimiento de patrullas perimetrales de seguridad, marítimas y terrestres, en el área donde se ejecutará.
- C. Se deben tomar precauciones especiales para lograr la seguridad de las comunicaciones, restringiendo las comunicaciones personales de la AF.
- D. No se puede ignorar la amenaza de los satélites de reconocimiento y su capacidad para observar el área de ensayo. Debe ser un factor a considerar en la duración y ventana de ejecución del ensayo.

ORIGINAL



- E. El ajuste al ensayo (selección de terreno erróneo, ensayos descentralizados, ensayo de unidades subordinadas separados por tiempo y espacio y operaciones de seguridad deliberadas) también puede emplearse para ocultar el propósito, la ubicación y el momento de ejecución de la AO.
- F. Para evitar la detección por parte del enemigo, en los ensayos y por lo tanto las intenciones de la AF, se debe considerar el uso máximo de juegos de guerra y simulación.



CAPÍTULO 04

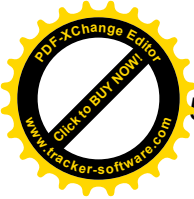
MOVIMIENTO

20401. Generalidades.

- A. La fase movimiento es el período durante el cual se ejecuta la travesía, una vez embarcada la LF, al AOA. Esta fase termina cuando todos los elementos de AF llegan a sus posiciones designadas dentro del AOA permitiendo el inicio de la fase acción.
- B. Existe la posibilidad que durante esta fase esté contenida la fase planificación como asimismo el ensayo de la operación, cuando una fuerza debió ser embarcada sin mayor tiempo de aviso, o se trata de una fuerza de despliegue rápido.

20402. Consideraciones.

- A. La fase de movimiento presenta una oportunidad para que el CATF explote el mar como espacio de maniobra. En caso de hostilidades, el CATF debe proteger a la LF y asegurar su arribo seguro a tierra de acuerdo a lo planificado.
- B. El CATF tiene la tarea de ocultar una gran fuerza en el mar, prever su defensa y luego converger en un momento y lugar no del todo inesperados por el enemigo. Para lograr este objetivo, las OPSEC deben apoyar el movimiento. El conocimiento de la capacidad ISR del enemigo será una consideración clave para permitir la sorpresa.
- C. El Grupo de transporte tiene capacidades limitadas de autodefensa y puede requerir protección ante la falta de un grado adecuado de control del mar. Es por esto que el CATF tiene también bajo su mando Unidades capaces de conformar el Grupo de protección, compuesta por unidades de combate de superficie, aviones de exploración marítima y submarinos, con el propósito de permitir el arribo seguro y oportuno de la LF al AOA.
- D. Se debe tener presente que el Grupo Anfibio de Avanzada, se ha desprendido del grueso de la AF para configurar la AO en el AOA, por lo que es un factor relevante a considerar.



- E. El movimiento debe permitir el armónico accionar de las fuerzas en demanda de la consecución de los objetivos de la AF.

20403. Organización para el Movimiento.

Sobre la base del plan de desembarco, la ATF está organizada, desde el embarque, para materializar el movimiento hacia el AOA, con el propósito de permitir el desembarco de la LF. Para el movimiento hacia el AOA, la ATF se puede subdividir en distintos grupos según las velocidades y otras características de los buques involucrados. Esto debe tenerse en cuenta en el momento de conformar y planificar los grupos primando, como norma, el momento en que se requiere que los buques arriben al AOA.

Si bien, esto es un factor a considerar, no afecta a toda la ATF, ya que estos grupos son dependientes del CATF. La organización de la ATF debe permitir un despliegue rápido al AOA, materializar el desembarco y apoyar a la LF en tierra durante toda la AO.

Si se establece más de un área de desembarco en el AOA, se forman grupos adicionales (para cada área de desembarco). Los buques de combate del grupo de protección deben estar listos para apoyar el plan de desembarco en cada área asignada.

A. Pre día “D”.

Pre día “D”, el Grupo Anfibio de Avanzada puede ya estar ubicado en el AOA, con medios componentes tanto de la ATF como de la LF, con el fin de configurar y sanitizar el área.

B. Día “D”.

Los grupos que arriban el día “D”, son el esfuerzo principal de la AF y pueden consistir en los siguientes grupos de tarea, bajo la protección del Grupo del mismo nombre:

1. Grupo de Transporte.

El Grupo de Transporte se conforma para transportar, mover y desembarcar a la LF, para posteriormente seguir sosteniéndola.



2. Grupo de Protección.

Está compuesto por buques de combate de superficie y submarinos, cuya tarea es la defensa de la LF en el movimiento al AOA y durante las operaciones en el AOA. Dentro del grupo de protección, los elementos se organizan para desarrollar distintas funciones, por ejemplo: AAW y ASUW o ASW.

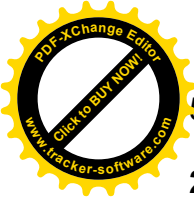
Dada la característica multi-rol de muchos buques de combate, el Grupo de Protección puede ejecutar misiones de fuego de apoyo sin la necesidad conformar un grupo especial para dicha tarea.

Este grupo deberá ser cubierto por unidades de superficie y submarinas. Idealmente las Unidades de combate deben contar con helicópteros embarcados ya sea en rol ASUW o ASW, orgánicos de la ATF, independiente de los que son orgánicos de la LF. Además, el apoyo logístico requerido debe ser provisto por los buques logísticos de la flota.

Al Grupo de Protección se le vuelven a asignar los buques segregados al Grupo Anfibio de Avanzada, una vez este arribe al AOA.

20404. Aproximación al Área Objetivo Anfibio.

- A. Incluye tanto el arribo de los Grupos, como su despliegue desde las formaciones propias de cada uno, a sus posiciones finales designadas en el AOA por cada Comandante de grupo. Durante este período crítico, pueden ser necesarias medidas de protección adicionales. Según la amenaza, estas disposiciones pueden abarcar:
 - 1. Junto con las operaciones de configuración en curso para preparar el AOA, se deben considerar medidas defensivas adicionales (AAW, ASW, etc.).
 - 2. Selección de rutas de aproximación que eviten la detección y la exposición prolongada a los fuegos enemigos.



20405. Consideraciones para la Maniobra Naval.

- A. La planificación es continua.
- B. Movimiento al teatro de operaciones.
- C. La aproximación de la ATF al área de ensayo y al AOA.
- D. Preparativos de la LF para la fase acción y operaciones posteriores.
- E. Rutas marítimas hacia y dentro del AOA.
- F. División de medios de superficie, submarinos y aéreos dentro de las zonas marítimas, incluida la AOA:
 - 1. Áreas de operación oceánicas.
 - 2. Áreas marítimas dentro del AOA.
 - 3. Escalón de mar.
- G. Medidas de protección en ruta hacia y dentro del AOA:
 - 1. ASW, ASUW y AAW.
 - 2. Contra detección, lo que incluye el control de emisiones, y medidas de apoyo electrónico.
- H. Plan logístico (plan de reabastecimiento en el mar) antes y dentro del AOA.

20406. Planificación de la fase Movimiento.

A. Responsabilidades de la Planificación.

1. Plan de Movimiento.

El CATF es responsable de preparar el plan de movimiento.

El movimiento de la AF depende de los requisitos generales de la operación y normalmente se incluye como un anexo al OPGEN u OPTASK correspondiente. Los planes de

ORIGINAL



movimiento deben tener en cuenta y coordinarse con el movimiento de todos los tipos de fuerzas que componen la ATF.

2. Aplazamiento del día “D”, hora “H” y hora “L”.

Se puede recomendar el aplazamiento del día “D”/hora “H”/hora “L”, por un sinnúmero de factores, como las condiciones climáticas, el movimiento inesperado de las principales fuerzas enemigas o el incumplimiento de los criterios de lanzamiento, entre otros. Por lo general, el aplazamiento es de 24 horas y está previsto en el plan de variante, que implica el retroceso o el desvío de los buques hacia un área marítima de espera, previamente designada.

Esto debe ser aprobado conjuntamente por el CATF y el CLF por los motivos que se explicaron en la fase planeamiento. Asimismo, se debe tener en consideración informar a quien determinó la operación en la DI, ya que puede afectar la maniobra conjunta de un teatro.

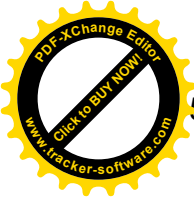
B. Rutas, áreas y puntos de referencia geográfica.

1. Rutas marítimas al AOA.

Las rutas marítimas y los puntos de control en demanda de la AOA serán determinados por el CATF. También deben planificarse rutas alternativas para permitir el cambio de éstas en caso de amenaza enemiga o climática, es decir cuando afecte el uso de rutas principales.

Tanto a las rutas como a los puntos de control, debe asignársele nombres para facilitar la referencia. Se preparan cartas a pequeña escala, que muestran las rutas marítimas y puntos de control, y se incluyen de esta forma en el OPGEN y OPTASK respectivo.

Todas las rutas marítimas deben ser lo suficientemente amplias para que un comandante de grupo pueda maniobrar su grupo sin interferir con el movimiento de otros y permitir las maniobras evasivas.



2. Rutas marítimas en el AOA.

El CATF determina las rutas marítimas en el AOA, de la misma manera que el punto anterior.

Los requisitos de las rutas marítimas en el AOA deben considerar:

- a. Minimizar la interferencia entre buques y formaciones.
- b. Encontrarse libres de minas, peligros para la navegación y tráfico marítimo civil, en la medida de lo posible.
- c. Proporcionar suficiente dispersión para mitigar los efectos de un ataque enemigo, incluyendo ataque químico, biológico, radiológico y nuclear (QBRN).
- d. Prever la distribución de las Unidades de exploración para proporcionar protección contra amenazas aéreas, superficie, submarinas y terrestres.
- e. Considerar las condiciones ambientales conocidas.

3. Áreas de Preparación.

El CATF en coordinación con el CLF, seleccionará el o las áreas de preparación, si lo considera apropiado.

Las áreas de preparación se encuentran destinadas a permitir que la AF recale en uno o más puertos intermedios para reabastecimiento de combustible, apoyo logístico, reparaciones de emergencia o ensayos finales.

Las consideraciones de selección de éstas deben incluir al menos:

- a. Áreas adecuadas y disponibles, para realizar ensayos, entrenamientos y reconfiguraciones (alijes).
- b. Disponibilidad de instalaciones de reparación.
- c. La distancia entre el área de preparación y el lugar de desembarco debe minimizar tanto el riesgo de demoras logísticas como de interdicción.



- d. Factibilidad de elementos para el reemplazo o reparación de suministros o equipos críticos degradados o dañados durante el ensayo.

4. Áreas de mar.

Para minimizar la posibilidad de interferencia entre varios elementos de la AF y otras fuerzas de apoyo, las áreas de mar en las proximidades de la zona de desembarco, serán seleccionadas por el CATF y puestas en conocimiento del Comandante del Teatro, en caso de estar operando al interior del área de responsabilidad de un Mando distinto al Comandante de la Componente Marítima.

Las áreas de mar se dividirán en las que sean necesario para soportar la operación. Éstas pueden estar conectadas por líneas, corredores, áreas y canales limpios de minas y obstáculos.

5. Inteligencia en Ruta.

- a) La AF, o elementos de la misma, pueden recibir información de inteligencia significativa mientras se dirigen al AOA. Esto puede producirse en situaciones en las que el Grupo Anfibio de Avanzada ejecuta operaciones de configuración en el AOA o cuando se obtenga información por parte de sensores remotos.
- b) Los buques de la ATF que reciben información de inteligencia son responsables de la difusión de la misma, en el menor tiempo posible a la LF embarcada.

6. Coordinación durante el Transito.

Los Comandantes de Grupo, deben estar conscientes de la necesidad de mantener el horario y proceder por las rutas planificadas. En caso de requerir desviarse, el CATF determinará las variaciones al EMCON para informar a otros Comandantes los cambios de situación.



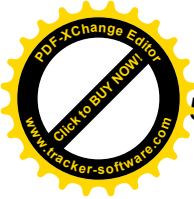
CAPÍTULO 05

CONFIGURACIÓN

20501 Tipos de Operaciones de Configuración.

- A. Las Operaciones de Configuración consisten en Operaciones de Apoyo, Operaciones del Grupo Anfibio de Avanzada y Operaciones Pre-Desembarco. Los objetivos de estas son:
 - 1. Aislar el AOA.
 - 2. Obtener información sobre el adversario.
 - 3. Preparar el AOA.
- B. Las Operaciones de Configuración se llevan a cabo para definir y configurar el espacio de batalla a través del cual la AF transitará y posteriormente operará, estableciendo las condiciones previas para que se lleven a cabo una serie de actividades dentro del AOA, pudiendo ser ejecutadas tanto por medios orgánicos como por medios dependientes de otros componentes y desarrollándose a lo largo de todas las fases de una AO.
- C. Las relaciones de mando, entre las Unidades que ejecutan las Operaciones de Configuración deben establecerse explícitamente en una directiva.
- D. Las Operaciones de Configuración pueden incluir recopilación de inteligencia, interdicción y asalto, acción directa de Fuerzas Especiales, misiones de ataque y denegación y operaciones de información. Todas ellas se enfocan en atacar la cohesión y los nodos claves enemigos, para manipular, limitar y aislar su potencial, evitando así un enfrentamiento atricional con su poder de combate.
- E. Las Operaciones de Configuración buscan limitar la capacidad del enemigo para maniobrar y/o influir en el AOA y al mismo tiempo otorgar libertad de maniobra a la AF.
- F. Si bien la mayoría de las Operaciones de Configuración, durante una AO, se concentrarán en configurar el AOA, en última instancia se requiere obtener el control del mar y un grado de

ORIGINAL



control del aire durante las fases de ensayo y movimiento, para permitir el arribo seguro al AOA.

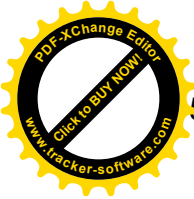
20502. Operaciones de Apoyo.

- A. Las Operaciones de Apoyo se ejecutan por fuerzas no orgánicas a la AF, para alcanzar los requisitos necesarios para la AO (Ej.: control del mar y superioridad aérea). Las Operaciones de Apoyo son dirigidas por el Comandante Conjunto o un Comandante de Componente designado y se basan en gran medida en las solicitudes del CATF y el CLF. El Comandante de Componente puede emplear para ello una fuerza de apoyo temporal, compuesta por SOF y otros medios.
- B. Ejemplos de Operaciones de Apoyo:
 - 1. Operaciones de decepción.
 - 2. Operación para aislar el AOA.
 - 3. Asistencia en el logro del control del mar y superioridad aérea.
 - 4. Operaciones realizadas en tierra por el Órgano de Maniobra Terrestre.
 - 5. Operaciones SOF para realizar vigilancia, reconocimiento y acción directa.
 - 6. Operaciones de Información a nivel estratégico, operacional y táctico que ayudan a configurar el espacio de batalla anfibio.
 - 7. Operaciones de minado ofensivo y defensivo.
 - 8. Reconocimiento hidrográfico.
 - 9. Reconocimiento y vigilancia de los objetivos de la AF, objetivos de la LF, playas de desembarco, LZ, zonas de lanzamiento de carga (DZ) y rutas de aproximación al objetivo.
 - 10. Neutralización o destrucción de objetivos de alto valor.

ORIGINAL

**20503. Operaciones del Grupo Anfibio de Avanzada.**

- A. El Grupo Anfibio de Avanzada, es designado por el CATF y CLF, segregado temporalmente para operaciones de configuración. Esto facilita la coordinación entre el plan de desembarco general y el CONOPS del CLF en tierra, al desarrollar una imagen ISR del AOA y cualquier otra acción de configuración necesaria. Una vez arribada la AF al AOA, no se asumirá la disponibilidad del Grupo Anfibio de Avanzada para otras tareas. Las operaciones de este Grupo podrán coincidir con las Operaciones de Apoyo en curso. Las tareas específicas pueden incluir entre otras:
1. Uso de ISR para desarrollar conciencia situacional y un panorama operacional común.
 2. Operaciones de minado defensivo, con énfasis en despejar rutas, obstáculos y minas marinas.
 3. Reconocimiento y levantamiento hidrográfico de las playas del desembarco y accesos al mar.
 4. Reconocimiento y vigilancia (Ej.: objetivos de la AF, objetivos de la LF, playas de desembarco, LZ, DZ y rutas de aproximación).
 5. Neutralización y/o destrucción de objetivos adversarios de alto valor.
- B. La decisión de conformar y emplear un Grupo Anfibio de Avanzada debe sopesar las ventajas de la sorpresa frente a los requerimientos de preparación del AOA.
- C. La planificación es similar a la planificación del desembarco principal. Las relaciones de mando entre los Comandantes deben especificarse en la directiva respectiva. Las responsabilidades específicas de planificación son las siguientes:
1. El CATF, proporciona las fuerzas disponibles y se asegura de que los sistemas de información y C2 necesarios estén disponibles para llevar a cabo la operación.
 2. El CLF, designa una Unidad de Tarea de Desembarco o de Reconocimiento y proporciona las fuerzas necesarias para realizar las tareas asignadas al Grupo Anfibio de Avanzada.



- a. Se utilizará una Unidad de Tarea de Desembarco cuando las Unidades de la LF del Grupo Anfibio de Avanzada realicen desembarcos o ataques subsidiarios.
 - b. Se utilizará una Unidad de Tarea de Reconocimiento cuando las Unidades de la LF del Grupo Anfibio de Avanzada realicen únicamente reconocimiento y vigilancia.
- D. La decisión sobre el establecimiento de un Grupo Anfibio de Avanzada en el AOA debe tomarse después de considerar la misión, las fuerzas, la capacidad para controlar un área asignada y la amenaza.
- E. Dependiendo del alcance de las Operaciones de Apoyo que tienen lugar en las cercanías del AOA, se deben establecer relaciones de mando entre la fuerza de avanzada y otras fuerzas en el área y medidas de coordinación para evitar interferencias mutuas y permitir unidad de esfuerzo.
- F. Al arribo de la AF al AOA, el Grupo Anfibio de Avanzada generalmente se reintegrará a la AF, una vez se hayan completado las tareas asignadas o éstas hayan sido re-asignadas a las fuerzas que realizan Operaciones Pre-Desembarco. Ciertas tareas pueden requerir que el minado defensivo, los equipos de reconocimiento y las SOF, por ejemplo, permanezcan en la AF como parte de las Operaciones Pre-Desembarco, para minimizar interrupciones antes del desembarco principal.

20504. Operaciones Pre-Desembarco.

- A. Las Operaciones Pre-Desembarco son realizadas por la AF en preparación para el desembarco propiamente tal, normalmente delimitadas por la hora "H" y hora "L". Estas operaciones pueden ser explícitas o encubiertas, pero deben realizarse de una manera que minimice el compromiso de OPSEC.
- B. Los preparativos finales del área de desembarco están bajo el control del CATF y el CLF. Estos pueden incluir:
 - 1. Recopilación de inteligencia táctica localizada que pueda influir en la ejecución del plan de desembarco.

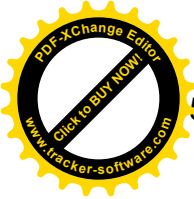
ORIGINAL



2. Aislamiento de la LZ y playas de desembarco.
 3. Despeje de rutas y obstáculos.
 4. Relevé del Grupo Anfibio de Avanzada.
 5. Relevé de las fuerzas de apoyo (Ej.: SOF).
 6. Proporcionar guiado a las olas de asalto.
 7. Destruir o neutralizar las amenazas al desembarco.
 8. Cambios de plataformas administrativos (Alije).
- C. Desde la perspectiva de la LF, estas operaciones se centran en la inserción de agencias de inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento, tales como Observadores Adelantados de NGS, Unidades de Reconocimiento (incluidos Ingenieros de Combate), Equipos de Control Aéreo Táctico y Destacamentos de Guerra Electrónica, para proporcionar el Apoyo de Combate inicial al desembarco.

20505. Desembarcos Subsidiarios.

- A. Una AO puede requerir que se realicen uno o más desembarcos subsidiarios antes, durante o después del desembarco principal, considerando el efecto sobre el esfuerzo principal en términos de la posible pérdida de la sorpresa. Estos deben ser planificados y ejecutados con la misma precisión que el desembarco principal. Las fuerzas empleadas en los desembarcos subsidiarios que preceden al desembarco principal pueden, en algunas situaciones, volver a embarcarse y emplearse como reserva del CLF.
- B. Estas operaciones pueden ser realizadas tanto por el Grupo Anfibio de Avanzada, al mismo tiempo que el apoyo aéreo y NGS preliminar y las tareas de demolición submarina, como por la AF.
- C. El propósito de los desembarcos subsidiarios pueden ser:
1. Captura de una posición específica para su uso en apoyo del desembarco principal.

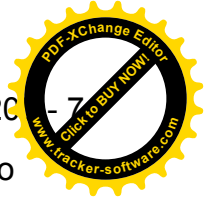


- a. Posiciones de artillería, misiles y cohetes, tales como islas o áreas continentales adyacentes al área principal del desembarco, que puedan ser utilizadas como posiciones desde las cuales la artillería, misiles o cohetes pueden apoyar el desembarco principal.
 - b. Posiciones iniciales de apoyo logístico, como islas o áreas continentales adyacentes útiles para establecer posiciones iniciales de apoyo logístico para la LF.
 - c. Aeródromos y áreas con capacidad de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical o corto.
 - d. Instalaciones de control y alerta aérea.
 - e. Fondeaderos protegidos o bases navales, con el fin de proporcionar instalaciones logísticas para apoyar el desembarco principal.
2. Captura de un área para negar su uso al enemigo para oponerse al desembarco principal, cuyo éxito puede depender de la captura de tales posiciones.
 3. Desviar la atención de las fuerzas enemigas opositoras al desembarco principal o fijar a las fuerzas defensivas enemigas en su posición, como parte de una decepción, incluyendo aquellas operaciones ejecutadas por fuerzas que no formen parte de la AF.

20506. Reconocimiento Anfibio.

- A. El Reconocimiento Anfibio se direcciona en forma específica para responder a los Requerimientos de Información Críticos del Comandante (CCIR) tanto del CATF como del CLF, siendo sus principios y requisitos similares a cualquier otra operación. El Reconocimiento Anfibio lo pueden realizar distintos medios: fuerzas dependientes de otros Componentes, en respuesta a solicitudes de reconocimiento o del Grupo Anfibio de Avanzada. La naturaleza del entorno anfibio, sin embargo, requiere de Tácticas, Técnicas y Procedimientos particulares y exclusivos para el Reconocimiento Anfibio (Maniobra buque-objetivo, naturaleza conjunta y operaciones multinacionales).

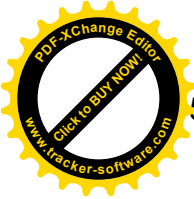
ORIGINAL



- B. El Reconocimiento Anfibia hará uso de cualquier activo disponible que pueda contribuir a la Preparación de Inteligencia del campo de Batalla (HUMINT, SIGINT, etc.). Las consideraciones iniciales normalmente se derivan de los CCIR. Se debe procurar garantizar que el reconocimiento no ponga en riesgo la seguridad de la AO.

20507. Consideraciones y procedimientos de planificación del Reconocimiento Anfibia.

- A. El Reconocimiento Anfibia se puede realizar en tres fases que se superponen entre sí:
1. **Reconocimiento externo:** los datos históricos del escenario orientan al Comandante de Componente de las opciones para el empleo de la AF y permiten enfocar el esfuerzo del Reconocimiento Anfibia requerido para respaldar el plan. El Comandante del Componente puede actualizar estos datos históricos y responder a los CCIR del CATF/CLF. Los activos estratégicos que ejecutan este reconocimiento permanecen bajo el mando del Comandante de la Componente Marítima. Adicionalmente, éstos y otros efectos logrados por el Comandante de Componente se incluyen en los efectos de apoyo.
 2. **Reconocimiento del Grupo Anfibia de Avanzada:** el CATF y CLF utilizan sus medios para responder preguntas específicas planteadas durante el proceso de planificación anfibia, que no pudieron ser respondidas durante la fase de reconocimiento estratégico. Durante esta fase, otros Componentes pueden proporcionar capacidades adicionales que complementen y fortalezcan al Grupo Anfibia de Avanzada.
 3. **Reconocimiento Pre-Desembarco:** el reconocimiento previo al desembarco es realizado por la AF, para responder CCIR no satisfechos por el Grupo Anfibia de Avanzada y para la confirmación final del estado del escenario y ubicación, fortalezas e intenciones del adversario.
- B. Las relaciones de mando dependerán de la misión y la organización de tarea, pero deben estar claramente establecidas en la DI o en las Resoluciones Básicas. La mayor parte del esfuerzo del Reconocimiento Anfibia ocurrirá durante las



operaciones del Grupo Anfibio de Avanzada, de acuerdo con directivas específicas del CATF/CLF. Al arribar al AOA, el CATF y el CLF asumirán el control del Reconocimiento Anfibio, junto con todos los demás aspectos de la AO.

- C. El CATF y el CLF pueden asignar la coordinación y planificación del Reconocimiento Anfibio a una organización de tarea subordinada, por medio de una directiva. Esta indicará:
1. La misión.
 2. Asignación de recursos para ejecutar la misión (Ej.: apoyo de fuego, evacuación de heridos, etc.).
 3. Asignación de medios para infiltración y exfiltración (o también inserción o extracción).
 4. Tareas priorizadas.
 5. Relaciones de mando.
 6. Detalles relevantes sobre tiempos y métodos para reportar información.
 7. Asignación de espacio de batalla y las medidas necesarias para evitar conflictos y coordinar fuegos conjuntos.
- D. El plan de Reconocimiento Anfibio será responsabilidad del Comandante asignado, en coordinación con los Comandantes de las Unidades de Reconocimiento subordinadas. Después de la aprobación del CATF/CLF, el plan se publicará como parte del plan del Grupo Anfibio de Avanzada o por separado. Este debe incluir:
1. La misión asignada a cada unidad de reconocimiento.
 2. Responsabilidades específicas relacionadas con:
 - a. La acción apoyada.
 - b. Comunicaciones.
 - c. Informes.



- d. Retirada.
- e. Recuperación.
- f. Escape y evasión.

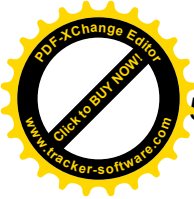
E. Los detalles de planificación de RA deben considerar:

1. Enlace con la organización adecuada para garantizar el empleo más eficaz de cada unidad y equipo.
2. Información de inteligencia para permitir una planificación detallada de la misión.
3. Tamaño y número de equipos.
4. Prioridad de tareas.
5. Equipamiento especial.
6. Factores de tiempo.
7. Requisitos de comunicaciones.

20508. Consideraciones generales sobre Operaciones de contra-minado y de despeje de obstáculos.

- A. Para el éxito inicial de una AO es fundamental la libertad de maniobra dentro del AOA, considerando el control del mar, un adecuado grado de control del aire y, bajo ciertas condiciones, el contra-minado de minas navales, como parte de las Operaciones de Configuración.
- B. Para contrarrestar eficazmente la amenaza de las minas navales, se requiere una comprensión integral de los principios y técnicas, tácticas y procedimientos de contra-minado y contramedidas. Una AO enfrentada a la amenaza de minas exige un plan específico de contra-minado, sin el cual existe una gran probabilidad de que esta no sea ejecutable.
- C. El minado se podría realizar durante toda la AO, para facilitar el control del mar dentro del AOA. El CLF tiene la responsabilidad principal de las operaciones de eliminación de obstáculos y contra-minado en tierra, desde la línea de alta marea (pleamar) o

ORIGINAL



desde una línea de demarcación acordada en la playa. Si se utiliza, la línea de demarcación se determina durante el proceso de planificación anfibia y el CLF y el CATF lo acuerdan mutuamente.

- D. Por lo general, el CATF tiene la responsabilidad principal de las operaciones de despeje de obstáculos y contra-minado realizadas en las aguas hasta la marca de la pleamar.

20509. Consideraciones de planificación en contra-minado y despeje de obstáculos.

A. Características del AOA. El tamaño y la composición de las fuerzas necesarias para conducir despeje de obstáculos y contra-minado están dictadas por el plan de desembarco, las áreas de mar en el AOA (incluidos las rutas de desembarco), así como la presunción o certeza de la presencia de minas marinas y obstáculos.

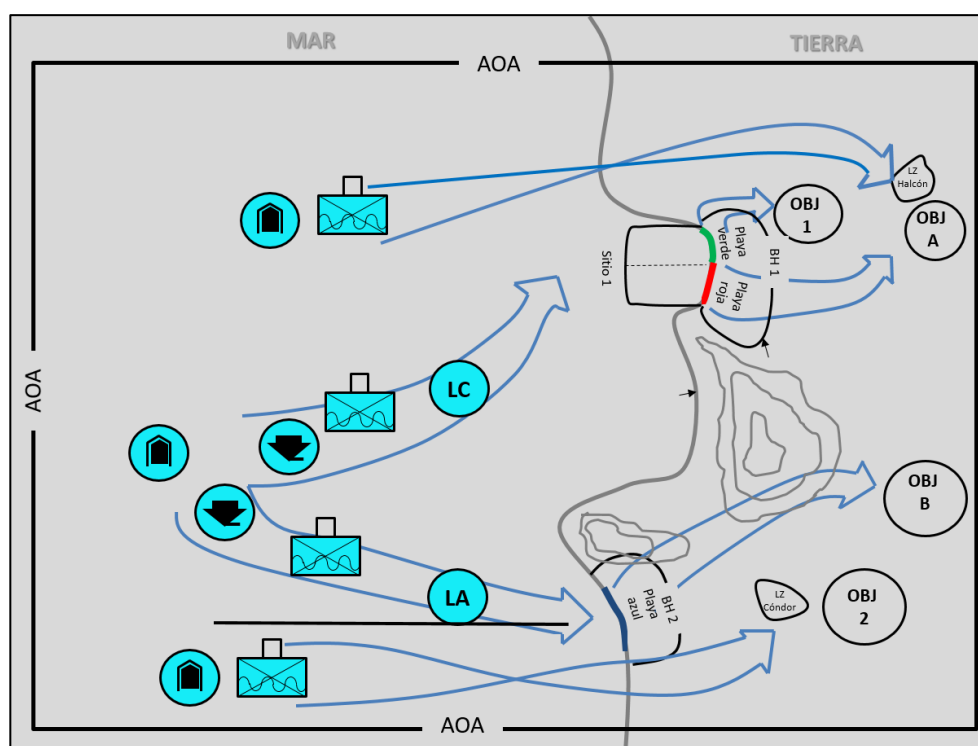
B. Esquema de Maniobra en tierra. El esquema de maniobra de la LF puede ser interrumpido por cualquier amenaza de minado, por lo que la planificación debe considerarla.

CAPÍTULO 06

ACCIÓN¹

20601. Introducción.

La Fase Acción comienza con la llegada de la AF al AOA y normalmente termina con el logro de la misión/objetivos de la AF. Los planes ejecutados durante esta fase deben prever un desembarco ordenado pero flexible de la LF, su apoyo y protección sostenida, el desarrollo del esquema de maniobra en tierra y el cumplimiento de la misión asignada. Las operaciones de configuración se mantienen en ejecución.



- Fig. 2-6-1. Fase Acción: Maniobra Buque-Objetivo e incremento de poder de combate -

¹ Otra información detallada de esta fase, como asimismo formularios y coordinaciones especiales se encuentran estipuladas en el 2-70/4 RES. Manual de Desembarco Anfibio de la Armada.



20602. Organización y escalones de la AF.

La AF puede dividirse en un Escalón de Asalto (AE) y Escalón de Continuación de Asalto (AFOE). El primero desembarca en las etapas iniciales del asalto y está compuesto por tropas y buques anfibios especializados. El AFOE puede incluir buques no anfibios y fuerzas terrestres para reforzar el AE, incluyendo fuerzas y suministros transportados por aire y por mar. Luego del desembarco del AE y AFOE, pueden arribar buques y aeronaves de apoyo que proporcionen refuerzos y medios, que originalmente no formen parte de la ATF.

20603. Movimiento buque-playa².

A. El movimiento buque-playa se divide en dos períodos: la descarga táctica y la descarga general.

1. **Descarga táctica:** es el período durante el cual desembarca el AE y en el que las consideraciones tácticas son la máxima prioridad. Las actividades de descarga deben ser flexibles y ágiles, ya que el esquema de maniobra en tierra de la LF se ajusta en función de las reacciones del enemigo y las condiciones del escenario. Este es el período inicial del desembarco y descarga para proporcionar una rápida acumulación de poder de combate en tierra y una respuesta rápida a los requerimientos de la LF.
2. **Descarga General:** es la descarga rápida de los equipos y suministros de AFOE, según los requerimientos de la LF, para la continuación de las operaciones en tierra. La descarga general está orientada principalmente por la logística y enfatiza la velocidad, volumen y rápida finalización de la descarga del personal y el material necesarios. Este período comienza una vez finalizada la descarga táctica del AE y continúa hasta que el AFOE está completo en tierra.

² Tanto el la maniobra buque-objetivo, movimiento buque-playa o su combinación, emplea el mismo concepto de traslado de personal y material desde a bordo hacia tierra. La diferencia está en la magnitud de medios a desembarcar, permanencia en la playa (como la necesidad de realizar una pausa operacional para establecer una base logística de sostenimiento) y propósito del movimiento.

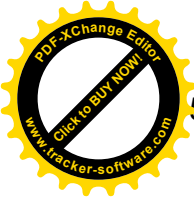


- B. Secuencia de las operaciones del movimiento buque-playa.
1. Transferencia de tropas y equipos entre buques.
 2. Reunión de embarcaciones de desembarco, vehículos anfibios, helicópteros y su formación en olas.
 3. Desembarco de tropas y equipo desde los buques a las embarcaciones de desembarco, vehículos anfibios, helicópteros y otros conectores aéreos.
 4. Desembarco de tropas de asalto, apoyo de combate y apoyo de servicios de combate.
 5. Descarga y desembarco de los elementos restantes del AE y del AFOE.

20604. Categorías de desembarco.

- A. Olas Programadas:** A las olas programadas se les asignan tiempos y ubicaciones de desembarco predeterminados, en las etapas iniciales del asalto. El tiempo de desembarco debe coordinarse cuidadosamente dentro y entre olas y con los fuegos de apoyo; debido a la concentración de fuerzas en un espacio limitado. El desembarco programado por conectores de superficie (embarcaciones de desembarco o vehículos anfibios) y por helicópteros y conectores aéreos, generalmente comienza a la hora "H" (conectores de superficie)/ hora "L" (conectores aéreos) y continúa hasta que todas las olas programadas están en tierra. El desembarco procede según el plan de desembarco, sin cambios, excepto en caso de emergencia.
- B. Olas A Pedido:** Las olas a pedido son unidades, equipos y suministros de la LF, para los cuales se anticipa una necesidad urgente en tierra, pero cuya hora y lugar de desembarco por superficie o aire, no se puede predecir con precisión. La activación de esta categoría normalmente depende de algún desarrollo táctico, tal como la necesidad de unidades de reserva para refuerzo, reemplazo o explotación. Debido a la probable urgencia con que se requiera su desembarco, esta categoría tiene prioridad sobre cualquier otra cuando se activa. Los medios integrantes de una ola a pedido, junto a sus elementos de desembarco por conectores de superficie y aéreos, se mantienen listos cerca o a bordo de los buques de control de superficie.

ORIGINAL



Dado que esta forma empleo de conectores es ineficiente y representa riesgos, es conveniente minimizar las olas a pedido, en concordancia con los requerimientos de la LF.

C. Suministros de Emergencia Pre-Posicionados: Los suministros de emergencia pre-posicionados satisfacen las necesidades críticas de reabastecimiento al comienzo de la maniobra buque-objetivo y están disponibles para su entrega inmediata a las unidades en tierra. Esta categoría se desglosa en:

1. Acopios a Flote: son grupos temporales de suministros seleccionados, que están pre-empacados y pre-cargados en conectores de superficie (embarcaciones de desembarco, buques o vehículos anfibios), para entrega de emergencia a las unidades en tierra. Por lo general, se encuentran cerca del buque de control principal y se envían a la playa a pedido. Los acopios a flote que no se utilicen una vez terminada la maniobra de asalto, son desembarcados, liberando a los conectores para otros usos.

2. Suministros Aéreos Pre-Establecidos: son grupos temporales de suministros seleccionados, que están pre-empacados a bordo de buques con capacidad de recibir aeronaves, listos para su entrega a las unidades en tierra.

D. Suministros remanentes de la LF: Comprenden suministros y equipo de reabastecimiento no incluido en la carga llevada por las unidades de asalto, los acopios a flote o los suministros aéreos pre-establecidos. Estos suministros constituyen la mayor parte de los suministros transportados al AOA en buques del AE y AFOE. Una vez que se completa el movimiento buque-playa, los conectores aéreos continúan las operaciones tácticas y logísticas (como la transferencia de tropas, equipo y suministros). El movimiento aéreo será controlado por la organización de control aéreo, ya sea en tierra, a bordo o ambos.

20605. Control del desembarco.

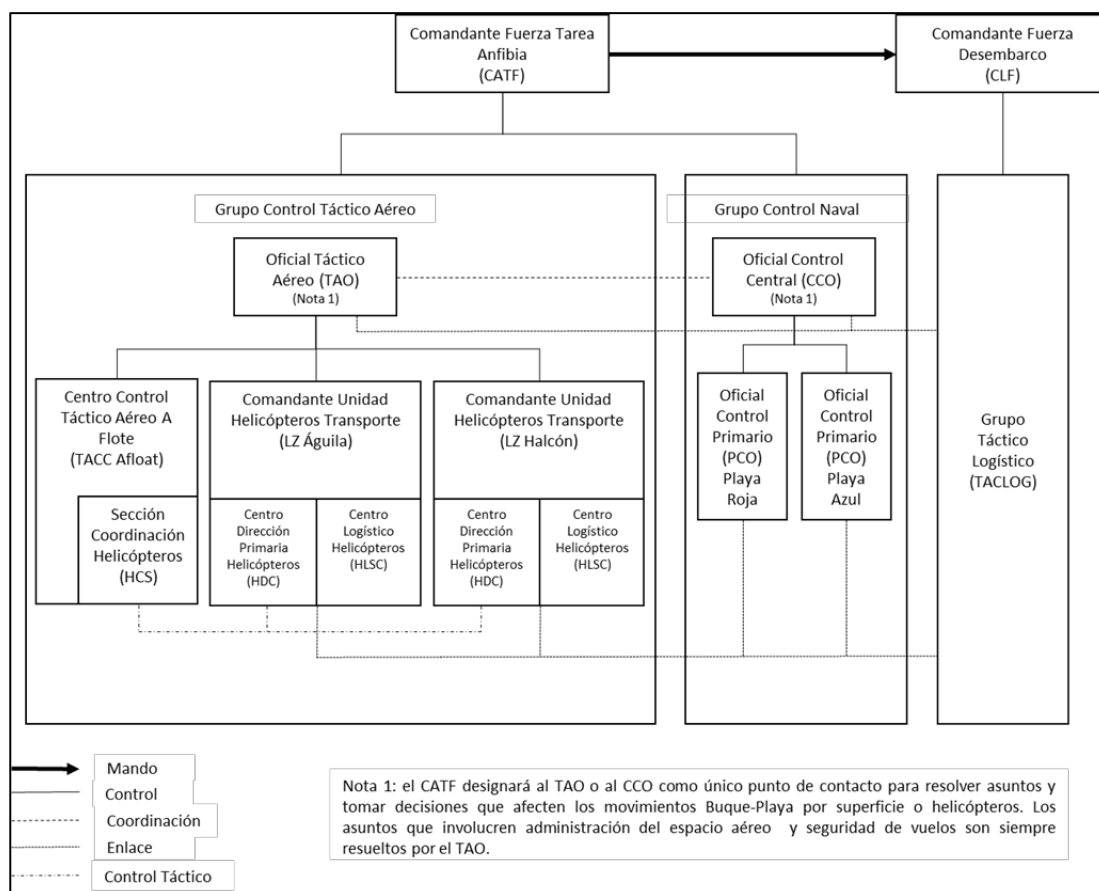
A. Unidad de Control: El CATF proporciona control para el movimiento buque-playa a través de la Unidad de Control Naval y TACC apoyados por el TACLOG. Se requiere una estrecha coordinación entre las agencias de control orgánico naval y de la LF. El movimiento buque-playa de una LF de gran tamaño puede



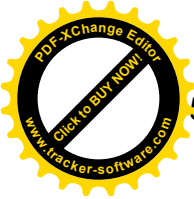
involucrar varias playas y LZ, debiéndose organizar varias unidades de control para proporcionar funciones de control precisas, según el tamaño de la AO, la ubicación de las playas y LZ, si los buques están estáticos, en movimiento o sobre el horizonte, la situación táctica y la misión.

B. Control del movimiento buque-playa por superficie. El movimiento buque-playa por Superficie a una playa es controlado por el Grupo Control Naval.

C. Control del movimiento buque-playa aéreo. Dentro del TACC, el movimiento buque-playa aéreo es controlado por el Oficial Táctico Aéreo, mientras la Sección Coordinación Helicópteros (HCS) controla todos los vuelos hacia las LZ. Si la operación no requiere un TAO, entonces el HCS asume esas funciones. Una vez establecido en tierra, el CLF coordina y controla las operaciones aéreas a través del FSCC, si este se establece. De lo contrario, el centro de apoyo aéreo directo puede proporcionar un control procedimental, bajo la supervisión del TACC.



- Fig. 2-6-2. Organización de Control durante Movimiento Buque-Playa -



20606. Tipos de control para embarcaciones de desembarco por superficie.

- A. **Positivo:** Un ente externo de control (PCO), proporciona información e instrucciones de navegación continuas a través de voz, enlace de datos u otros medios electrónicos. Se prefiere este método cuando la política de emisiones es poco restrictiva, para evitar interferencias entre los medios de desembarco, en situaciones complicadas y cuando estos medios no cuentan con suficientes ayudas a la navegación.
- B. **Independiente:** Las embarcaciones de desembarco utilizan sus propios sistemas de navegación. Este método se utiliza normalmente cuando la política de emisiones es muy restrictiva y los medios de desembarco están equipados con sistemas de navegación precisos.
- C. **Consultivo:** La fuente de control proporciona un vector de un punto de navegación a otro, monitorea el movimiento de las embarcaciones de desembarco y periódicamente proporciona vectores actualizados. Normalmente es un compromiso entre los otros tipos de control.

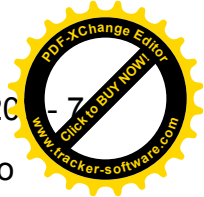
20607. Conceptos de Control.

El CATF ejerce un control general o centralizado del Movimiento buque-playa, a través del CCO y el TAO, descentralizando la ejecución de los grupos de control. Cada grupo de control proporciona las funciones de control positivo y la coordinación con los apoyos de fuego necesarios para realizar su parte del Movimiento buque-playa. A medida que avanza el desembarco y las circunstancias lo permiten, se delega aún más el control de los medios de movimiento buque-playa a tierra, para facilitar la descarga general. Sin embargo, el control de helicópteros siempre permanece bajo el control positivo de un TACC.

20608. Cambios en la secuencia del desembarco.

- A. El CLF supervisa y revisa continuamente el progreso del desembarco y realiza solicitudes oportunas al CATF a través del

ORIGINAL



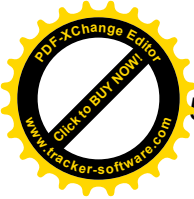
TACLOG, para cambiar la secuencia del desembarco planificado según sea necesario.

- B. Cambiar la secuencia del desembarco puede sacrificar la velocidad de las acciones. El CLF puede solicitar cambios en la secuencia o el lugar del desembarco de cualquier Unidad, pero un buque con carguío de combate es adaptable solo a cambios menores en el plan de descarga de equipo y suministros. A requerimiento del CLF, el desembarco de Unidades no programadas podrá suspenderse por completo por un período temporal. Asimismo, una Partida de Apoyo de Playa puede solicitar al PCO que suspenda temporalmente el desembarco de Unidades en su playa, si las condiciones lo ameritan. Las Unidades cuyo desembarco ha sido aplazado a solicitud del CLF no lo reanudan hasta que se disponga. Al solicitar dicho aplazamiento, el CLF debe considerar que tal acción puede alterar el uso previsto de los medios de desembarco. El tamaño de una unidad o la estiba de suministros en un buque puede ser tal que, si no se descarga según lo planificado, interferirá con la descarga posterior. En tales casos, el CATF notificará al CLF.
- C. Se debe considerar el carguío del grupo/unidad de transporte anfibio al cambiar la secuencia del desembarco aéreo de unidades de la LF.

20609. Operaciones de la LF en tierra.

- A. Las AO tradicionalmente requerían el establecimiento de una posición para ganar el espacio necesario para maniobrar y acumular poder de combate relativo, conocida como Cabeza de Playa. Este concepto no está completamente obsoleto, pero actualmente, con el desarrollo de mejores capacidades de C2, maniobra y apoyo de fuegos, así como conectores con mayores capacidades, permiten un movimiento directo de la LF hacia sus objetivos tierra adentro, sin el establecimiento de una huella logística significativa en tierra.
- B. La misión de la AF y las capacidades disponibles para el desembarco de la LF pueden dictar el uso de cualquiera de estas opciones de desembarco o una combinación de las mismas.
- C. Las operaciones de la LF en tierra comienzan con el arribo de la primera ola programada por conectores de superficie o aéreos. La LF pasa rápidamente de una organización para el

ORIGINAL



desembarco a una organización para el combate, a fin de cumplir con su misión en tierra. Una vez que está completamente establecida en tierra, la LF realiza operaciones tácticas similares a las operaciones terrestres normales, pero sigue dependiendo del mar para su apoyo. A medida que avanza la operación y se establece el apoyo en tierra, se reduce el grado de dependencia de medios a flote.

- D. El plan de apoyo de fuegos tiene un efecto relevante en las operaciones de la LF, hasta que la artillería orgánica de ésta esté en tierra, el NGS y los medios aéreos (de ala fija y rotatoria) son normalmente los únicos medios de apoyo de fuego de la LF. Una parte de estos medios pueden tener la tarea de defender la AF en su conjunto, limitando su disponibilidad para la LF. Los fuegos no letales también se incluyen en el plan.
- E. El plan para el empleo de medios aéreos para apoyar las operaciones en tierra de la LF, está integrado con los planes aéreos generales del CATF y el CLF. Las operaciones aéreas realizadas por la AF y otras fuerzas aéreas de apoyo se complementan entre sí y constituyen una capacidad colectiva para apoyar la AO.
- F. El CLF generalmente planeará retener una parte de la fuerza como Reserva, durante las etapas iniciales de la Fase de Acción. La Reserva de la LF debe ser capaz de desembarcar cuando y donde sea necesario para influir en la situación táctica, a medida que esta se desarrolla.



CAPÍTULO 07

TÉRMINO

20701. Generalidades.

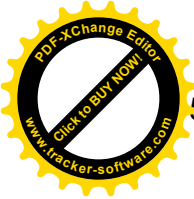
El Término de una AO se basa en el cumplimiento de la misión establecida en la DI o cuando se producen cambios en la situación que hacen que el cumplimiento de la misión pierda validez o ésta no sea alcanzable. Cuando el CATF y el CLF han evaluado la operación y determinan que se han cumplido los objetivos de la AF y con la consecución de ellos se ha alcanzado el estado final deseado, declarado en la intención del Comandante, propondrán el cese de la operación a la autoridad que emitió la DI. Tras el término, la LF puede volver a embarcarse para reconstituir la AF para un posible empleo en otro lugar o puede permanecer en tierra para otro tipo de operaciones subordinada a la maniobra conjunta, pero no en el marco de una AO.

El término descrito en el presente capítulo, aplica cuando después del establecimiento de una LF en tierra, ésta ha cumplido con los objetivos de la AO y permanece en tierra, se produce la transferencia de autoridad a un Comandante en tierra.

20702. Escenarios para el término de una Operación.

- A. Si la LF permanece en tierra para realizar operaciones prolongadas, será como parte de la maniobra de un Comandante del Componente que esté ejecutando operaciones en tierra.
- B. Dentro de los parámetros de la campaña conjunta, la responsabilidad del control del área previamente cubierta por el AOA, puede tener que ser transferida al nuevo Comandante de Componente por parte del CATF y CLF, como ocurre en una operación de relevo.
- C. El Mando Superior proporcionará instrucciones específicas para los Mandos y la organización, después del término de la AO. Un aspecto a considerar es el requisito de que los antiguos elementos del AF permanezcan en las cercanías de la antigua AOA, para apoyar el reabastecimiento de la ex LF o el sostenimiento de la Fuerza Conjunta que opera en tierra. Si la LF permanece en tierra, se debe preservar su integridad y no se

ORIGINAL



deben reagrupar o reasignar sus Unidades subordinadas sin el consentimiento del Comandante que tiene el OPCOM.

20703. Condiciones de término.

Se debe realizar una planificación detallada entre el personal del Estado Mayor del CATF y del CLF, para identificar cuándo se han cumplido las condiciones para el término. Estas pueden incluir:

- A. Objetivos de la AF/LF alcanzados.
- B. Existen suficientes fuerzas tácticas y de apoyo en tierra que permiten asegurar el desembarco continuo de tropas y material necesario para las operaciones posteriores.
- C. Se han establecido en tierra instalaciones de C2 (Centros de operaciones de combate, de coordinación de fuegos de apoyo, de operaciones logísticas, de fusión de inteligencia y otros).
- D. El CLF ha declarado que está en condiciones y dispuesto a asumir la responsabilidad de las operaciones posteriores.

20704. Detalles de la ejecución.

- A. La transferencia del mando o control, ya sea OPCOM, OPCON, TACOM y/o TACON se pueden incluir en los OPGEN, OPTASK, OPORD o un producto distinto emitido con posterioridad a estos.
- B. Antes del término de una AO y cuando las condiciones lo justifiquen, se establecen centros de C2 en tierra, bajo del mando del CLF. La autoridad para controlar y coordinar varias funciones logísticas y armas de apoyo se transfiere al CLF; o para el control del espacio aéreo y el control de las operaciones aéreas en el AOA a la autoridad de control de espacio aéreo, al igual que en la fase acción. Se debe entender que no necesariamente los puestos de C2 del CLF en tierra poseen todas las capacidades orgánicas para cubrir todos los panoramas. Para suplir esta falencia, es el CLF quien asume la autoridad como mando apoyado, debe servirse de las capacidades de otras fuerzas como mandos que apoyan. El no contar con estas capacidades no significa que no pueda asumir la autoridad. Esto busca, que quien tiene el panorama operacional común de la ejecución en

ORIGINAL



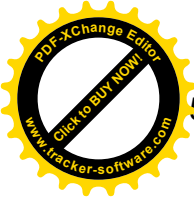
tierra, pueda actuar e influenciar, a discreción. La presencia de enlaces de todas las fuerzas en el puesto de C2 del CLF, es clave.

Esta transferencia se produce por fases, por lo que los niveles de responsabilidad que se transfieren se registrarán por la capacidad del CLF para ejecutar el control y la coordinación; esto depende, entre otras cosas, de la disponibilidad de una arquitectura de comunicaciones adecuada. La principal función de control y coordinación que se transferirá es el control y coordinación de apoyo de fuego (por ejemplo, artillería de campaña, NGS y apoyo aéreo).

- C. Cuando se cumplan las condiciones para el término de la operación, el CATF y el CLF recomendarán al superior común una fecha y hora específica para el término de ésta y si corresponde, efectuar la transferencia simultánea del OPCOM de la LF al Comandante de una Componente en particular.

El proceso anterior se lleva a cabo en pasos similares a la transferencia de control a tierra. A lo largo de este proceso, los Mandos y las Unidades deben continuar intercambiando información y mensajes de confirmación sobre las intenciones de los respectivos Comandantes. Los mensajes transmitidos durante el proceso persiguen lo siguiente:

- a. **Asesorar:** el CATF y el CLF informan al Comandante de la Componente Marítima, sobre la capacidad y disposición de la AF para terminar la AO.
- b. **Declarar:** el Comandante de la Componente Marítima emite su consentimiento e intención de terminar la AO y entrega el OPCOM del CLF a quien se establezca.
- c. **Reconocer:** el Comandante receptor de la Fuerza reconoce y está de acuerdo o en desacuerdo con la transferencia del OPCOM de la LF. El Comandante receptor en tierra también debe emitir una declaración de misión que contenga además su intención para las nuevas operaciones de la LF, después del término de la AO, indicando los hitos de planificación que deben comenzar.
- d. **Término:** el superior común emite un mensaje ordenando el término de la AO.



- e. **Transferencia:** el superior común emite un mensaje confirmando la fecha y hora en que la transferencia del OPCOM mediante el mensaje de cambio de control operacional (CHOP).
- f. **Aceptar:** el CLF emite un mensaje confirmando la disponibilidad de la LF para operaciones bajo el mando del Comandante en tierra. Además, el Comandante en tierra emite un mensaje aceptando el OPCOM de la LF y confirmando la misión, intención e hitos de planificación señalados en letra c).

Los pasos c, d y e pueden combinarse.

- D. **Control del Espacio Aéreo:** los pasos c), d) y e) deben prever la transferencia de la responsabilidad del control del espacio aéreo que entrará en vigor inmediatamente después de que se elimine el AOA. El paso c), también debe incluir la asignación de responsabilidades de coordinación de operaciones aéreas de contraataque, si corresponde. Después del término de la AO, las operaciones aéreas tácticas y el control aéreo de los activos se llevarán a cabo según las publicaciones conjuntas vigentes (DNC).
- E. **Operaciones Posteriores:** es posible que se requiera que la LF se reconstituya a la AF, después de la transferencia del OPCOM a un Comandante en tierra, por ejemplo, para volver a integrar la AF y embarcarse para ejecutar otras AOs. En este caso, el proceso (los pasos después del término de las AO descritos anteriormente), se llevará a cabo en orden inverso para asegurar la continuidad del OPCOM. La transferencia de OPCOM de estas fuerzas se realizará según los formatos y reglamentación vigente en la Armada de Chile para tal efecto.

Si no se dispone su reembarque, la LF debe quedar en condiciones de ser asignada a un Mando Conjunto e iniciar otro tipo de operaciones. Durante operaciones de respuesta a crisis, el balance entre acciones de estabilización y de combate puede variar ampliamente, algunas operaciones como HA/DR pueden no requerir de operaciones de combate y que el esfuerzo principal sea de estabilización, por otro lado, las incursiones pueden no requerir de acciones de estabilización, pero se deben incorporar las consideraciones de una posterior estabilización durante la fase de planificación.



RESERVADO



TRATADO III

TIPOS DE OPERACIONES ANFIBIAS

ORIGINAL



CAPÍTULO 01

ASALTO ANFIBIO

30101. Generalidades.

Como se describió anteriormente, éste es el principal tipo de AO, como asimismo la que implica mayor complejidad al tener que proyectar una LF hacia tierra, por un tiempo indeterminado.

La ejecución de un asalto anfibio, requiere de la rápida acumulación de poder de combate en tierra, desde cero hasta un nivel que permita avanzar sincronizadamente hacia la consecución de los objetivos de la AF.

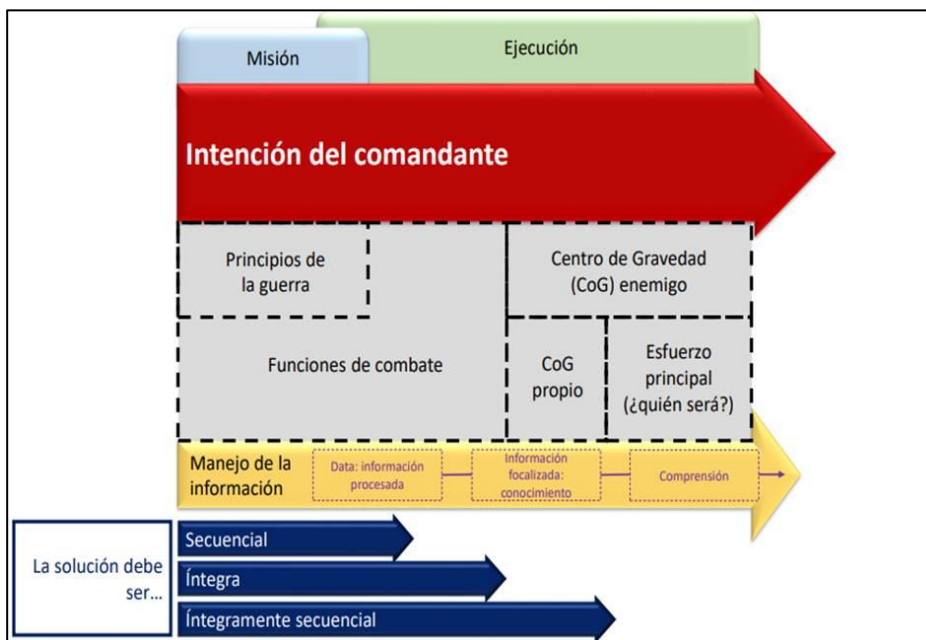
Implica alcanzar las condiciones necesarias definidas por el CATF para arribar al AOA y, del mismo modo, permitir la maniobra buque-objetivo requerida por la LF. Los asaltos anfibios pueden usarse para iniciar una Campaña u Operación Mayor.

30102. Planificación y ejecución.

- A. La misión de la LF se analiza cuando el CATF y el CLF reciben la DI, y en este paso identifican el problema. Vital importancia cobra la intención desarrollada personalmente por ambos Comandantes, ya que es ahí donde se plantea el propósito, método y estado final deseado; esto se suma a que además en su guía de planificación inicial entregan las directrices a los Estados Mayores para articular la maniobra que diseña cada uno de los Comandantes como hipótesis de solución, primando siempre el Mando tipo misión o la filosofía de guerra de maniobras.
- B. El análisis de la misión debe contener todas las tareas explícitas e implícitas que permita deducir las esenciales, buscando posteriormente cumplir cada una de ellas y procurando que los objetivos de la LF se encuentren contenidos dentro de estas tareas.
- C. Con los objetivos y las tareas, enmarcados en el método que da origen al curso de acción, se crea la base principal para determinar el esquema de maniobra de la LF y los apoyos requeridos en base a todas las funciones de combate.

ORIGINAL

- D. En el siguiente cuadro, se presenta cómo, después de analizada la misión, se articulan los factores necesarios para sustentar la intención del Comandante, el manejo de la información, para no desviar al Comandante de lo esencial y finalmente cómo debe plantear la solución que da pie a la ejecución.



- Fig. 3-1-1. Relación planificación y ejecución -

- E. En el asalto anfibio, el poder de combate es progresivamente proyectado hacia tierra. El CLF debe considerar cuál de las fuerzas, si las hubiera, podría permanecer a bordo, como asimismo desde donde se ejecutarán tanto el C2 como el sostenimiento, y si lo estima necesario, en qué fase lo proyectará a tierra.
- F. Inicialmente la LF será capaz de emplear solo una pequeña fracción de su poder de combate total. Las operaciones tácticas son iniciadas por unidades pequeñas que normalmente solo son compatibles con apoyo de fuegos de superficie o aéreos, ya sea por aviones de la componente aérea o helicópteros de ataque del Elemento de Combate Aéreo de la LF. Tan rápido como sea posible, robustecerá la maniobra en tierra de acuerdo a su planificación. Vital importancia cobran los conectores aéreos y de superficie, lanzados desde el mar para permitir lo anterior. El CLF es el mando apoyado.



- G. El tiempo requerido para desplegar las fuerzas hacia tierra se subordina, al menos, a los siguientes factores:
1. Grado de oposición del enemigo con el desembarco.
 2. Disponibilidad, por tipo y número de elementos asignados al movimiento buque-playa.
 3. Disponibilidad, por tipo y número, de unidades de transporte anfibio.
 4. Distancia de los buques de transporte con respecto a la playa.
 5. Capacidad de playas de desembarco y LZ.
 6. Alcance de los apoyos de fuegos disponibles para la LF, antes de establecer los propios en tierra. (antes de desembarcar coordinados por el SACC y en tierra por el FSCC).¹
 7. Terreno, clima y condiciones del mar en el área de desembarco.
 8. Espacio de maniobra disponible y consideraciones de tránsito en el área de desembarco.
- H. Los objetivos intermedios y las líneas de fase pueden usarse para supervisar y controlar el avance de las fuerzas en tierra. La fase puede girar en torno a muchos factores: tiempo (en relación con la hora "H", la hora "L" o el día "D"); distancia (objetivos intermedios o líneas fase); terreno (cruce de obstáculos); o evento (enlace con fuerzas de superficie o aerotransportadas o

¹ **SACC:** Centro Coordinador de Armas de Apoyo (de sus siglas en inglés). Centro de la ATF encargado de la coordinación de los fuegos de superficie y aéreos antes del desembarco de la LF y su traspaso a su propio centro, FSCC.

FSCC: Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo (de sus siglas en inglés). Centro de la LF encargado de la coordinación de los fuegos aéreos, superficie y artillería de campaña que asume la responsabilidad traspasada por el SACC.

Para ambos Centros cuando uno se encuentra con el control, el otro se mantiene en escucha como apoyo, en condiciones de asumir el control.

En caso que un centro no cuente con la capacidad de controlar un arma de apoyo, lo soporta el otro y lo materializa a través de oficiales de enlaces.

toma de una posición para apoyo de fuegos de unidades navales). Independientemente del método utilizado, el plan debe basarse en decisiones acertadas y en las capacidades de la AF en su conjunto.

La fase de acción se caracteriza por una ejecución descentralizada, especialmente durante el desembarco de olas programadas, siendo vital el dominio de la intención del comandante. El concepto de establecer poder de combate en tierra, en forma faseada, debe ser planificado de tal forma que permita el restablecimiento del control centralizado de la LF. Este restablecimiento del control centralizado normalmente progresa sucesivamente desde los niveles más bajos al más alto.



- Fig. 3-1-2. Diseño conceptual de un Asalto (solo referencial) -

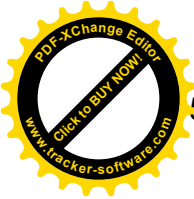
- I. La formulación del esquema de maniobra de la LF para un asalto anfibio se basa en los mismos fundamentos de la guerra de maniobras, normalmente asociados con todas las operaciones militares. Sin embargo, hay algunas condiciones y consideraciones que pueden requerir una atención particular.
 1. El objetivo fundamental es proyectar a la LF en tierra para cumplir la misión asignada. La LF es el esfuerzo principal y el mando apoyado.

Normalmente a partir de una capacidad de combate cero en tierra, la LF buscará la captura de los objetivos claves de



manera rápida, a través de una acción ofensiva agresiva, de tal forma de dislocar el dispositivo enemigo, obteniendo el tempo, confundiendo y estresando el ciclo de decisiones de éste y, permitiendo un desembarco rápido de las unidades de apoyo, además de contribuir al rápido desarrollo del poder de combate completo en tierra para hacer caer finalmente el centro de gravedad. Esto no es genérico, sino lo que se debe perseguir.

2. El esquema de maniobra debe apoyar la acumulación de poder de combate en tierra en forma rápida, así como la captura o consecución inmediata de los objetivos de la LF. Asimismo, el esquema de maniobras debe permitir entrar en contacto con el enemigo en el momento y lugar elegido por el CLF, lo que le genera una marcada ventaja.
3. El desembarco de la fuerza en lugares separados puede crear problemas en el logro de los objetivos, con las respectivas dificultades en el C2, apoyo de fuego y otras áreas funcionales. Sin embargo, es la mejor condición para estresar al ciclo de decisión del Comandante enemigo. Por ende, para las unidades de la LF, la intención del Comandante y el mando tipo misión es la única medida de mitigación.
4. Los tipos de Unidades de Combate y la organización de tarea de la LF tienen influencia en el esquema de maniobra, por cuanto se deber tener presente las siguientes consideraciones:
 - a. La LF cuenta con un Elemento Apoyo de Servicio de combate IM orgánico diseñado para soportar al Elemento de Combate Terrestre, lo que la transforma en una fuerza adecuada para las AO.
 - b. Medios blindados, (Ej.: VCI) proporcionan un poder de combate y movilidad sustanciales para que la LF, si es que éstos pueden ser desembarcados en los primeros momentos de la operación.
 - c. La artillería es tractada.
 - d. Los ingenieros de combate normalmente estarán asignados a Unidades de Infantería del Elemento de Combate Terrestre para proporcionar apoyo inmediato y

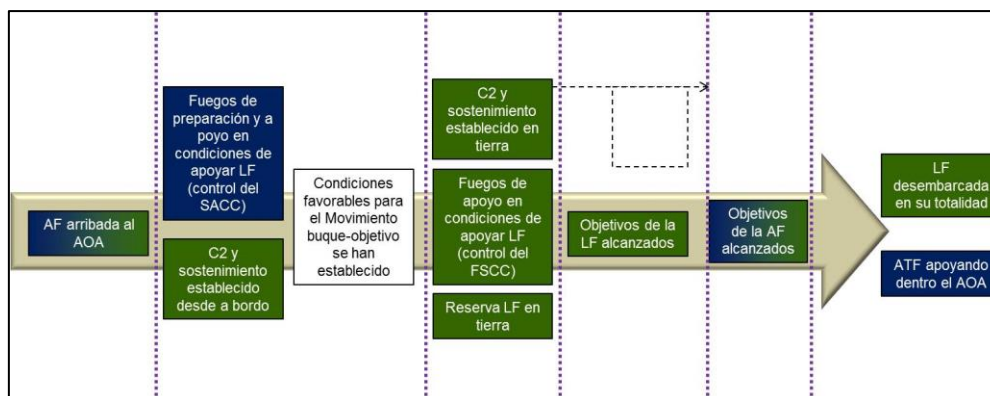


descentralizado para tareas de movilidad. Más tarde, se pueden reorganizar para proporcionar apoyo directo o general a la LF.

- e. La LF cuenta con elemento orgánicos de defensa AA y los puede emplazar en tierra en forma temprana, extendiendo hacia tierra el control aéreo del CATF.
5. El esquema de maniobra del CLF, debe cumplir ciertos requisitos claves:
- a. La primera tarea debe ser la consecución de los objetivos que permitan establecer a la LF en tierra y alcanzar un adecuado poder de combate.
 - b. Considerar el C2 y sostenimiento desde a bordo en una fase inicial.
 - c. Utilizar todas las vías de aproximación hacia las playas seleccionadas y LZ.
 - d. Que la maniobra permita ser apoyada por fuegos (aéreos y de superficie).
 - e. Que el Escalón de Asalto pueda cumplir con sus primeros objetivos sin depender del apoyo de otras Unidades.
 - f. Que las Unidades se puedan brindar apoyo mutuo mientras progresa el ataque.
 - g. Debe considerar posteriormente el establecimiento total de la LF en tierra, incluido el sostenimiento.
6. El esquema de maniobra puede considerar, como guía, las siguientes fases:
- Fase I: Establecimiento del AOA.
 - Fase II: Configuración.
 - Fase III: Inserción.
 - Fase IV: Acción sobre el objetivo.
 - Fase V: Reconfiguración.

J. Uso de la fuerza de reserva.

1. El compromiso de la reserva en un asalto anfibio puede ser más complejo que en las operaciones terrestres normales.
2. El desembarco de la reserva por medio de conectores de superficie depende de la disponibilidad, así como un lugar en cercanías del área donde tenga su previsión de empleo.



- Fig. 3-1-3. Secuencia teórica del asalto anfibio -



CAPÍTULO 02

INCURSIÓN ANFIBIA

30201. Generalidades.

Una Incursión Anfibia es una operación que implica una rápida acción o la ocupación temporal de un objetivo que permita cumplir la misión, seguida de una retirada y reembarque planificados. Se pueden ejecutar en forma independiente o en apoyo a otra operación mayor.

Dependiendo del objetivo de la incursión, puede ser conducida de una manera que pueda parecerse a las primeras etapas de un asalto anfibio.

Los objetivos de esta, son:

- A. Infligir pérdidas o daños.
- B. Obtener información.
- C. Divertir fuerzas enemigas.
- D. Capturar, recuperar o evacuar personal o material.

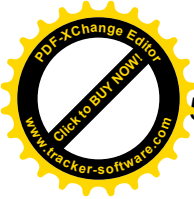
30202. Planificación y ejecución.

Una incursión anfibia se planifica y ejecuta de la misma manera general que un asalto anfibio, excepto que una incursión siempre incluye una retirada y embarque planificado previamente. Las incursiones anfibia s suelen utilizar únicamente la maniobra buque-objetivo, maximizando el empleo de conectores aéreos (helicópteros de asalto y de ataque de la LF). Su duración, también es limitada.

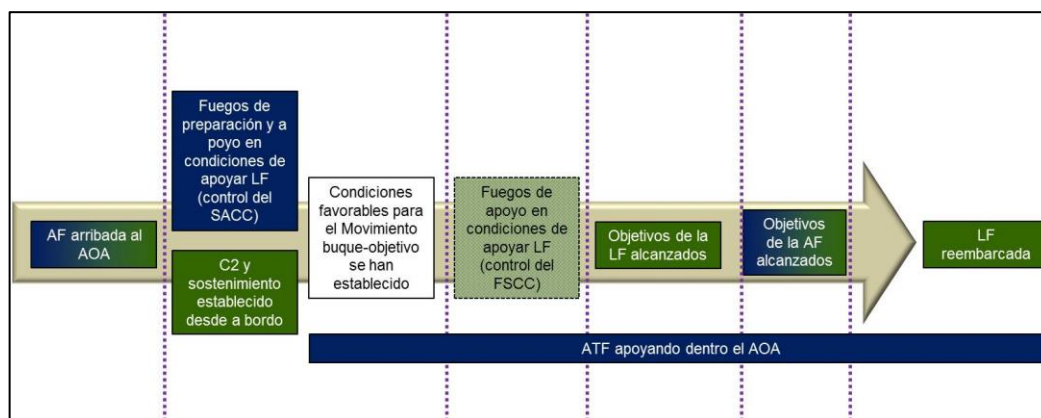
Se deben considerar los siguientes factores de planificación:

- A. La sorpresa es un elemento esencial en el éxito de una incursión anfibia y compensa tanto la falta de logística como de apoyo de fuegos.
- B. La seguridad durante la planificación y ejecución de una incursión debe recibir una atención particular, para incluir medidas de decepción y explotarlas en beneficio propio.

ORIGINAL



- C. El tiempo estimado que la fuerza de incursión anfibia debe estar en tierra puede influir en la elección de la hora “H” y hora “L”, como también las condiciones de visibilidad bajo las cuales puede desembarcar y retirarse. Estos factores también afectan el alcance del apoyo logístico.
- D. La retirada debe planificarse en detalle, incluidas las disposiciones sobre el tiempo y el lugar para el reembarque. Si el punto de desembarco y el punto de retirada no son iguales, se deben establecer medidas de coordinación muy claras respecto a la ubicación e identificación de éstos. Situaciones especiales pudiesen permitir la planificación de la retirada del Elemento de Combate Terrestre directamente a territorio amigo sin volver a embarcar.
- E. La planificación detallada debe incluir disposiciones para un método de extracción alternativo en caso de mal tiempo. El Elemento de Combate Terrestre puede tener que permanecer en tierra en una posición oculta hasta que se pueda ejecutar la extracción.
- F. Una AF, puede ser adaptada para ejecutar o apoyar la recuperación de personal designado y/o equipo de un ambiente multi-amenazas.
- G. Los ensayos integrados o completos son esenciales para la regular la sincronización de la precisión y la velocidad en la ejecución de una incursión. Todas Las fuerzas participantes deben ser entrenadas en cada detalle del desembarco, movimiento a tierra, operaciones en tierra, retirada y reembarque.
- H. El esquema de maniobra del CLF, puede considerar, como guía, las siguientes fases:
 - Fase I: Configuración.
 - Fase II: Inserción.
 - Fase III: Acción sobre el objetivo.
 - Fase IV: Extracción y recuperación de fuerzas.



- Fig. 3-2-1. Secuencia teórica de la incursión anfibia -



CAPÍTULO 03

RETIRADA ANFIBIA

30301. Generalidades.

La retirada anfibia se lleva a cabo para extraer fuerzas por mar en buques o embarcaciones navales desde una costa hostil o potencialmente hostil. La retirada comienza con el establecimiento de medidas defensivas en el área de embarque y termina cuando todos los elementos de la LF han sido extraídos y embarcados en los transportes designados. Al evacuar las fuerzas amigas que se han visto obligadas a retirarse a través de la acción del enemigo, hay varias consideraciones adicionales.

Estas fuerzas pueden estar física y mentalmente degradadas, lo que requiere altos niveles de apoyo médico, que deben estar considerados por la AF en la etapa planificación de este tipo de operación; en el caso de no ser fuerzas de la LF, puede que estas no estén entrenadas en el ámbito anfibia, por lo que requerirá una guía adicional por parte de fuerzas que si lo están para conducir la retirada. Del mismo modo, estas fuerzas pueden requerir apoyo posterior para materializar la logística inversa y así retirar, redistribuir o eliminar los elementos propios de la fuerza.

La dimensión terrestre, marítima y aérea del AOA puede estar bajo una intensa presión enemiga, por lo que la defensa de la misma, la protección de la fuerza, las restricciones en el tiempo y el espacio para planificar y ejecutar la retirada pueden ser extremos y altamente acotados.

Las instalaciones y el equipo para el embarque, los medios de apoyo de fuegos disponibles y los medios para materializar C2 para la retirada pueden ser limitados.

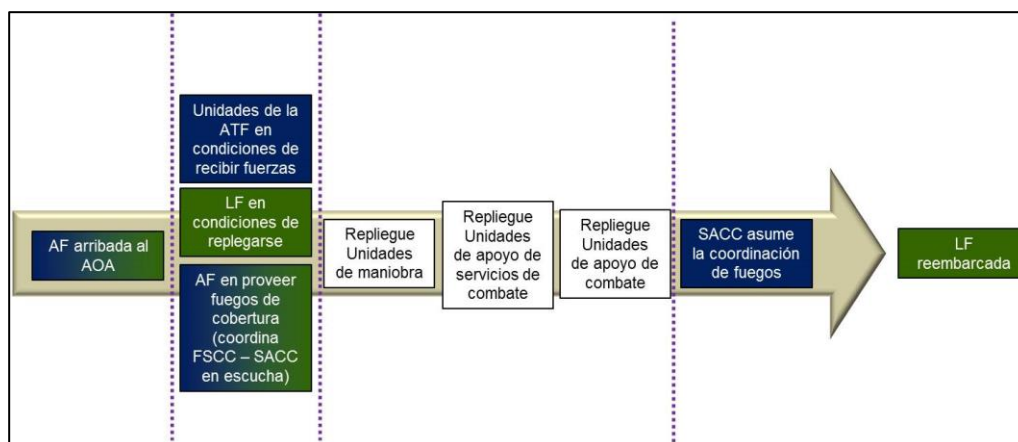
La operación puede realizarse bajo condiciones climáticas adversas, en terreno desfavorable como así también características hidrográficas igualmente complejas. Es posible que en el marco de otra AO no se haya insertado a la LF y obligue a toda la AF, lo que complica significativamente la operación. Además, puede existir el requisito de evacuar a un número significativo de ciudadanos extranjeros por necesidades diplomáticas o humanitarias a medida que las fuerzas se retiran.

30302. Planificación y ejecución.

A. Secuencia.

Una retirada anfibia se ejecutará según la siguiente secuencia:

1. Según lo requiera de acuerdo a la situación del enemigo, la defensa del área de re-embarque y las rutas hacia ella serán establecidas por fuerzas aéreas, navales y de cobertura terrestre, simultáneamente con el re-embarque de personal, suministros y equipo que no se requieren para el apoyo de las operaciones en tierra. La evacuación de heridos debe considerarse en todo momento.
2. Reducción progresiva de la fuerza de tropas y material en tierra bajo la protección de las fuerzas de superficie, aéreas y terrestres; según la limitación de la capacidad de carga a flote y/o el tiempo de carga, todo el material militar utilizable se evacua o se destruye. Esto es determinado por el CLF en estrecha coordinación del CATF. Obedecerá a la premura de retirarse, a la situación imperante y a las realidades propias tanto de la LF como de la ATF considerando que prima la retirada del personal.
3. Retirada de la fuerza de cobertura terrestre, con prioridad a elementos pesados. Los fuegos, hasta este momento han sido coordinados por el FSCC. Una vez embarcada la LF, se produce el traspaso al SACC. Durante la retirada, será vital el enlace y la coordinación entre la LF y ATF.



- Fig. 3-3-1. Secuencia teórica de la retirada anfibia -



B. Apoyo de Fuegos.

La defensa de un área de re-embarque en una costa hostil requiere el mismo empleo coordinado de apoyo de fuego (artillería de campaña, NGS y CAS), es decir, al igual que en el asalto anfibio. El procedimiento de coordinación es esencialmente el mismo, siendo la principal diferencia que en el asalto, las armas de apoyo y las instalaciones de control se construyen progresivamente en tierra, mientras que en una retirada, las armas y las instalaciones de control se reducen progresivamente en tierra hasta que finalmente todas sus funciones son realizadas desde a bordo.

C. Procedimientos de Embarque.

1. La planificación para la retirada se realiza asumiendo la organización temporal y relaciones de Mando – Coordinación de la fase embarque.
2. Se deben establecer las áreas de acopio y asimismo designar por equipo/elemento/unidad/grupo de embarque los puntos de re-embarque de cada buque/elemento/unidad/grupo de transporte
3. El tamaño inicial de la zona de re-embarque depende de varios factores, como:
 - a. Defensa de la zona.
 - b. Número de personal, cantidad de equipo y suministros a re-embarcar.
 - c. Disponibilidad de apoyo de fuegos.
 - d. Naturaleza y extensión de las playas o LZ.
 - e. Tiempo disponible.
- D. Si bien un re-embarco de la LF pudiese asumirse, como que esta está lista para emplearse inmediatamente en otra operación, se debe considerar y evaluar las reorganizaciones y reparaciones necesarias antes de decidir, por el CATF y CLF continuar con otra operación.



CAPÍTULO 04

DEMOSTRACIÓN ANFIBIA

30401. Generalidades.

Una demostración anfibia, tiene como objetivo confundir al enemigo mediante una maniobra de decepción que considera el empleo de Fuerzas, pero no un contacto con el adversario.

Las demostraciones pueden tener efectos a nivel estratégico, operacional o táctico. Pueden ser conducidas en paralelo con otro tipo de AO, para disolver la defensa de costa del enemigo y para obligarlo a desviar o reposicionar la reserva.

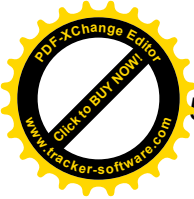
Del mismo modo, una demostración puede desviar la atención del enemigo de otras operaciones de una fuerza conjunta.

La efectividad de una demostración es directamente proporcional con el grado de realismo involucrado en su ejecución (Ej.: desembarco en otra ubicación empleando conectores de superficie y aéreos). No debe subestimarse ni exagerarse su ejecución, ya que hacer esto pudiera llegar a negar el efecto de este tipo de operación.

Es crucial la percepción del enemigo, respecto a los preparativos de esta demostración. Todos los aspectos visuales, audibles y electrónicos de la demostración deben parecer auténticos. Una demostración puede incluir el acercamiento de las fuerzas al área de demostración; al menos una parte del movimiento buque-playa/buque-objetivo y el elemento de combate que accionará sobre un objetivo con empleo de sus fuegos de apoyos. Un breve pero intenso bombardeo preliminar, generalmente será más efectivo que el fuego de hostigamiento deliberado durante períodos de tiempo más largos.

Un plan de decepción de comunicaciones, SOF o simplemente configuración especial de unidades ficticias pueden ser diseñados para lograr el efecto que busca este tipo de operación.

No se debe descartar la planificación, diseño y ejecución de una demostración como una maniobra en territorio propio, para mostrar y respaldar la voluntad política de emplear la fuerza fuera de este. En este caso, la credibilidad va orientada a mostrar, sí o sí, un



porcentaje de la capacidad ofensiva real de la AF, en todos sus componentes.

30402. Demostración dentro del Área Objetivo Anfibio.

Una demostración anfibia puede ser realizada por una parte de la AF dentro del AOA. El propósito previsto es lograr hacer que el enemigo emplee su reserva de manera inadecuada, revelar posiciones de armas induciendo disparos prematuros, distraer la atención, colocar una carga temprana en los sistemas de mando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I), para precipitar un enfrentamiento aéreo o naval o simplemente para hostigar.

30403. Demostración fuera del Área Objetivo Anfibio.

Una demostración anfibia puede ser realizada fuera del AOA, para desviar o reposicionar la reserva del enemigo u otras fuerzas capaces de afectar a la AO, distraer la atención hostil de dicha operación o precipitar un enfrentamiento aéreo o naval. Tal demostración puede ser ejecutada como una operación componente de la principal, pero debe considerarse que los medios deben ser creíbles y esto restaría capacidad a la operación principal.

30404. Demostración en apoyo a Fuerzas Conjuntas.

Una demostración anfibia puede ser realizada para apoyar a otras operaciones de la Fuerza Conjunta. Una demostración realizada antes, durante o después del inicio de otra operación puede distraer la atención del enemigo e inducir a desviar medios significativos del área de operaciones principal.

La decisión de llevar a cabo tal demostración, es determinada por una autoridad superior al CATF y CLF, pero bajo sus recomendaciones.

30405. Planificación y ejecución.

La demostración anfibia debe considerar tiempo suficiente que permita que el enemigo reaccione a ella. El movimiento de las olas hacia la playa o LZ se realizan como un movimiento buque-playa o



una maniobra buque -objetivo; excepto que las olas de las embarcaciones en realidad no se dirijan a la playa y las olas Helitransportadas no desembarquen tropas.

Los conectores de superficie que no transporten tropas se mantendrán a una distancia suficiente desde la playa hasta impedir la observación cercana del enemigo. A una hora o distancia preestablecida, se retiran, debiendo ocultar y cubrir su retirada.

Los siguientes factores de planificación deben ser tomados en consideración:

A. Ubicación: el área de demostración puede estar lo suficientemente cerca del AOA para permitir el empleo posterior de la fuerza de demostración de acuerdo con el plan.

Alternativamente, puede ser suficientemente separado del esfuerzo principal para evitar interferencias y asegurar que el enemigo demore en el reposicionamiento de sus fuerzas.

El área de demostración debe ser adecuada para un desembarco real, ya que solo en dicha área la amenaza puede ser creíble.

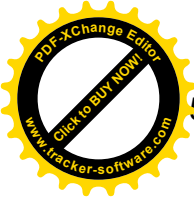
El área de demostración también debe ser importante para el enemigo, ya que solo una amenaza a un área de alto valor para este, lo inducirá a reaccionar.

Un área de desembarco alternativa a menudo resultará adecuada para una demostración. Si la demostración está destinada únicamente a hacer que el enemigo revele sus posiciones abriendo fuego prematuramente u hostigarlo, puede llevarse a cabo en el área de desembarco principal antes del día "D" como parte de la configuración.

B. Sincronización: la sincronización de una demostración durante el apoyo de otra AO, se basa en el tiempo que ésta última requiera. Ese es el esfuerzo u operación principal.

C. Fuerzas: Las Unidades que componen la fuerza de demostración debe ser de tal composición y tamaño que pueda causar la reacción deseada.

D. Armas de Apoyo: la demostración de fuerza, puede incluir fuegos de apoyo cuyo alcance contribuyan a la credibilidad, pero



teniendo presente la real disponibilidad de éstos y las municiones totales existentes.

- E. Ensayos:** deben realizarse ensayos suficientes para garantizar el realismo de la demostración. Los ensayos pueden constituirse como demostraciones en sí, mientras que no revelen la operación principal.



CAPÍTULO 05

RESPUESTA A CRISIS Y OTRAS OPERACIONES

30501. Generalidades.

- A. El apoyo de la AF para un operación de respuesta a una crisis o de otro tipo, tal como su nombre indica, se enfoca en proporcionar una respuesta rápida a una crisis en particular, contribuir a la disuasión que provee el instrumento militar en respaldo la política exterior del Estado, contribuir individualmente a una Fuerza/Coalición a resolver conflictos, promover la paz o, en lo interno, apoyar a las autoridades civiles en respuesta a crisis.
- B. La AF puede realizar otras operaciones, como la cooperación de seguridad, HA/DR, NEO, operaciones internacionales de mantenimiento de la paz, operaciones de recuperación o protección de instalaciones y/o de personal en el extranjero.
- C. En síntesis, la AF puede desenvolverse y actuar en diversos escenarios en todo el rango de las operaciones militares (ROMO).
- D. En los últimos 20 años, el apoyo anfibio a la respuesta a la crisis y otras operaciones ha sido el tipo más común de AO.
- E. La capacidad de operar tras-horizonte o cerca de la costa, proporciona a quien disponga la ejecución de una AO, una flexibilidad que sólo una AF puede entregar, considerando la independencia de rutas terrestres conectadas, disponibilidades de puertos, o sostenimiento permanente desde tierra.

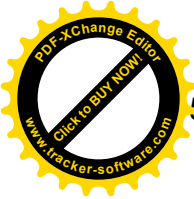
30502. Planificación y ejecución.

A. Operaciones de Evacuación de No Combatientes.

Una NEO es similar a una incursión anfibia debido a que se materializa con una rápida inserción de fuerzas seguida de una retirada planificada.

Una AF desplegada previamente, tiene la capacidad de conducir NEO.

ORIGINAL



Las consideraciones específicas de planificación anfibia para las NEO son:

1. A su arribo al área, el CLF establece y mantiene comunicaciones permanentes y enlace con representantes diplomáticos locales. Debe estar preparado para aumentar o duplicar las comunicaciones.
2. Conducir el reconocimiento en tierra de las áreas de reunión propuestas, los sitios de evacuación, playas, LZ, aeropuertos y puertos, para posteriormente establecerlos.
3. El CLF puede aumentar las fuerzas de seguridad existentes o proporcionar fuerzas para asegurar el área de evacuación. Se debe promulgar un listado actualizado y específico de ROE's validado por la autoridad nacional que dispone la NEO.
4. La evacuación puede realizarse en paralelo con evacuaciones por medios no orgánicos de la AF. El movimiento buque-playa puede realizarse empleando indistintamente conectores de superficie o aéreos, dependientes de la AF.
5. La evacuación por aire puede ser a través de aviones comerciales desde las pistas designadas o mediante el uso de medios aéreos de otra Fuerza Conjunta. Lo cual demanda el establecimiento de la seguridad de los puntos de salida por parte de la LF.
6. El CLF puede determinar la evacuación desde una zona de multi-amenaza y trasladar al personal hacia un puerto o aeropuerto para que desde estos puntos, igualmente protegidos, pero en un ambiente menos hostil, puedan ser evacuado hacia el destino final.
7. Requiere una coordinación y comunicación previa y permanente con las agencias militares y civiles que coexistan en el área de evacuación siendo, en lo militar, el CLF el Mando Apoyado y, en lo diplomático, la autoridad civil que se designe (Ej.: embajador o cónsul). Es preciso mencionar que, en el marco general de la operación, la Autoridad diplomática es el Mando Apoyado por la Fuerza Militar.

ORIGINAL



B. Apoyo Humanitario y Mitigación de Desastres (HA/DR).

La AF desplegada previamente puede proporcionar una capacidad de respuesta inmediata para responder a las operaciones HA/DR.

Tanto en el plano internacional como nacional, debe estar aprobada por quien gobierne el área (autoridad civil central o local), siendo el CLF quien toma contacto con esta autoridad, mientras es apoyado por el CATF.

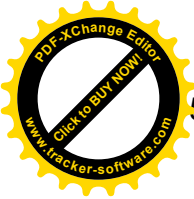
Una HA/DR puede requerir el establecimiento de seguridad, apoyo de transporte aéreo terrestre y marítimo, recuperación de personal, servicios de ingeniería, tales como remoción limitada de escombros, asistencia médica y dental u otro.

Los buques tienen una capacidad limitada para producir y distribuir energía eléctrica y agua limpia, como también transportar una cantidad limitada de tipos de combustible para apoyar la operación en tierra de fuerzas conjuntas o combinadas, civiles o militares.

Las consideraciones específicas de planificación anfibia son las siguientes:

1. El CLF junto con el CATF deben preparar una apreciación de los suministros de ayuda en casos de desastre de la AF como también la disponibilidad de personal y sus habilidades. Esta apreciación incluiría un análisis de las habilidades del personal, el equipo, los suministros y las capacidades especiales de las Unidades. Los conjuntos de habilidades pueden incluir planificadores con experiencia regional/nacional o de respuesta a desastres, conductores con licencias específicas para operar distinto tipo de vehículos o maquinaria, idiomas o dialectos extranjeros y conocimiento del área.
2. Para comprender los impactos de un desastre, el CATF y el CLF deben contar con información de inteligencia adecuada que permita conducir posteriormente los reconocimientos, para estimar la magnitud del desastre y el esfuerzo requerido. Todo esto, antes de arribar al área y, por supuesto, antes de proyectar la fuerza hacia tierra.

ORIGINAL



3. Puede ser necesario aumentar y redistribuir adicionalmente el personal de la AF, aumentar las unidades de transporte con otro tipo de unidades, establecer el SACC en versión de un TACC y personal de cubierta de vuelo para llevar a cabo operaciones aéreas las 24 horas. También se puede asignar personal médico adicional.
4. Los planificadores de la AF deben considerar lo siguiente:
 - a. Seguridad para las playas del desembarco y LZ.
 - b. Un gran número de aviones civiles pueden estar operando en las áreas para apoyar el esfuerzo de socorro, generando interferencias mutuas.
 - c. Método para ubicar al personal de la AF que está en tierra (quién y dónde).

C. Otras Operaciones.

Otras operaciones pueden incluir compromiso militar, cooperación de seguridad y actividades de disuasión, recuperación de personal, cooperación civil-militar, seguridad en apoyo a autoridades civiles y operaciones de paz.

La presencia de la AF pre-posicionada, permite flexibilidad y respuesta rápida a este tipo de operaciones, ya que la LF emplea e inserta Unidades de Tarea que pueden adaptarse para la misión específica. La habilidad para operar desde el mar reduce la huella logística en tierra, minimizando así un posible impacto diplomático negativo y, al mismo tiempo, una amenaza potencial para la fuerza.



RESERVADO



ANEXO “A”

CONSIDERACIONES PARA LAS CAPACIDADES ANFIBIAS INSTITUCIONALES

ORIGINAL

**ANEXO “A”****CONSIDERACIONES PARA LAS CAPACIDADES ANFIBIAS
INSTITUCIONALES****A01. Generalidades.**

Tal como se desarrolló durante los tres tratados de la presente Doctrina Anfibia Institucional, para poder dotar al CATF y CLF con una organización que permita cumplir tanto las fases, como los distintos tipos de AO, deben desarrollarse capacidades institucionales que permitan el empleo de los medios, conceptual y separadamente, tanto para la ATF como para la LF.

En el caso de la ATF, debe permitirle conformar un Grupo de Protección, compuesto por Unidades de Combate de superficie, aeronavales y submarinas asegure al Grupo de Transporte y permita desembarcar a la LF y sostener sus operaciones en tierra.

Por otra parte la LF debe contar con Elementos de Mando, de Combate Terrestre, de Apoyo de Servicio de Combate y de Combate Aéreo, además de Unidades de operaciones Especiales que configuren y permitan su maniobra.

Transversalmente y dependiente de ambas fuerzas, se conformará el Grupo Anfibio de Avanzada, el que se segrega desde la fase planificación y vuelve a asignarse durante la fase acción de una AO.

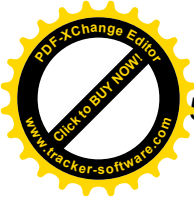
A02. Consideraciones del Grupo de Protección.

Este Grupo está compuesto por Unidades de Combate de superficie, submarinos y aeronaves cuya tarea es la defensa de la AF tanto en el tránsito al AOA como durante las operaciones en la misma. Dentro del Grupo de Protección, los elementos se organizan para desarrollar distintas funciones, por ejemplo: AAW, ASUW o ASW.

Dada la característica multi-rol de muchas Unidades de Combate, un Grupo de Protección puede ejecutar misiones de NGS sin la necesidad de conformar un grupo específico para dicho fin y viceversa.

Este Grupo deberá ser conformado por Unidades de la Escuadra, la Fuerza de Submarinos y la Aviación Naval, con helicópteros embarcados ya sea en rol ASUW o ASW dependientes

ORIGINAL



permanentemente del CATF. Además, el apoyo logístico requerido debe ser provisto por los petroleros de flota.

Dentro del mismo, para tareas específicas se destacará una Unidad o un Grupo temporal de NGS, compuesto por Unidades de Combate, cuya tarea es apoyar las operaciones de la LF en tierra a través de artillería y/o misiles.

Normalmente esta Unidad de NGS será activada de manera temporal, mientras ejecuta su tarea, no siendo necesario que se transforme en una tarea de carácter permanente durante toda la operación.

Adicionalmente, las operaciones podrán ser apoyadas por todas aquellas Unidades que contribuyen al éxito de la AO, principalmente a través del sustento logístico, tales como petroleros de flota, remolcadores de alta mar, buque hospital, entre otros. La cantidad de medios dependerá de la magnitud de la operación, la zona geográfica, la meteorología y condiciones hidrográficas entre otros factores.

A03. Consideraciones del Grupo Anfibio de Avanzada.

Este Grupo está compuesto por aquellas Unidades especializadas que preceden al cuerpo principal hacia el AOA para ejecutar tareas de configuración para la fase de acción. Estas tareas pueden incluir, pero no están limitadas a:

- Inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento (ISTAR).
- Operaciones navales de contraminado/despeje de obstrucciones.
- Operaciones hidrográficas.
- Guiado terminal en apoyo a las olas de asalto.

El Grupo puede estar compuesto tanto por elementos de LF además de Unidades de superficie de la Escuadra y el Comando de Fuerzas Especiales de la Armada.

A04. Consideraciones del Grupo de Transporte.

Grupo compuesto por el Comando Anfibio y Transporte Navales, la Compañía de Transporte Anfibio de la BAE, además de las Unidades que sean necesarias para embarcar a la LF y la carga necesaria para el sostenimiento de las operaciones.



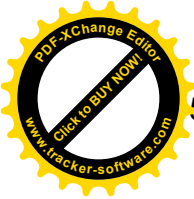
La flota anfibia que conforma el COMANFITRAN está diseñada para transportar a la LF hacia el AOA, proyectarla hacia tierra en el lugar y momento más favorable y sostenerla mientras se encuentre operando, en cualquiera de los cinco tipos de AO.

Para lo anterior, el COMANFITRAN cuenta con distintos tipos de Unidades de Asalto Anfibio, las cuales se complementan proveer distintos tipos de capacidades. Las Unidades que conforman la flota anfibia y sus principales características son las siguientes:

1. **LSDH SARGENTO ALDEA:** Unidad que cuenta con las características para constituirse como el Buque Insignia de la ATF, al contar con las siguientes capacidades:
 - a. **Mando y Control:** Al contar con las instalaciones y capacidades tanto para la ATF como para la LF, permitiendo ejecutar la planificación durante la fase movimiento, así como conducir las operaciones desde a bordo, en caso de ser requerido.
 - b. **Asalto Aéreo:** Al contar con una cubierta de vuelo para 6 helicópteros y capacidad de operar con 3 en forma simultánea.
 - c. **Sostenimiento:** Al contar con la capacidad de operar con 1 LCU y 2 LCM, permite proyectar a tierra un importante volumen de vehículos pesados y carga para sostener a la LF. Además, provee la capacidad de atención de heridos al contar con pabellones quirúrgicos, camas críticas y capacidades hospitalarias que le permiten ser relevante tanto en una operación de combate como de alivio a desastres o apoyo humanitario.
2. **Unidades Tipo LST:** Unidades que cuentan con la capacidad de operar con una Unidad del tamaño de Compañía de Fusileros IM Reforzada (Unidad de Desembarco), la que además, por su capacidad de transporte de vehículos, puede ser una Compañía motorizada o mecanizada.

Por otra parte, cuenta con la capacidad de operar con botes de asalto anfibio (BAA) como conector de superficie, así como con la capacidad de varada, para proyectar directamente la LF hacia tierra.

Las capacidades que provee el COMANFITRAN como Grupo de Transporte, permiten sostener a la LF desde a bordo (Sea basing), con una descarga parcial de los elementos y equipos o con una descarga total de los elementos y carga de la LF.

**Características LSDH SARGENTO ALDEA.**

Eslora/Manga	Velocidad	Comunicaciones	Mando & Control
168 M / 23.5 M	21 nudos	VHF/UHF/HF/SAT	• Imagen • Winplotter • Goliat
Tropa Embarcada	Cubierta de Vuelo	Transporte	Capacidad Médica
427 IM	• 1450m² • 06 Spots (03 operaciones simultáneas)	• 01 LCU. • 02 LCM. • 76 Vehículos.	• 02 Pabellones quirúrgicos. • 22 Camas clínicas. • 01 Sala aislamiento. • 02 Salas reposo.

Características Barcazas de Transporte Utilitario LCU.

Eslora/Manga	Velocidad	Comunicaciones	Mando & Control
59 M / 12 M	10 nudos	VHF/UHF/SAT	Harris 7850 M
Tropa Embarcada	Autonomía	Transporte	Capacidad de Carga
250 IM	2000 Mn	11 VMP	300m ² / 380 ton.

Características Barcazas de Transporte Mecanizado LCM.

Eslora/Manga	Velocidad	Comunicaciones	Mando & Control
24 M / 6.3 M	10 nudos	VHF/UHF	Harris 7850 M
Tropa Embarcada	Autonomía	Transporte	Capacidad de Carga
90 IM	600 Mn	03 VMM	55m ² / 90 ton.

**Características Barcazas Tipo LST.**

Eslora/Manga	Velocidad	Comunicaciones	Mando & Control
79.4 M / 13.5 M	14 nudos	VHF/UHF/HF/SAT	Winplotter
Tropa Embarcada	Autonomía	Transporte	Capacidad Bodega
187 IM	5500 Mn	• 12 VMM • 15 BAA • 08 Contened. 30m³	• 08 VMP • 96 Literas.

A05. Consideraciones del Elemento de Combate Aéreo.

El asalto helitransportado de la LF, puede estar destinado para cumplir dos tipos de misión:

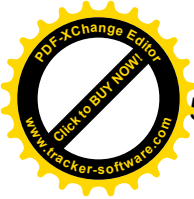
- A. Misión de Desembarco Aéreo (administrativo).
- B. Misión de Asalto Aéreo (Helitransportado).

El asalto aéreo tiene como objetivo trasladar fuerzas de combate y su apoyo logístico a la zona de empleo, utilizando el helicóptero como vector de proyección, tanto para tareas de combate, como de transporte. A diferencia del Desembarco Aéreo, este tipo de misiones pueden involucrar el empleo inmediato de las fuerzas de combate en contra de fuerzas militares o paramilitares adversarias en la zona.

Para este tipo de operaciones, en que el helicóptero ingresa a una zona hostil, es primordial contar, como mínimo, con inteligencia general y específica del área de operaciones, con medios aéreos de combate o artillados para tareas de escolta y finalmente medidas de combate para autodefensa en el helicóptero de asalto.

Para el cumplimiento de esta misión, las fuerzas de combate pueden utilizar diferentes técnicas de desembarco desde la aeronave, como son el descenso normal (aterrizaje), autodescenso, *fast rope*, salto con paracaídas u otro medio. Mientras que el transporte de apoyo logístico podrá ser de forma interna o externa (gancho de carga).

A. Helicópteros de asalto.



El helicóptero de asalto, corresponde a una aeronave armada o artillada. Es un helicóptero militar modificado con armas para trasladar fuerzas de combate y atacar objetivos terrestres. Los helicópteros armados se diferencian de los helicópteros de ataque en que estos fueron diseñados previamente para otros usos, como utilitarios, de transporte, reconocimiento, etc., y las monturas de armas son modificaciones, en lugar de ser parte del diseño del helicóptero.

El propósito de la modificación de la configuración a helicóptero armado, puede ser la conveniencia durante la batalla, la falta de fondos militares para adquirir helicópteros de ataque, o mantener esos helicópteros para misiones en las que se requiere de autodefensa.

Los helicópteros de asalto son una componente orgánica y fundamental de la LF. Su misión principal es la de combate y asalto transportado en territorio hostil, dando movilidad táctica a la LF y apoyo a la logística de ella en el teatro de operaciones, con el armamento y/o equipamiento que sea requerido. Son utilizados para efectuar reaprovisionamiento aéreo por medio de transporte de carga interna o externa y a la vez, efectuar la extracción y recuperación de ésta. Deben ser capaces de efectuar operaciones CASEVAC y operaciones C-SAR.

B. Helicópteros de ataque (escolta).

El helicóptero de ataque, específicamente, está diseñado y fabricado para portar armamento y dedicado a las operaciones contra fuerzas de superficie (navales o terrestres) y/o submarinas.

El armamento usado en los helicópteros de ataque puede incluir cañones automáticos, ametralladoras, cohetes, misiles aire-tierra y aire-aire (estos generalmente como medida de autoprotección).

Los helicópteros de ataque tienen dos objetivos: proporcionar Apoyo Aéreo Estrecho (CAS), y destruir vehículos acorazados y mecanizados, buques y/o submarinos.

También son utilizados para complementar a las fuerzas terrestres y navales o escoltar a otros helicópteros que se encuentran en otro tipo de misiones como: el Asalto Helitransportado, el



reconocimiento armado, protección a la fuerza, C-SAR, operaciones aéreas especiales, etc.

C. Organización de Tarea de la Fuerza de Asalto Helitransportado.

Toda Fuerza de Asalto Helitransportado incluye y se organiza en base a una componente terrestre y otra aérea, y requiere de una coordinación, planificación y ejecución entre los dos Comandantes de Unidades, tanto aérea como terrestre para la ejecución de un plan táctico.

La Fuerza de Asalto Helitransportado esta normalmente estructurada por una unidad de infantería del tamaño Compañía de Fusileros IM, que puede variar en su tamaño y capacidad de poder de fuego. Mientras que la unidad aérea está organizada con los helicópteros que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones básicas asignadas a la unidad y que dependerán de la situación táctica y de la misión asignada a la Fuerza de Asalto Helitransportado.

El Comandante de la Unidad helitransportada será el Comandante de aeronave más antiguo o de mayor rango y será responsable de asegurar todos los apoyos necesarios para el cumplimiento del plan táctico.

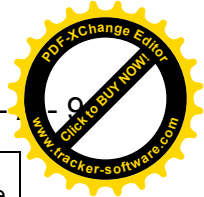
La Unidad aérea deberá estar compuesta por Helicópteros de Asalto, Helicópteros de Ataque (escolta) y Aeronave de Mando y Control (podría ser utilizado un UAV).

La composición, roles y misión de esta organización de tarea son:

UNIDAD	COMPOSICIÓN	ROLES	MISIÓN
Infantería	Unidad que conforma el núcleo de la fuerza de Asalto Helitransportado / Corresponde a 1 Compañía Fus. I.M. (132) / Unidades entrenadas y preparadas para operaciones de Asalto Helitransportado.	Operar bajo el mando del Comandante de Unidad Helitransportada en apoyo directo a la Fuerza Helitransportada.	De acuerdo a la misión asignada a la Fuerza de Asalto Helitransportada.



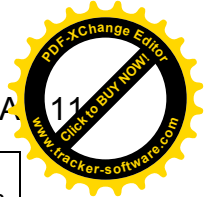
Helicópteros de Asalto	Escuadrón de Helicópteros de Asalto (mín. 2 A/N según el requerimiento y situación táctica).	Operar bajo el control del AMC (<i>Air Marshall Commander</i>) en apoyo directo de los roles de la Fuerza de Asalto Helitransportada.	1. Transporte de combate para efectuar asalto helitransportado, provee movilidad táctica a la fuerza, equipamiento, armamento y logística, por medio de transporte de carga interna o externa. 2. Reabastecimiento aéreo por medio de carga interna o externa. 3. Extracción y recuperación de carga y logística. 4. Efectuar CASEVAC o cualquier otro tipo de aero-evacuación. 5. Inserción y extracción táctica de personal en territorio hostil (TRAP).
Helicópteros de Ataque	Los necesarios para la fuerza de tarea (generalmente por cada 2 Helicópteros de Asalto, 2 Helicópteros de Ataque).	Operar bajo el control del AMC, (<i>Air Marshall Commander</i>) en apoyo directo de los roles de la Fuerza de Asalto Helitransportada.	1. Efectuar fuego de apoyo aéreo estrecho y sobre blancos de oportunidad. 2. Efectuar escolta para el éxito de operaciones de Asalto Helitransportado. 3. Efectuar fuego de asedio en ruta o durante maniobras de inserción y/o extracción con helicópteros de asalto. 4. Efectuar misiones de reconocimiento y observación avanzada en zonas de aterrizaje cercanas al objetivo y/o en territorio hostil, neutralizando posibles amenazas a la fuerza. 5. Escoltar aeronaves para efectuar recuperación de personal y brindar seguridad a las aeronaves siniestradas (TRAP, <i>Tactical Recovery of Aircraft and Personnel</i>). 6. Reconocimiento armado visual. 7. Fuego de apoyo aéreo a fuerzas amigas.



Helicóptero utilitario C2	1 A/N o según la necesidad de la Fuerza de Tarea.	Operar bajo el control del AMC (<i>Air Marshall Commander</i>) en apoyo directo de los roles de la Fuerza de Asalto Helitransportada.	1. Efectuar <i>relay</i> de comunicaciones y desempeñarse como unidad de C2 en apoyo a las fuerzas helitransportadas. 2. Apoyo aéreo estrecho sobre blancos de oportunidad. 3. Apoyo de A/N escolta, con capacidad de armamento para el apoyo de las operaciones. 4. Observación de zonas de aterrizaje y objetivos a neutralizar, identificar posibles amenazas o enemigos en el escenario de operación. 5. Efectuar escolta para operaciones TRAP y posibles aeronaves siniestradas. 6. Reconocimiento armado visual. 7. Fuego de apoyo aéreo en beneficio y protección de fuerzas amigas.
UAV (Unmanned Aerial Vehicle)	Según necesidad de la Fuerza de Tarea.	Operar bajo el control del AMC (<i>Air Marshall Commander</i>) en apoyo directo de los roles de la Fuerza de Asalto Helitransportada.	1. Reconocimiento de zonas de posada, rutas, objetivos, puestos enemigos, etc. 2. Aportar panorama de superficie y efectuar alerta temprana en beneficio de la operación.



Destacamento mecánicos de apoyo	Personal adecuado para apoyar técnicamente modelos y cantidad de aeronaves que componen las unidades aéreas (Helicópteros de Asalto, Ataque, Mando y Control, UAV).	Operar en directo apoyo al rol de la Fuerza de Asalto Helitransportada. Generalmente apoyan movimientos desde puesto de mando y base de operación de las aeronaves / Organizadas para ser desplegadas junto con la unidad de infantería para proveer movilidad a la fuerza / Proveer capacidad de mantenimiento de primer nivel (línea) a las unidades aéreas.	1. Despliegue para la construcción e implementación de la base de operaciones de las unidades aéreas desplegadas. 2. Capacidad de construir o materializar infraestructura de apoyo en terreno no preparado o de difícil acceso. 3. Capacidad de implementar medidas de autoprotección a instalaciones propias y amigas. 4. Capacidad de combatir. 5. Asegurar el mantenimiento de las aeronaves para efectuar acciones de Asalto Helitransportado.
Artillería soporte	Batallón de artillería para proveer apoyo a distancia.	Operar bajo el control del AMC (<i>Air Marshall Commander</i>) en apoyo directo de los roles de la Fuerza de Asalto Helitransportada / Proveer respuesta rápida para despejar y aclarar zonas de aterrizaje y objetivos / Proveer fuego para neutralizar artillería enemiga o sistemas de defensa aérea.	1. Fuego indirecto y de hostigamiento sobre puestos de observación o piezas de artillería enemiga. 2. Fuego de hostigamiento sobre rutas de vuelo y en cercanías de las zonas de aterrizajes. 3. Preparación zonas de aterrizaje. 4. Apoyo con fuego de cortina. 5. Preparación y supresión del objetivo.



Defensa aérea	Unidad de Tarea organizada para proveer defensa aérea de baja altura (LAAD) a la Fuerza de Asalto.	Operar bajo el control del <i>Mission Commander</i> en coordinación con el AMC (<i>Air Marshall Commander</i>) en apoyo directo de los roles de la Fuerza de Asalto Helitransportada.	1. Defensa aérea en puntos de alto valor estratégico, incluyendo zonas de aterrizaje, rutas de ingreso y escape para aeronaves, zonas objetivos, zonas de espera de tropas, entre otras. 2. Efectuar fuego de apoyo directo sobre posiciones enemigas en tierra.
---------------	--	---	---

A06. Fuerza de Desembarco.

La LF de la Armada de Chile es la Brigada Anfibia Expedicionaria, la cual está organizada, equipada y entrenada para la ejecución de AO.

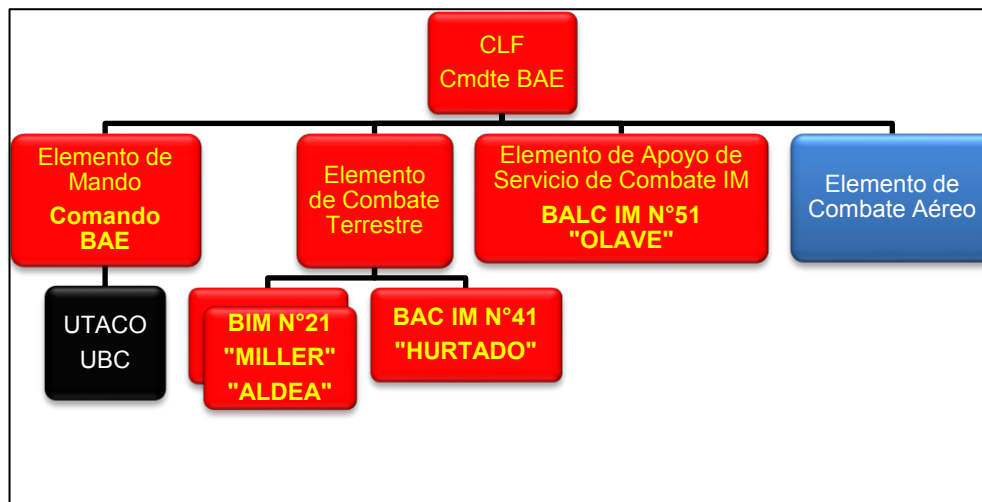
Esta fuerza posee un elemento de mando, compuesto por el Comando de Brigada, un elemento de combate terrestre, el cual agrupa a los elementos de maniobra (Batallones IM N°21 "MILLER" y N°31 "ALDEA"), un el elemento de apoyo de combate (Batallón de Apoyo de Combate IM N°41 "HURTADO") y un elemento de apoyo de servicio de combate, materializado por el Batallón de Apoyo Logístico de Combate IM N°51 "OLAVE".

A su vez, para la conformación de la LF, a la BAE se le asigna un elemento de combate aéreo, compuesto por los helicópteros de asalto del Escuadrón de Helicópteros de Ataque y helicópteros escolta del Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales. Asimismo, la capacidad ISTAR de nivel Brigada, es complementada por Unidades del Comando de FF.EE. de la Armada.

La BAE tiene la capacidad de operar en base a organizaciones de tarea de diferentes tamaños, dependiendo de la magnitud de la operación a realizar. De esta manera podrá adoptar las siguientes organizaciones de Tarea:

A. Unidad de Desembarco. Conformada en base a una Compañía de Fusileros IM, reforzada con un elemento de apoyo de servicio de combate IM y cualquier otro medio requerido para el cumplimiento de su misión. Ésta es la organización de menor tamaño, capaz de operar en forma independiente y que considera todos los elementos de una LF.

- B. Grupo de Desembarco.** Conformado en base a un Batallón de Fusileros IM, reforzado con un elemento de apoyo de combate IM, apoyo de servicio de combate IM y un elemento de combate aéreo, más todos los elementos necesarios para el cumplimiento de su misión.
- C. Fuerza de Desembarco.** Conformada por la totalidad de los elementos de la BAE, reforzada por un elemento de combate aéreo y Unidades de FF.EE.



-Fig. B-1-. Ejemplo de organización de la LF -

- 1. Elemento de Mando:** Compuesto por la Compañía Comando de Brigada, puede operar tanto a bordo como en tierra y provee las capacidades de: C2, comunicaciones y planificación especializada en AO. La capacidad ISTAR es complementada por Unidades del Comando de FF.EE. de la Armada, los que también pueden conformar el Grupo Anfibio de Avanzada.
- 2. Elemento de Combate Terrestre:** Compuesto por los dos Batallones de Fusileros IM "Miller" y "Aldea", en base a un elemento de Mando, tres Compañías de Fusileros IM y una Compañía de Armas de Apoyo cada uno; además del Batallón de Apoyo de Combate IM "Hurtado" con los elementos de apoyo de fuego, de protección de la fuerza, de movilidad y contra-movilidad además de C2 para la coordinación de los distintos fuegos de apoyo: naval, aéreo y de campaña dispuestos para la operación.



Este elemento tiene la capacidad de proyectar sus distintos elementos hacia tierra tanto por conectores aéreos como de superficie.

3. **Elemento de Apoyo de Servicio de Combate IM:** Conformado por el Batallón de Apoyo Logístico de Combate “Olave”, satisface los Elementos Funcionales Logísticos de abastecimiento, mantenimiento, sanidad y transporte, necesarios para el sostenimiento de la fuerza durante su despliegue y operación.
4. **Elemento de Combate Aéreo:** Conformado por los helicópteros de asalto y de ataque de los escuadrones de Helicópteros de Ataque HA-1 y de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, dispuestos para operar con la LF en la ejecución de asaltos aéreos e inserción/extracción de Unidades de Reconocimiento y de FF.EE., en el marco de una AO.

A07. Relaciones de Mando.

Durante las fases de embarque y movimiento, el CATF y CLF, junto a sus respectivos Estados Mayores, deberán operar a bordo del buque anfibio con mayor capacidad C2, actualmente el LSDH-91 “SARGENTO ALDEA”.

1. Mando y Control a Bordo.

Dependiendo del tipo y de la magnitud de la operación a realizar, el mando y control de la LF podrá permanecer a bordo sin necesidad de establecerse en tierra. Normalmente, para la ejecución de incursiones u operaciones de menor escala o cuando se opere como una AF pre-posicionada, el mando y control se mantendrá a flote.

Cuando el CLF decide ejercer el C2 desde a bordo, normalmente permanecerá también a bordo el Mando del elemento de Apoyo de Servicio de Combate IM (BALC IM N° 51 “OLAVE”) y del Batallón de Apoyo de Combate IM (BAC “HURTADO”), ejerciendo el Mando en tierra el Comandante del elemento de combate terrestre o del/los órganos de maniobra que ejecuten las operaciones en tierra (Batallones IM N° 21 “MILLER” y N° 31 “ALDEA”).