

CAI 6 – 3

**CONCEPTOS
GENERALES DE
APOYO DE
SERVICIOS DE
COMBATE**

2003

CAI 6 – 3

**CONCEPTOS GENERALES
DE APOYO DE SERVICIOS
DE COMBATE**

2003

C.G.C.IM. ORDINARIO N° 6568/11/ 1827 VRS.

PROMULGA CARTILLA DE APOYO A LA INSTRUCCIÓN QUE SE INDICA:

VALPARAÍSO, 10 de Octubre de 2003.

VISTOS: lo dispuesto en Resolución C.G.C.I.M. Ordinaria N° 3900/03/858 Vrs. de fecha 29 de Abril del 2003; el Trabajo Profesional efectuado por el Teniente 1° IM Sr. Mauricio BARRA Vega; la revisión efectuada por el Comité de Apoyo de Servicios de Combate, integrado por el Capitán de Navío IM Sr. Francisco AMÉZAGA Cuevas, Capitán de Corbeta IM Sr. Alejandro FRESARD Curti, Teniente 1° IM Sr. Guillermo CEBALLOS Sánchez y Teniente 2° IM Sr. Cristian TAPIA Quiero,

RESUELVO :

- 1.- **PROMÚLGASE** la Cartilla de Apoyo a la Instrucción titulada “CONCEPTOS GENERALES DE APOYO DE SERVICIOS DE COMBATE”, de categoría “Ordinario”, la que será destinada a circulación interna del personal del Cuerpo IM. y a estamentos educacionales de la Armada.
- 2.- **ASÍGNASELE** la siguiente característica permanente: **C A I 6 – 3.**
- 3.- **DISPÓNESE** que el Departamento A-3 “Operaciones y Entrenamiento” del Estado Mayor del Cuerpo IM., determine lo pertinente para su edición, distribución e impresión de la cantidad de ejemplares requeridos de la publicación que aprueba la presente resolución.
- 4.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

WALTER WUNDERLICH ZAMORA
CONTRAALMIRANTE IM
COMANDANTE GENERAL DEL CUERPO IM.

INDICE GENERAL

	Pág.
Carátula Interior	1
Resolución Aprobatoria	3
Índice General	5
Introducción	7
Tratado 1	9
Capítulo 01, Generalidades	9
Capítulo 02, Planeamiento del Apoyo de Servicios de Combate	17
Tratado 2	31
Capítulo 01, Organización de las Unidades de Apoyo de Servicios de Combate	31
Capítulo 02, Compañía Plana Mayor de Unidades de Apoyo Logístico	33
Capítulo 03, Compañía de Abastecimiento y Servicios	47
Capítulo 04, Compañía de Sanidad	59
Capítulo 05, Compañía de Mantenimiento	69
Capítulo 06, Compañía de Transporte Anfibio	77
Capítulo 07, Compañía de Transporte Terrestre	83
Capítulo 08, Compañía de Apoyo de Playa	97
Capítulo 09, Grupo Táctico Logístico	115
Tratado 3.	121
Capítulo 01, Instalaciones de Apoyo de Servicios de Combate	121
Capítulo 02, Organización de las Áreas de Apoyo Logístico	125
Bibliografía	133

INTRODUCCIÓN

La solución de todo problema militar implica un estudio detallado de la misión que se ha encomendado, los medios humanos y materiales necesarios para su cumplimiento, el entorno o escenario donde accionará la unidad, la disponibilidad de tiempo y espacio, el apoyo de fuerzas propias o amigas y los factores de fuerza, debilidades y limitaciones del enemigo, o sea, todas aquellas condiciones que inciden favorable o adversamente para la solución del problema.

La logística puede ser empleada favorablemente como factor multiplicador, que en conjunto con la movilidad y el poder de fuego, incrementa el poder de combate de una unidad. Al contrario, una mala apreciación logística o una poco eficiente distribución de los medios en el combate, pueden conducir al fracaso a la mejor planificación táctica.

Las operaciones de ASC son aquellas realizadas por unidades de apoyo logístico y cuya finalidad es entregar a las fuerzas de combate y de apoyo de combate, los medios humanos y materiales necesarios para el cumplimiento de la misión asignada.

La presente cartilla tiene por finalidad, entregar los conocimientos necesarios que le permitan a los integrantes de las unidades logísticas, ya sea personal Infante de Marina, como personal Naval, desenvolverse eficientemente en los procedimientos para efectuar el apoyo de servicios de combate en operaciones terrestres.

No obstante lo anterior, es necesario precisar que los temas tratados en esta cartilla constituyen sólo una guía de apoyo que se entrega a los involucrados en la solución del problema logístico operativo, debiendo éstos aplicarse con la flexibilidad necesaria, dependiendo de las circunstancias en que se desarrollen las operaciones de combate.

Además, se debe tener presente que las materias tratadas son una recopilación de antecedentes que se encontraban dispersos en distintas publicaciones que se refieren al tema, por lo que si se quiere profundizar alguno de los puntos a tratar, se deberá consultar la bibliografía empleada por el autor.

TRATADO 1

CAPÍTULO 01

GENERALIDADES.

A.- Marco Teórico del Problema Logístico.

1.- Definición de logística.

Dentro de las múltiples definiciones que se pueden encontrar para “**logística**”, ésta se puede resumir como sigue:

“Logística es la parte del arte de la guerra que tiene por objeto proporcionar a las fuerzas armadas, los medios de personal, material y servicios necesarios para satisfacer en cantidad, calidad, momento y lugar adecuados, las exigencias de la guerra”.

2.- Definición de logística operativa.

Es la que se preocupa de los problemas logísticos que se presentan a partir del nivel de fuerzas operativas hacia abajo y se origina por la necesidad de preparar a las fuerzas en tiempo de paz y por la conducción de las operaciones durante la guerra.

3.- Problema logístico operativo.

Nace de la existencia de una actividad militar que plantea necesidades de medios logísticos.

El problema logístico operativo, se genera al tener que proporcionar a una unidad operativa, los medios de personal, material y servicios, en cantidad, calidad, momento y lugar adecuados y en las circunstancias impuestas por el cumplimiento de una misión dentro de una situación.

Para solucionar el problema anterior, es preciso realizar un esfuerzo que consistirá en determinar primero la solución teórica y después en ejecutar dicha solución.

El conjunto de ambos procesos, adecuadamente ordenados, constituye lo que llamamos “**esfuerzo logístico operativo**” y está conformado por los siguientes elementos:

- a.- Dirección: dada por el mando.
- b.- Magnitud: constituida por los elementos funcionales logísticos (EFL) sobre los cuales actúa.
- c.- Sentido: a través del ciclo logístico.
- d.- Punto de aplicación: unidades ejecutoras que llevan a la práctica la solución del problema logístico.

En resumen, la solución del problema logístico operativo consiste en:

“Aplicar las funciones de dirección a los EFL, siguiendo el proceso del ciclo logístico y ejecutando las soluciones mediante los órganos de apoyo logístico”.

4.- Funciones de dirección.

Son las que normalmente debe desarrollar todo órgano de mando y que logísticamente comprende las siguientes: información logística, planeamiento logístico, documentación logística, coordinación logística y organización logística.

5.- Elementos funcionales logísticos.

Son agrupaciones de actividades logísticas técnicas, que tienen una función básica común. Cada elemento funcional representa una función técnica básica, que es común a todas las actividades en él incluidas. Los EFL son los siguientes:

- a.- Abastecimiento: consiste en suministrar los artículos necesarios para equipar, sostener y permitir operar a las unidades y a los servicios. Esta función

básica, para su cumplimiento se divide en las siguientes funciones de desarrollo:

- Clase I : agua y víveres.
- Clase II : tenida y equipo.
- Clase III : combustibles y lubricantes.
- Clase IV : consumos y repuestos.
- Clase V : munición, explosivos y pirotécnicos.

- b.- Mantenimiento: consiste en conseguir que el material en uso se encuentre en perfecto estado de eficacia. Para ello supone la conservación, reparación y recuperación de unidades, sistemas y equipos (material en general).
 - c.- Personal: función básica que se ocupa de proveer a las unidades y los servicios, de medios humanos, en cantidad suficiente y calidad adecuada. La función operativa de este EFL está orientada a la reposición de bajas y a la rotación del personal.
 - d.- Sanidad: consiste en atender a la conservación y mejora del estado de eficacia física y mental del potencial humano militar. La principal función operativa de desarrollo es la rehabilitación, que persigue la devolución del estado de eficacia física o mental al personal que la haya perdido producto del combate o por enfermedad.
 - e.- Transporte: su función básica es trasladar con eficiencia de un punto a otro, medios logísticos, personal en un plazo dado y en condiciones determinadas. Las formas básicas de transporte son: transporte terrestre, marítimo (incluye anfibia) y aéreo.
 - f.- Instalaciones: se define como construir, acondicionar, y sostener estructuras en tierra y a flote que faciliten el apoyo logístico a las unidades y los servicios.
- 6.- Ciclo logístico operativo:

Es el proceso ordenado de toda acción logística orientado a satisfacer las necesidades generadas por una determinada unidad, para el cumplimiento de una misión específica. El ciclo logístico está compuesto de tres fases:

- a.- Determinación de necesidades: es la acción positiva y responsable de calcular y definir las necesidades de medios logísticos que es preciso satisfacer para llevar a cabo una acción operativa.
- b.- Obtención: acción de transformar las necesidades logísticas en medios reales capaces de satisfacerlas. Se debe tener presente que nada debe obtenerse si previamente no ha sido definido como necesario en la etapa de determinación de necesidades.
- c.- Distribución: fase esencialmente ejecutiva y dinámica del proceso que consiste en hacer llegar a las unidades, los medios logísticos fijados en la determinación de necesidades y conseguidos a través de la obtención. Contempla tres etapas fundamentales:
 - 1) Acumulación: reúne en áreas de acopio, los medios logísticos.
 - 2) Transporte: desplaza los medios logísticos desde los centros de obtención hacia los centros de acumulación y desde éstos, hacia los usuarios.
 - 3) Entrega: es la transferencia de medios o servicios, entre las unidades de apoyo y la fuerza apoyada.

7.- Órganos de apoyo.

Son elementos de acción operativa en los que se desarrollan las actividades logísticas de apoyo a las unidades. Existen dos tipos de órganos de apoyo:

- a.- Órganos estáticos.
 - 1) Establecimientos logísticos interiores (apoyo indirecto).
 - 2) Bases navales permanentes (apoyo directo).
- b.- Órganos dinámicos:
 - 1) Bases navales avanzadas fijas o flotantes (apoyo avanzado).

- 2) Grupos de aprovisionamiento en la mar (apoyo móvil).
- 3) Unidades de apoyo de servicios de combate. (para apoyo de unidades IM).

B.- Principios del Apoyo Servicio Combate (ASC).

1.- Introducción.

Los principios del ASC no constituyen una regla rígida, si no que una guía para el mando, de manera de facilitar la acción de apreciar, planificar y conducir el apoyo logístico.

2.- Principio de la capacidad de respuesta.

La capacidad de respuesta está orientada a que las unidades de ASC, debe proveer el apoyo logístico en la cantidad, plazo y lugar solicitado.

Entre los principios del ASC, éste es considerado como el más importante y normalmente prima sobre el resto.

3.- Principio de la simplicidad.

Las operaciones de apoyo logístico deben ser conceptualmente simples, estructuradas, organizadas y con procedimientos diseñados de tal forma, que todo el personal involucrado los entienda.

4.- Principio de la flexibilidad.

Es la habilidad de planificar la estructura, organización y ejecución del ASC, de manera tal, de poder adaptarlo a los cambios de situación.

5.- Principio de la economía del esfuerzo.

Es el empleo prudente y austero de los medios, de manera de proveer el apoyo al mínimo costo en términos de recursos disponibles y necesarios para cumplir la misión. Un control centralizado de medios y recursos facilita su aplicación, sin embargo, se atenta directamente contra el principio de capacidad de respuesta. Un balance aceptable se obtiene al emplear un sistema de control centralizado y una ejecución descentralizada.

Se debe tener especial cuidado en la aplicación de este principio, ya que la economía del esfuerzo no puede coartar la efectividad de una fuerza IM, como tampoco afectar el cumplimiento de la misión asignada.

6.- Principio de la previsión.

Las operaciones de ASC, se deben adelantar a la demanda, existiendo donde corresponda, el medio necesario para continuar las acciones, ya que el éxito de este tipo de operaciones se basa en la previsión.

La previsión y la flexibilidad son dos principios que influyen positivamente en la capacidad de respuesta de una unidad de ASC.

7.- Principio del sostenimiento.

Este principio cobra especial importancia en las operaciones de larga duración. Para su logro se requiere de cierto grado de redundancia de materiales y medios alternativos, para poder reaccionar a los cambios de demanda durante la operación. No basta con comenzar el flujo logístico de una operación de ASC, sino que, se debe mantener hasta el término del cumplimiento de la misión. Para tal efecto, se requiere de medidas de control estrictas, que permitan ajustar el flujo de medios y servicios en la línea de abastecimiento, con el objeto de poder adaptarse a los cambios de situación y requerimientos.

8.- Principio de la supervivencia.

Principio destinado a prevenir la destrucción de los medios e instalaciones logísticas, debiéndose adoptar medidas de seguridad activas y pasivas, para asegurar principalmente las instalaciones y puntos de acopio logístico.

La supervivencia requiere de dispersión y duplicación de medios materiales y humanos. Sin embargo, se debe tener en consideración que no sólo el enemigo puede afectar la supervivencia, sino que también, se debe considerar los efectos del medio ambiente. El enemigo

tiende a destruir nuestras capacidades y el medio ambiente normalmente sólo las degrada.

Este principio normalmente atenta contra la economía, ya que se debe considerar dispersión, duplicidad, empleo de medios alternativos y el escalonamiento del apoyo logístico.

CAPÍTULO 02

PLANEAMIENTO DEL APOYO DE SERVICIOS DE COMBATE.

A.- Introducción.

Si bien el Manual de Planeamiento Operativo regula estas materias, es necesario especificar determinados conceptos específicos relativos a las operaciones de ASC.

Adicionalmente, al establecer una terminología común del ASC, se facilitará la planificación, siendo más simple la determinación del concepto de la operación del ASC y su respectiva organización operativa.

B.- Conceptos Básicos en el Planeamiento del Apoyo de Servicios de Combate.

El planeamiento del ASC debe ser concurrente y paralelo con el de las unidades apoyadas, con el propósito de garantizar que el concepto de la operación de las unidades de combate, podrá ser completamente apoyado desde el punto de vista logístico.

Las unidades de combate y de apoyo de combate, deben emplear sus medios orgánicos de ASC antes de solicitar un apoyo al escalón superior.

El ímpetu del ASC va dirigido desde el lugar donde se encuentra operando la unidad de apoyo logístico (desde abordó o desde el área de apoyo logístico), directamente al punto de aplicación, en la unidad apoyada.

El sistema de ASC debe tener principal y fundamentalmente una excelente capacidad de respuesta, ser simple y económico, se requiere aplicar balanceadamente los conceptos de duplicidad de medios, autoridad y centralización.

C.- Consideraciones Preliminares en el Planeamiento.

Las consideraciones que se detallan no constituyen una secuencia o dan una prioridad en particular a cada una, sino que al igual que los principios del ASC, proporcionan una herramienta al mando, que facilita el análisis de las tareas asignadas, siendo éstas:

Procedimientos de operación normal, previsión, área de operaciones, centralización, requerimientos y determinación de necesidades, planes alternativos, escalonamiento, reservas, duplicación de medios, conservación, austeridad y retardo logístico.

1.- Procedimientos de operación normal.

El establecimiento de procedimientos de operación normal, permite simplificar el ASC que por naturaleza es complejo, lo que contribuye a lograr economía de medios.

2.- Previsión.

Es la habilidad del mando y sus órganos asesores de anticiparse a deducir determinados requerimientos de apoyo logístico, debiéndose considerar distintos factores, diferentes alternativas y eventos que se pueden presentar, lo que contribuirá a lograr un plan flexible e integrado.

En la previsión existen una serie de factores e intangibles, donde la experiencia combinada con la intuición, juegan un papel fundamental.

3.- Escenario.

El escenario se refiere a las condiciones del área de operaciones en que se desarrollan las operaciones de ASC, ya que es lo que genera requerimientos especiales de equipamiento y servicios.

Para las unidades de ASC esto es de particular importancia, ya que deben estar preparadas para operar, en los diferentes teatros de operaciones en que operará la fuerza apoyada.

Dentro de los factores más importantes están: capacidad de las instalaciones logísticas del enemigo, climatología, meteorología, características topográficas, duración de la operación, transitabilidad y vías de comunicaciones.

Del análisis de estos factores, el mando podrá determinar, que medios especiales deberá obtener y cuales medidas deberá adoptar con los medios de personal y material que dispone, de manera de poder capacitarlos para cumplir la misión asignada en un área de operaciones específica.

4.- Centralización.

Para la conducción de las operaciones de ASC, se recomienda un control centralizado y una ejecución descentralizada. Si se puede lograr este balance, el apoyo logístico, tendrá capacidad de respuesta, será flexible y económico.

Las operaciones de ASC, son tan dinámicas como las operaciones tácticas que apoya y son igualmente susceptibles a cambios de condiciones y situación.

Por este motivo el curso de acción seleccionado debe ser el que mejor apoye logísticamente el concepto de la operación de la unidad apoyada, debiéndose adoptar decisiones que constituyen una solución de compromiso.

Este es el principal motivo por el cual, la conducción de las operaciones de ASC deban ser de control centralizado y ejecución descentralizado.

El mando de la agrupación de apoyo logístico (AAL), puede ejercer un control centralizado, sin posicionar sus medios en una ubicación central. Esto se obtiene mediante una adecuada combinación del escalonamiento de los medios y distribución de éstos en el terreno, estableciendo claras relaciones de mando y asignando misiones específicas a cada unidad.

5.- Requerimientos y determinación de necesidades.

Los planificadores y mandos de unidades de ASC, deben tener presente la diferencia existente entre requerimientos y determinación de necesidades, con el propósito de poder lograr la capacidad de respuesta y economía de los medios en las operaciones de ASC.

La determinación de necesidades es siempre mayor a los requerimientos, debido a que la primera, es la suma de los requerimientos de apoyo logísticos para cumplir una misión, más los medios que deben existir en la línea de abastecimiento, las mermas, material dañado y reservas.

Los requerimientos son estimados por las unidades que reciben el apoyo logístico y la determinación de nece-

sidades es establecida por el mando superior con la asesoría del mando de la AAL.

Cuando se emplean factores de planeamiento para establecer la determinación de necesidades, estos valores se deben evaluar cuidadosamente, ya que no existen operaciones "***promedio***".

6.- Planes alternativos.

El planificador de operaciones de ASC, siempre debe pensar en apoyar el concepto de operaciones de la unidad en más de una forma, con medios equivalentes.

Esto puede requerir una sobrecarga de planificación, pero no implica una sobre estimación de recursos o adoptar reservas excesivas.

7.- Escalonamiento.

El escalonamiento es el "***como***", se distribuirá en el terreno los distintos medios humanos y materiales, para asegurar el flujo ininterrumpido del ASC

El escalonamiento varía de acuerdo a las fases de la operación, de manera tal, de poder apoyar en la mejor forma posible el concepto de operación de la unidad apoyada, teniendo presente dos factores fundamentales: tiempo y ubicación.

El escalonamiento es una herramienta básica, tanto para el planificador para el ejecutor, si es usada apropiadamente contribuye directamente a obtener una adecuada capacidad de respuesta, economía de medios y flexibilidad en las operaciones de ASC, además de supervivencia y sostenimiento del apoyo logístico de la unidad apoyada.

8.- Reservas.

Así como en el ámbito táctico, el mando considera y ubica sus unidades de reserva para usarlas en el momento y lugar decisivos, el mismo mando debe considerar también, la distribución de ciertos abastecimientos, equipos y medios de ASC en reserva, especialmente aquellos que se consideran críticos para el cumplimiento de la misión.

Es necesario resaltar que las reservas de medios, no deben ser comprometidas prematuramente o gastadas en tareas que no son importantes para el cumplimiento de la misión.

Las reservas son medios específicos que no están incluidos dentro de aquellas cantidades consideradas como pérdidas, mermas, daños y factores de seguridad.

Es importante considerar que los medios mínimos necesarios para cumplir una misión, no pueden ser considerados como reserva. Si no existe disponibilidad suficiente de medios, éstos deben ubicarse y distribuirse en la unidad que desarrollará la tarea o esfuerzo principal y no se mantendrá nada en reserva.

9.- Duplicación de medios.

La duplicación de abastecimientos, equipos, unidades o funciones de ASC es necesaria para proporcionar medios de alternativa de apoyo, en el caso de que exista una interrupción del flujo logístico, falla, degradación o pérdida de una capacidad.

Este concepto puede ser percibido como una contradicción al principio de la economía de los medios, sin embargo, planificado adecuadamente permite asegurar el apoyo logístico y una correcta capacidad de respuesta.

Por otra parte, la duplicación de medios mejora la flexibilidad y otorga supervivencia y sostenimiento al sistema de apoyo logístico utilizado.

La duplicación de medios debe ser efectuada cuidadosamente, sólo en aquellas funciones y medios que sean esenciales para el cumplimiento de la misión.

10.- Conservación.

La conservación está destinada a evitar el daño o desgaste innecesario de los medios de ASC y a obtener el máximo de rendimiento y aprovechamiento de los medios disponibles y contribuye a lograr economía de medios.

Siempre los medios van a ser limitados y los mandos deben preocuparse continuamente de las medidas de conservación del material, considerando el rescate y salvataje de medios dañados y la reparación de repuestos o

consumos que puedan ser empleados nuevamente en el combate.

11.- Austeridad.

La austeridad junto a la conservación son componentes del principio de la economía de los medios, el primero evita los excesos y el segundo obtiene eficiencia en su empleo.

La austeridad dice relación a proporcionar los medios y servicios de ASC que son necesarios, para el cumplimiento de la misión y no aquellos que se quisiera o que tengan capacidades superiores a las requeridas.

La austeridad no implica eliminar la comodidad o bienestar, sino que lo reduce a lo mínimo necesario.

12.- Retardo logístico.

El retardo logístico es una medida de tiempo establecida, desde que la unidad apoyada efectúa un requerimiento, hasta que es recibido en el lugar solicitado.

En ocasiones el flujo logístico por el cual se desplaza el requerimiento de apoyo, sufre interrupciones, debido a:

- a.- Conflictos en el establecimiento de prioridades de respuesta.
- b.- Falta de medios de transporte.
- c.- Problemas en el sistema de comunicaciones.
- d.- Sobreestimación de requerimientos.
- e.- Instalaciones de ASC inadecuadas o insuficientes, respecto al volumen de la fuerza a apoyar.

El control del retardo logístico, es responsabilidad del mando de la unidad de ASC y tiene una alta prioridad de preocupación en sus múltiples funciones de control y supervisión, tanto en la fase planificación, como en la ejecución de la operación de ASC.

El mando debe supervisar como se está llevando a cabo el flujo logístico y debe adoptar las modificaciones

necesarias para evitar que este no sea expedito o sufra interrupciones, estableciendo entre otros aspectos, medidas de control especiales para hacer más eficiente el apoyo en aquellos medios críticos o de alta prioridad.

D.- Misiones para las Unidades de Apoyo de Servicios de Combate.

1.- Generalidades.

Existen cuatro tipos de misiones para la ejecución del ASC apoyo general, apoyo directo, refuerzo y general refuerzo.

En el nivel de las unidades de ASC del Cuerpo de Infantería de Marina, normalmente las misiones más empleadas son el apoyo general (AG) y apoyo directo (AD), las otras dos se utilizan en casos excepcionales, cuando se opera con una fuerza expedicionaria o con dos AAL que puedan brindar apoyo.

La selección del tipo de misión dependerá principalmente de la situación táctica, necesidades de apoyo logístico de las unidades de combate y apoyo de combate y las capacidades que posea la unidad de apoyo logístico. Al estar concentrados la totalidad de medios en la unidad de ASC, el mando de la Fuerza de Desembarco normalmente asignará una misión de AG.

La Fuerza de Desembarco (FD) al operar con unidades de tarea que actúan en áreas separadas, deberá adoptar con los medios de la unidad de ASC, una organización que permita brindar AD a cada organización de Tarea. Las misiones específicas facilitan la planificación y la ejecución del ASC, ya que al establecerlas no existe la necesidad de detallar en cada orden, las relaciones de mando y control de las unidades, por ser estas conocidas por todos los mandos involucrados.

2.- Responsabilidades asociadas a cada tipo de misión.

a.- Prioridad de respuesta.

Esta es la principal responsabilidad asociada al tipo de misión, ya que indica a la unidad de apoyo, a quién específicamente debe apoyar y que unidad tiene la primera prioridad a sus requerimientos de

apoyo. La prioridad de respuesta, es la principal diferencia entre cada tipo de misión.

b.- Área de responsabilidad.

La unidad que apoya es responsable del apoyo logístico solamente en el área de responsabilidad de la unidad apoyada.

El cambio de área de responsabilidad, normalmente implica un cambio del tipo de misión y sólo puede ser resuelto por el mando que la asignó, requiriéndose una buena coordinación entre quién dispuso la misión y las unidades involucradas.

c.- Enlace y coordinación.

El mando de la unidad que provee el apoyo logístico es quién decide el tipo de enlace y coordinación que se usará con la unidad apoyada.

d.- Comunicaciones.

Las comunicaciones entre la unidad de apoyo y la apoyada son fundamentales, siendo responsabilidad de la unidad de apoyo el establecerlas y de ambos el mantenerlas.

e.- Posicionamiento.

La ubicación de las instalaciones y medios de ASC en terreno, es una responsabilidad del mando de la unidad que provee el apoyo y tiene la autoridad para decidir cuando y hacia donde se desplazará.

Las unidades subordinadas de la unidad de apoyo, pueden proponer el cuando desplazar sus instalaciones y medios, como también, seleccionar el lugar exacto de su nueva posición, cuando se les ha designado un área general. Normalmente las unidades de ASC, se desplazarán por áreas de responsabilidad táctica de otras unidades de la FD, debiéndose coordinar previamente con éstas, los desplazamientos y instalación en ellas.

3.- Misión de apoyo general.

La Misión de AG será dispuesta por el mando de la FD. Este tipo de misión permite al mando de la unidad de ASC, tener un control centralizado del apoyo, al retener el completo control de las unidades subordinadas.

El Mando que asigna la Misión de AG debe designar cuales serán las prioridades de respuesta a los requerimientos de apoyo logístico de las unidades apoyadas y la política de distribución de los medios de ASC.

Cuando la unidad de ASC se encuentra en AG y las unidades efectúan sus requerimientos de apoyo logísticos, y es el mando de la ASC, quien dispone el "**como**" y el "**cuando**", se cumple un determinado requerimiento, de acuerdo a las prioridades y política de distribución establecidas por el mando de la FD.

En algunos casos el mando de la FD, puede disponer que no le distribuyan determinados medios, sin su aprobación previa, o bien, puede asignar prioridades de entrega, asignar cantidades específicas de ciertos medios, a cada unidad apoyada.

Las unidades a las cuales se les asigna la misión de AG deben tener la capacidad de cumplir con las responsabilidades inherentes, especialmente en lo que respecta a la capacidad de poder establecer comunicaciones y enlace con cada unidad apoyada.

Normalmente el orden en la prioridad de respuesta a los requerimientos de ASC es:

- a.- Requerimientos provenientes desde el mando de la FD.
- b.- Requerimientos desde las unidades apoyadas de la FD.
- c.- Requerimientos provenientes de las unidades subordinadas a la ASC.

El área de responsabilidad de la unidad de ASC coincide con la asignada a la FD y la ubicación del área de apoyo logístico en el terreno será dispuesta por este mando.

La unidad de ASC es responsable por la defensa local de las áreas de apoyo logístico, debiendo el mando superior disponer la defensa antiaérea y de artillería correspondiente, como también, prever la concurrencia de otras unidades de infantería (ej: reserva), para asegurar la supervivencia del sistema de apoyo logístico.

4.- Misión de apoyo directo.

La misión de AD a una unidad de ASC, indica que debe apoyar a otra unidad en forma específica y debe responder solamente a los requerimientos logísticos de esa unidad en particular.

El AD, es la más descentralizada de las misiones, ya que se establece una coordinación directa entre la unidad de apoyo y la unidad apoyada, enviando la unidad apoyada los requerimientos de apoyo logísticos directamente a la unidad de apoyo. Sin embargo, las unidades que se encuentran en AD, deben mantener informados a su mando superior (AAL o GAL), de su estado de situación, operaciones en ejecución y operaciones a futuro.

Una unidad de ASC puede asignar misiones de AD a las unidades subordinadas para satisfacer un apoyo logístico en particular.

La misión de AD, puede ser dispuesta a una unidad capacitada para satisfacer un requerimiento específico de apoyo (ej: partida de mecánicos), o bien, a una organización de tarea que disponga de capacidades múltiples como la partida de apoyo logístico (PAL).

Estas organizaciones de tarea denominadas PAL, se conforman para brindar AD a otra organización de tarea, conformada por unidades de combate y de apoyo de combate, para cumplir una misión específica.

El orden en la prioridad de respuesta a los requerimientos de ASC es:

- a.- Requerimientos provenientes desde la unidad apoyada.
- b.- Requerimientos de la unidad de ASC.
- c.- Requerimientos de las unidades subordinadas.

Su área de responsabilidad es el área de responsabilidad de la unidad apoyada, debiendo establecer enlace y comunicaciones con ésta unidad.

El mando de la unidad apoyada le designará a la PAL su ubicación en el terreno, además de ser el responsable por la defensa del área de apoyo logístico que se establecerá.

5.- Misión de refuerzo.

La misión de refuerzo se efectúa cuando una unidad de ASC, se encuentra por ejemplo, en AD y necesita ayuda o incremento de sus capacidades para cumplir con la misión asignada.

Para resolver esta incapacidad de apoyo logístico el mando de la unidad de ASC, puede:

- a.- Aumentar la cantidad de personal y medios a la organización de tarea en AD.
- b.- Designar una nueva unidad u organización de tarea para reforzar a la unidad en AD, para cumplir una tarea específica.

Una unidad en misión de refuerzo, puede reforzar a una sola unidad, en cambio la unidad reforzada, puede ser reforzada por varias unidades en distintas áreas de acción.

Al igual que en el AD, se establece una relación y coordinación directa entre la unidad de refuerzo y la unidad reforzada.

Este tipo de misión se asigna cuando el refuerzo es de corta duración y el control administrativo y logístico lo mantiene el mando de la unidad de ASC. Por ejemplo: cuando existe asignada en AD una PAL, y por una situación imprevista, se requiere que la AAL o GAL, le proporcione apoyo en un EFL determinado: sanidad, evacuación de bajas.

La AAL dimensiona el problema, organiza una partida de sanidad y se le asigna la misión de refuerzo a la PAL, para apoyarla en una tarea específica, terminada la tarea la unidad de sanidad (que efectuó el refuerzo), se restituye a la AAL.

El orden en la prioridad de respuesta a los requerimientos de ASC, es:

- a.- Requerimientos provenientes desde la unidad que se refuerza.
- b.- Requerimientos de las unidades Subordinadas de la PAL.
- c.- Los que provienen desde la AAL.

Su área de responsabilidad coincide con la asignada a la unidad Reforzada, debiendo establecer enlace y comunicaciones con ésta.

El Mando de la unidad reforzada designará la ubicación en el terreno de la PAL y será el responsable por la defensa del área de apoyo logístico.

6.- Misión general refuerzo.

Esta misión es asignada a las unidades de ASC, cuando encontrándose cumpliendo una misión de AG, debe estar preparada en segunda prioridad, para reforzar en corto tiempo a otra unidad de apoyo logístico, ya sea de manera integral o con parte de sus medios.

Su empleo está destinado a economizar los recursos disponibles mediante la previsión de la asignación de dos misiones que serán efectuadas por la misma unidad, pero con priorización de una tarea sobre la otra, es decir, la unidad no puede cumplir las dos tareas simultáneamente.

Normalmente este tipo de misión no es asignada a organizaciones de tarea de apoyo logístico, ya que han sido estructuradas de manera de poder cumplir una tarea específica y no podrán distraer medios en otras funciones.

Este tipo de misión se puede asignar por ejemplo a una unidad de ASC, cuando se encuentra en misión de AG de la FD y simultáneamente se debe proporcionar apoyo logístico a la fuerza expedicionaria, por un lapso de tiempo determinado, en un área y EFL específico.

7.- Responsabilidades en las misiones de apoyo de servicios de combate.

	APOYO GENERAL	APOYO DIRECTO	REFUERZO	GENERAL REFUERZO
1.- Mando	PM FD.	UU apoyadas.	UU reforzada.	1.- PM FD. 2.- UU reforzada
2.- Prioridad	1.- PM FD. 2.- UU apoyadas 3.- UU subord.	1.- UU apoyadas 2.- PM AAL. 3.- UU subord.	1.- UU reforzada. 2.- UU subord. 3.- PM AAL.	1.- PM FD. 2.- UU. apoyadas. 3.- UU. subord.
3.- Área de responsabilidad	Área de la FD.	Área de UU apoyadas.	Área de UU reforzada.	Área de la FD.
4 - Establece enlace con:	UU apoyadas	UU apoyadas.	UU reforzada.	UU reforzada.
5.- Establece comunicaciones con:	1.- UU Apoyadas. 2.- PM F.D.	1.- UU apoyadas. 2.- PM AAL.	1.- UU reforzada 2.- PM AAL.	1.- UU reforzada. 2.- PM AAL.
6.- Posicionada o desplazada por:	PM FD.	UU apoyada.	UU reforzada	PM FD.

8.- Control operacional de las unidades de apoyo de servicios de combate.

Cuando una unidad u organización de tarea de ASC (PAL) es puesta bajo el control operacional de otra organización, el mando de esta última, ejerce un grado de autoridad similar al que tiene cuando la unidad de ASC se encuentra asignada, pero con la diferencia que, el comandante que recibe la unidad no tiene responsabilidades administrativas, de apoyo logístico y de entrenamiento de esa unidad.

El mando que posee el control operacional de una unidad de ASC, no tiene la autoridad para intervenir en la organización, disponer del personal y material, ni para asignarlos a otra unidad o función.

El mando que posee el control operacional de una unidad de ASC, puede:

- a.- Conformar una organización de tarea con la unidad de ASC, sin que interfiera su integridad operativa.
- b.- Asignar misiones de ASC, a esa unidad u organización de tarea.
- c.- Colocar la unidad de ASC bajo el control operacional de una unidad subordinada de su propia unidad.

El control operacional incluye la autoridad para dirigir todos los aspectos militares necesarios para cumplir una determinada misión y otorga la ventaja de reducir las tareas administrativas y logísticas, ya que estas funciones son retenidas en la AAL.

9.- Asignación de unidades de apoyo de servicios de combate.

Como norma general, las unidades de ASC son asignadas solamente cuando la situación táctica, el área geográfica y la misión impiden o dificultan al mando de la unidad de apoyo, que pueda ejercer un eficiente control y conducción del apoyo logístico.

El mando de la unidad que recibe una unidad de ASC asignada, ejerce la misma autoridad sobre ésta, que la que tiene con sus unidades subordinadas.

La unidad apoyada deberá asumir la responsabilidad administrativa y logística de la unidad asignada.

El tamaño y composición de la unidad de ASC asignada, estará de acuerdo al diseño que efectúa el mando de la AAL, acorde con los requerimientos de apoyo logístico efectuados por la unidad apoyada para el cumplimiento de la misión.

El mando de la unidad de ASC asignada, integrará la plana mayor especial de la unidad apoyada, para entregar la asesoría correspondiente a su área de competencia.

La asignación de unidades de ASC es aplicable cuando por ejemplo: se deba apoyar a unidades de importancia que se encuentren efectuando un envolvimento, en puestos avanzados, flancos. Forman parte de unidades helitransportadas cuando la FD se divide en organizaciones de tarea que operarán en áreas separadas.

TRATADO 2

CAPÍTULO 01

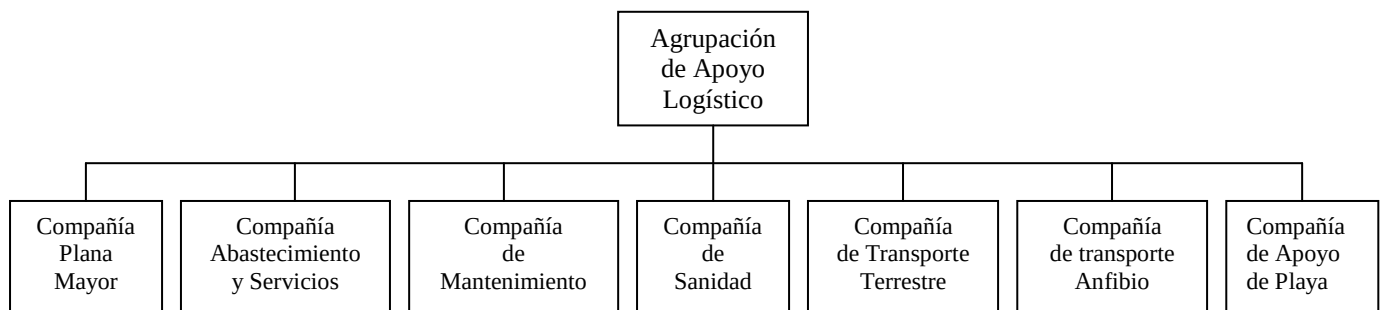
ORGANIZACIÓN DE LAS UNIDADES DE APOYO DE SERVICIOS DE COMBATE.

A.- Introducción.

En este capítulo se detallará la estructura orgánica de las unidades de ASC, que se basa principalmente en los EFL de abaste-cimiento, mantenimiento, sanidad y transporte.

De acuerdo a la estructura orgánica de la FD, todos los medios de ASC, se centralizan en la AAL (GAL en unidades más pequeñas) y el mando de la FD, ejerce su influencia impartiendo una clara misión, directivas y guías a la AAL, especial-mente en lo que respecta a tres elementos principales: requerimientos, prioridades y política de distribución de los medios de apoyo logístico.

B.- Organigrama.



Para el caso de un GAL, la orgánica es la misma, pero sus unidades subordinadas serán de tamaño sección o partida, según corresponda.

Sobre la base de la orgánica indicada en el diagrama anterior, en los capítulos siguientes se detallará cada una de las unidades subordinadas que integran, en este caso una AAL, que, sin embargo, es aplicable a cualquier unidad de ASC del Cuerpo de Infantería de Marina.

CAPÍTULO 02

COMPAÑÍA PLANA MAYOR DE UNIDADES DE APOYO LOGÍSTICO.

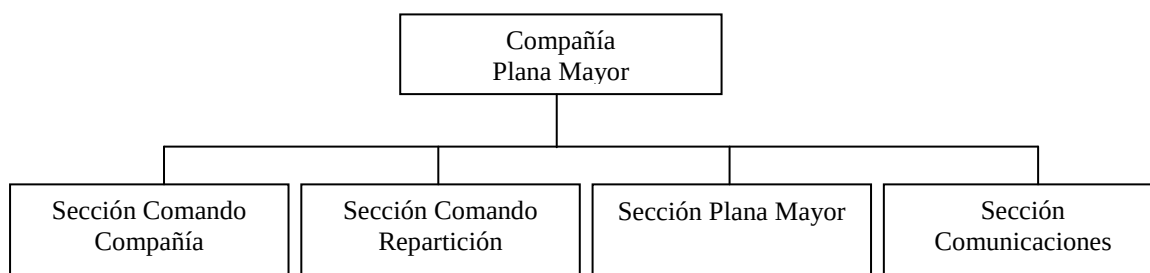
A.- Introducción.

En este capítulo se detallará la estructura orgánica y funciones específicas de las unidades componentes de la compañía de mando de las unidades de apoyo logístico, ya que en ella se planifica, conduce y controla la ejecución del ASC en lo que concierne a todos los EFL.

B.- Compañía de Mando.

Esta unidad es la encargada de planificar, controlar y conducir las operaciones de ASC, que se desarrollan para proporcionar el apoyo logístico a las unidades de combate y de apoyo de combate de la FD. Además de proporcionar la seguridad a las instalaciones de la unidad de ASC, en el área de apoyo logístico, zona de apoyo de playa según corresponda.

1.- Organización de la compañía plana mayor.



Organización correspondiente a una AAL. Para un GAL, ésta debería ser una sección de plana mayor.

2.- Mando y control.

El mando y control es ejercido por el comandante de la unidad de ASC y esta función se encuentra centralizada en la sección plana mayor de la compañía.

Las funciones de mando y control se efectúan a través de un conjunto de medios humanos y materiales, comunicaciones e instalaciones, en combinación con procedimientos empleados en la planificación, conducción, coordinación y control de las unidades y operaciones logísticas.

La compañía de mando tiene la responsabilidad de la planificación, control y coordinación del plan de defensa del área de apoyo logístico, debiendo disponer las medidas activas y pasivas destinadas a proteger los medios e instalaciones logísticas, contra la acción del enemigo y del medio ambiente.

3.- Técnicas de mando y control.

El mando de la FD por intermedio de la planificación, órdenes y procedimientos de operación normal (PON), proporciona a la unidad de ASC, el marco de acción, las tareas a desarrollar y establece principalmente los requerimientos, prioridades y la política de distribución de medios, generando el marco para la ejecución de las operaciones de ASC.

El mando de la AAL planifica y ejecuta las operaciones de ASC, por medio del empleo de las siguientes herramientas fundamentales:

- a.- La estructura orgánica que posee, o bien, adopta una organización de tarea, para el cumplimiento de la misión asignada.
- b.- Asigna las distintas tareas a la organización.
- c.- Establece las relaciones de mando y coordinaciones que deben existir en el cumplimiento de las tareas.
- d.- Supervisa la ejecución y establecimiento del flujo de apoyo logístico, hacia y desde las unidades apoyadas.

4.- Organización.

La organización es la primera herramienta que dispone el mando para el cumplimiento de una tarea específica y permite además, adaptarse a los cambios de situaciones y de requerimientos que deba enfrentar.

El rendimiento de la unidad y la eficacia del apoyo logístico se obtendrá al planificar una correcta organización de tarea, coordinar el accionar de las unidades, escalonamiento de las capacidades y un adecuado posicionamiento de los recursos.

Se debe tener presente que siempre los medios logísticos serán limitados respecto a las necesidades y bajo el prisma del principio de economía de los medios; la priorización y disposición en el terreno de los medios, será fundamental.

La organización de tarea facilita la capacidad de respuesta ya que deberá apoyar logísticamente el esfuerzo principal y también donde se encuentren ubicadas el resto de las unidades de la FD.

La unidad de ASC mantiene un control centralizado de las operaciones de apoyo logístico, mientras que, mediante el empleo adecuado de las unidades subordinadas, se permite la descentralización en la ejecución de las tareas de ASC.

5.- Establecimiento de relaciones de mando.

Existen ocasiones en que unidades subordinadas de la AAL pueden quedar en forma momentánea bajo el control operacional de otras unidades, como también ser asignadas y en estas circunstancias, el mando de la AAL pierde el control centralizado de esas unidades.

La asignación de unidades representa extremos de descentralización. Normalmente cuando una unidad de ASC es asignada o puesta bajo el control operacional de otra organización, será dispuesto por el Comandante de la FD.

No obstante lo descrito en el párrafo precedente, el mando de la unidad de ASC, mantiene siempre la responsabilidad de apoyar a las unidades asignadas o bajo control operacional de otras organizaciones y también, puede asesorar en el establecimiento de prioridades y el posicionamiento de las instalaciones de apoyo logístico.

Los extremos de descentralización y centralización no contribuyen a la eficiencia del ASC, debiendo ser utilizados solamente en casos excepcionales.

Especial mención se debe hacer respecto a lo negativo que resulta el adoptar un sistema de control demasiado descentralizado cuando existe escasez de recursos, ya que posiblemente no se podrá contar con el apoyo necesario en el lugar adecuado, atentando esto, contra el principio de "Capacidad de Respuesta", que es fundamental en la eficiencia del sistema de apoyo logístico.

6.- Asignación de misiones.

Los distintos tipos de misiones proporcionan al mando la posibilidad de moverse a través de un espectro de alternativas, que van desde un control absolutamente centralizado, hasta el extremo descentralizado.

La adecuada asignación de misiones empleada junto a las distintas posibilidades de organización y relaciones de mando, permite al comandante de la unidad de ASC, diseñar el más eficiente apoyo, de acuerdo a la situación táctica, la misión asignada y los medios disponibles.

Un correcto diseño del ASC, puede compensar hasta cierto grado: la falta de recursos y/o capacidades, errores en la planificación y una inadecuada supervisión de la acción planeada.

7.- Enlace y coordinación entre las unidades de apoyo y las unidades apoyadas.

La coordinación debe ser efectuada por el mando de la unidad de ASC para permitir el funcionamiento armónico de las unidades subordinadas, que se interrelacionan en el cumplimiento de una determinada tarea de apoyo logístico.

Las coordinaciones deben ser previstas por el mando principalmente al asignar las tareas. Sin embargo, si una unidad subordinada visualiza algún problema con otra unidad y no ha sido previamente considerado, debe hacer presente la situación al mando, para que se efectúen las coordinaciones respectivas o hacerlas directamente cuando se encuentren a su nivel de gestión.

El enlace y coordinación entre la unidad de ASC y entre sus unidades subordinadas y la unidad apoyada es muy importante, debiéndose establecer y mantener desde la planificación hasta el término de la operación, constituyendo una excelente forma de evitar malos entendidos y facilitar la mantención de la unidad del esfuerzo, para el cumplimiento de la misión.

El enlace y coordinación son siempre necesarios y debe ser establecido con el mando superior, unidades adyacentes, subordinadas y apoyadas. El grado de coordinación o enlace variará en cada nivel, dependiendo de varios factores tales como: disponibilidad de personal, carga de trabajo, materias a tratar, proximidad de las unidades, situación táctica y tiempo disponible.

Se debe tener particular consideración en la selección adecuada del personal que se empleará para materializar el enlace, ya que debe tener el grado y la experiencia necesaria en la materia a coordinar, para que el enlace sea efectivo. La experiencia y el conocimiento son críticos en este proceso, siendo esenciales las habilidades de comunicación, iniciativa y criterio de las personas que participan.

Frecuentemente se selecciona personal para efectuar coordinaciones que no tienen la experiencia o desconocen el tema, provocando mayores problemas e interferencias, que si no se hubiera efectuado la coordinación.

Como norma general el enlace y coordinación se efectúa desde el superior al subordinado, desde la unidad que apoya hacia la unidad apoyada, sin embargo, existen ocasiones en que dependiendo de la situación, los sentidos se pueden invertir, o bien, establecer enlaces en ambas direcciones.

De preferencia, se emplea el método de coordinación más que el establecimiento de personas de enlace, debido principalmente a restricciones de personal.

Cuando se establece personal de enlace en las unidades apoyadas estos cumplen fundamentalmente funciones de asesoría, monitoreo y coordinación.

C.- Puesto de Mando de Unidades de Apoyo de Servicios de Combate.

La compañía plana mayor es la encargada de dotar de los medios humanos y materiales que permitan el funcionamiento al puesto de mando.

El puesto de mando de las unidades de ASC es el que planifica, conduce, controla, coordina y supervisa la ejecución del apoyo logístico.

Por ser una agencia de mando y control, debe funcionar las 24 horas del día, mientras, se estén desarrollando las operaciones de ASC.

El personal que cubre este puesto, debe estar capacitado para tomar decisiones en ausencia del comandante de la unidad de ASC, siendo una contribución para que estas decisiones sean las correctas, el establecimiento previo de políticas de empleo de los medios, procedimientos comunes y entrenamiento del puesto de mando.

El puesto de mando para su funcionamiento posee dos áreas específicas:

- Área de planificación: mando, coordinación y supervisión, cubierta con el personal y medios de la partida de mando.
- Área de comunicaciones: cubierta con los medios humanos y materiales de la partida de comunicaciones.
- Las áreas mencionadas se relacionan estrechamente y trabajan en forma coordinada, ya que ninguna puede cumplir su función por sí sola.

- El PM para su funcionamiento puede adoptar dos tipos de configuración: una configuración centralizada y una configuración descentralizada.

1.- Puesto de mando en configuración centralizada.

El plana mayor centralizado, permite disponer de representantes de cada una de las unidades subordinadas (abastecimiento, mantenimiento, sanidad, transporte terrestre, transporte anfibio u otras), recibiendo el mando la asesoría e información inmediata en cada una de las áreas, lo que le permitirá tomar las decisiones en forma inmediata.

Este tipo de organización es apropiada cuando la situación táctica permite que no exista una mayor dispersión de los medios. Sin embargo, presenta la desventaja de tener que operar con una elevada cantidad de personal y medios de comunicaciones en espacios que normalmente son reducidos.

2.- Puesto de mando en configuración descentralizada.

El puesto de mando (PM) descentralizado, emplea un dispositivo de mando y control centralizado en un lugar y ubica a las agencias asesoras con las respectivas unidades subordinadas.

Esta configuración es más eficiente cuando se dispone de una reducida cantidad de personal y normalmente la dispersión de los medios será una necesidad táctica.

Este tipo de organización exige del mando de la unidad de ASC una excelente coordinación con las unidades involucradas para brindar un determinado apoyo logístico.

El PM requiere mantener un enlace de comunicaciones eficiente con el mando de la FD, con las unidades subordinadas y las unidades apoyadas.

Normalmente con las unidades subordinadas y con aquellas que se encuentren próximas al área de apoyo logístico y en actividades de carácter estacionario, se empleará preferentemente comunicaciones alámbricas.

Con el mando superior y unidades apoyadas que se encuentren en una actividad que les exija mantenerse en movimiento, o bien, estén operando a grandes distancias, se empleará el sistema de comunicaciones inalámbrico.

3.- Funciones del puesto de mando de unidades de ASC.

- a.- Planificar, conducir, controlar, coordinar y supervisar las operaciones de ASC.
- b.- Mantener actualizada la situación táctica de la FD, unidades apoyadas y del enemigo.
- c.- Organizar el área de apoyo logístico.
- d.- Planificar, conducir, controlar y supervisar el sistema de seguridad de las instalaciones del área de apoyo logístico.
- e.- Solicitar al mando de la FD, los apoyos necesarios para el establecimiento de la seguridad de las instalaciones logísticas y principales rutas de abastecimiento hacia y desde las unidades apoyadas, haciendo especial énfasis en lo que dice relación a la defensa antiaérea, apoyo de fuego de artillería y concurrencia de unidades de infantería, que complementen el plan de seguridad del área de apoyo logístico.
- f.- Mantener actualizada la situación logística de la AAL.
- g.- Mantener actualizada la situación de las operaciones logísticas en ejecución y por ejecutar.
- h.- Registrar las tareas de ASC, cumplidas.
- i.- Recibir, procesar y registrar los informes de situación de las unidades subordinadas.
- j.- Preparar y transmitir los informes logísticos al mando de la FD.
- k.- Asesorar en la planificación y ejecución de operaciones de ASC, al órgano de mando de la FD.

4.- Informaciones básicas para la operación del puesto de mando.

La información logística es imprescindible para poder planificar, conducir y controlar las operaciones de ASC, siendo necesario que se encuentre disponible lo más próximo al tiempo real.

Se debe considerar que en el proceso de toma de decisiones tiene ingerencia importante la situación táctica que se vive, en las áreas de responsabilidad de las unidades apoyadas, rutas de abastecimiento y en las áreas de apoyo logístico, debiéndose mantener actualizada, la situación de las fuerzas propias y la situación del enemigo.

Para el manejo adecuado de la información logística y táctica el PM puede hacer empleo de diversos tableros de situación, computadores, registros manuales, gráficos, etc, que le permitan administrar la información en forma expedita con el propósito de facilitar el proceso de toma de decisiones.

La información que se debe manejar en forma actualizada, dice relación entre otras a lo siguiente:

- a.- Tablero de situación de fuerzas enemigas.
- b.- Diagrama del plan de defensa del área de apoyo logístico.
- c.- Tablero de situación de fuerzas propias.
- d.- Tablero de situación de operaciones de ASC en ejecución.
- e.- Tablero de situación de operaciones de ASC por ejecutar.
- f.- Cuadro de estado de situación de clases de abastecimiento.
- g.- Cuadro de estado de situación de transporte.
- h.- Cuadro de situación de heridos.
- i.- Cuadro de situación de muertos.

- j.- Diagrama de las instalaciones de ASC.
- k.- Cuadro de estado de situación de material en reparación.
- l.- Diagrama de tráfico telefónico.
- m.- Cuadro de redes y frecuencias.
- n.- Cuadro de situación de prisioneros de guerra.

Paralelamente en cada unidad de ASC subordinada se debe mantener la información mencionada en el párrafo precedente, pero referida a la unidad en particular.

5.- Operación del puesto de mando.

Debe estar en condiciones de operar las 24 horas del día, mientras se están ejecutando operaciones de ASC, para lo cual, se establecerán los siguientes grados de alistamiento operativo, de acuerdo a la situación táctica que se viva:

- a.- Primer grado de alistamiento operativo.

La totalidad de la dotación de la sección de mando cubre su puesto.

- b.- Segundo grado de alistamiento operativo.

La sección de mando estará distribuida en dos guardias, graduándose la extensión de éstas en no más de 6 horas de trabajo continuo.

Se recomienda que cada guardia sea cubierta por un jefe de puesto de mando, un suboficial de operaciones, un suboficial logístico, dos radioperadores y un mensajero.

- c.- Tercer grado de alistamiento operativo.

La sección de mando estará distribuida en tres guardias, graduándose la extensión de éstas en no más de 4 horas de trabajo continuo.

Se recomienda que cada guardia sea cubierta por un jefe de puesto de mando, un suboficial de operaciones / logístico y un radioperador.

Los grados de alistamiento variarán dependiendo de la situación táctica que se viva y la carga de trabajo existente.

Se estima que el primer y segundo grado de alistamiento operativo, serán los más usados en la operación del PM. El tercer grado de alistamiento se empleará en situaciones donde la acción del enemigo se estime como improbable y exista un reducido número de operaciones de ASC.

6.- Comunicaciones.

Las comunicaciones son un instrumento muy importante que permite conducir, controlar y coordinar las operaciones de ASC en forma eficiente, debiéndose planificar, instalar, operar y mantener en forma correcta.

a.- Redes de comunicaciones inalámbricas que se cubren en el PM.

1) Red SECTAC de la unidad apoyada.

Por su intermedio el mando de la unidad apoyada imparte las órdenes e instrucciones relacionadas con los aspectos logísticos necesarios para el cumplimiento de la misión y además, recibe las solicitudes de apoyo logístico de sus unidades. Puede ser cubierta en VHF, HF y dependiendo de la ubicación de las estaciones, debiera tener protección al enlace y a la información (salto en frecuencia/ráfaga/cifrado).

2) Red PRITAC de la unidad apoyada.

Esta red es empleada principalmente para que el PM de la unidad de ASC, pueda mantener actualizada la situación táctica y puede ser empleada como red de respaldo de la red SECTAC. Puede ser cubierta en VHF, HF y debiera tener protección al enlace e información, (salto en frecuencia /ráfaga /cifrado).

3) Red de operaciones aéreas.

Esta red es utilizada para el control y coordinación del tráfico aéreo en el área de apoyo logístico. Esta red se cubre en el rango VHF/UHF y debiera tener protección a la información (cifrado).

4) Red de operaciones logísticas (red OPLOG), de la unidad de apoyo de servicios de combate.

Es empleada para la conducción y control de las unidades subordinadas que se encuentran operando fuera del área de apoyo logístico. Es importante que cada unidad de ASC, que abandone el área de apoyo logístico, tenga enlace con su mando y cuando llegue al área de responsabilidad táctica de la unidad apoyada, establezca comunicaciones con ésta, para efectuar las coordinaciones finales o recibir las instrucciones relacionadas a cambios de ubicación del punto de entrega y/o, de la situación táctica.

7.- Sección de seguridad del puesto de mando.

La seguridad de las instalaciones del área de apoyo logístico es una responsabilidad del mando de la unidad de ASC, el cual debe organizar, planificar, controlar, coordinar y supervisar el sistema de seguridad.

La sección de seguridad del PM es la encargada de brindar seguridad al área de apoyo logístico, no obstante lo anterior, cada unidad subordinada de ASC deberá establecer la seguridad local de sus propias instalaciones.

La seguridad de las instalaciones de ASC tiene una particular importancia, debido a que este tipo de medios son considerados por el enemigo de un elevado valor militar, debiéndose emplear todas las medidas activas y pasivas, destinadas a salvaguardar la integridad de las instalaciones de ASC.

También deben adoptarse medidas de seguridad para evitar los daños que pueda ocasionar el medio ambiente donde se operará (crecida de ríos, derrumbes, aluviones, etc.).

Las medidas pasivas se orientarán principalmente al camuflaje y dispersión de los medios de ASC, lo que deberá complementarse con una conveniente duplicidad, escalonamiento de los medios y distribución de las reservas.

Por la forma de operar de una unidad de ASC su ocultamiento es difícil, ya que existen una serie de fuentes generadoras de ruido y luz y un elevado tránsito o circulación de medios.

Producto de la dispersión requerida y la necesidad de contar con energía eléctrica y comunicaciones alámbricas, se debe prever las necesidades de cables conductores eléctricos blindados y trifásicos (especialmente para sanidad y mantenimiento), la cantidad suficiente de cable telefónico y el número necesario de motores generadores.

Si bien, la sección de seguridad y las unidades subordinadas proporcionan la seguridad local inmediata del área de apoyo logístico, se debe considerar una unidad de reserva, ya sea con medios de la misma unidad o bien, solicitando al mando superior la concurrencia al área de otras unidades en situaciones determinadas.

Se deberá solicitar al mando de la FD, la inclusión en el plan de fuego de apoyo de artillería, fuego de apoyo naval y aéreo, de blancos en el interior del área de apoyo logístico y en las vías de aproximación.

La defensa antiaérea, también deberá ser prevista, solicitando al mando de la FD, la incorporación del área de apoyo logístico dentro del sistema de defensa antiaérea como también, el empleo del armamento individual y colectivo orgánico de las unidades subordinadas, contra aeronaves enemigas que vuelen a baja altura.

CAPÍTULO 03

COMPAÑÍA DE ABASTECIMIENTO Y SERVICIOS.

A.- Introducción.

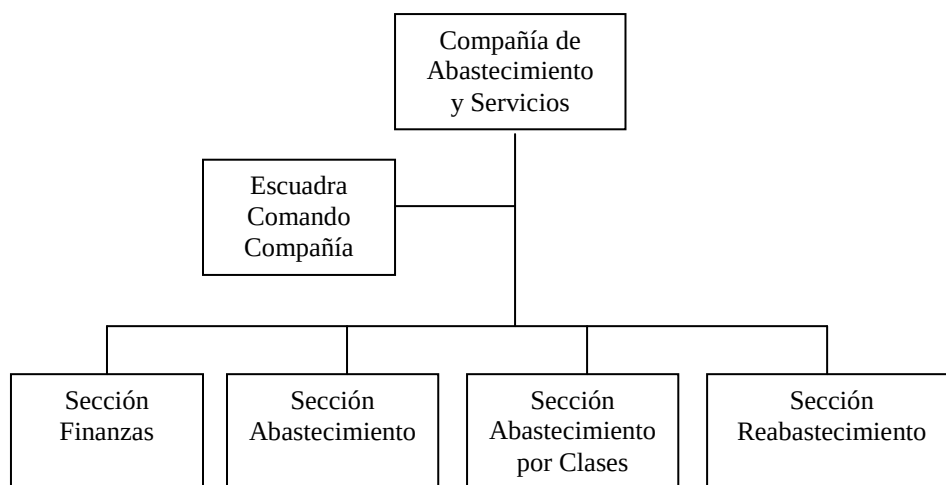
Aunque no existen funciones de ASC más importantes que otras, la función de abastecimiento es la que tiene un amplio campo de acción en la solución del problema logístico y tiene una incidencia importante en la capacidad del Comandante de la FD, para integrar los principales elementos definidos como: poder de fuego, movilidad y sostenimiento, de los cuales las fuerzas IM dependen.

La compañía de abastecimiento y servicios, durante la fase asalto de una operación anfibia, tiene por función básica suministrar los artículos necesarios para equipar, sostener y permitir la operación de las fuerzas que apoya.

Esta función logística es la que requiere uno de los procesos de planificación más detallados, debiéndose considerar fundamentalmente que nada debe ser obtenido, sin que previamente haya sido determinado como necesario para el cumplimiento de la misión.

La mayor cantidad de fallas que se producen en las operaciones de ASC, son motivadas principalmente por retrasos o errores en el proceso de abastecimiento, debido a que todas las unidades o individuos que cumplen una tarea en el proceso, están relacionados con la función de abastecimiento.

B.- Organización de la Compañía de Abastecimiento y Servicios.



1.- Escuadra comando de compañía.

Por intermedio de esta unidad, el comandante de la compañía de abastecimiento y servicios, ejercerá el mando y control de la compañía.

El comandante de la compañía además cumplirá funciones de asesor del Comandante de la FD, formando parte de su plana mayor especial.

El comandante de la compañía de abastecimiento y servicios tiene dos dependencias:

- a.- Responde directamente al Comandante de la FD, de la administración de los recursos financieros presupuestarios asignados a la unidad para el cumplimiento de la misión; función que se cumple principalmente en la fase planificación.
- b.- Responde al comandante de la AAL, respecto a la organización, planeamiento, control y conducción del funcionamiento del sistema de reaprovisionamiento de las unidades apoyadas y en la obtención, recepción, preparación, almacenamiento y entrega de los medios materiales de las distintas clases de abastecimientos.

Durante el desembarco esta unidad operará integrada al grupo táctico-logístico (TACLOG), como el elemento de mando de la sección de embarque / desembarque. Esta sección está destinada a facilitar la ubicación y preparación de la carga a bordo, para ser desembarcada en las embarcaciones o helicópteros, principalmente durante la descarga selectiva.

Cumplirá las obligaciones detalladas para el jefe del departamento de abastecimiento, en el manual de abastecimiento y contabilidad de la armada (MACA).

La escuadra comando de compañía cuando se establece en tierra, conforma el PM incluyendo en su organización a la sección finanzas y sección de abastecimiento.

2.- Sección finanzas.

Esta unidad cumple las funciones de control y contabilidad de los recursos financieros presupuestarios asignados a la FD para el cumplimiento de la misión.

Cumple las tareas dispuestas en el MACA.

Durante el desembarco, junto a la escuadra de comando de compañía y la sección de abastecimiento, conforma la sección de embarque/desembarque del grupo TACLOG. y una vez en tierra, integra el PM de la Compañía.

3.- Sección abastecimiento.

Está conformada por las siguientes partidas:

a.- Partida materiales.

El comandante de unidad en la fase asalto conformará la compañía de apoyo de playa.

Esta unidad es la encargada de obtener, recibir, almacenar, conservar, entregar controlar y contabilizar los repuestos, consumos y lubricantes. Durante la fase asalto, deberá estar embarcada en los mismos buques donde se embarque la unidad de mantenimiento, con el propósito de facilitar la entrega de los consumos, repuestos y lubricantes, que posibiliten el cumplimiento de la función de mantenimiento.

La determinación de necesidades de los repuestos, consumos y lubricantes, es muy difícil de prever en forma exacta, siendo la unidad de mantenimiento y las unidades apoyadas, que sobre la base de las estadísticas de consumos, las que establecerán en cada área específica las cantidades necesarias de cada ítem.

Las tareas administrativas de detalle, se encuentran establecidas en el MACA.

Durante toda la operación se debe llevar un control de los distintos niveles de abastecimiento, especialmente en aquellos que se han estimado como críticos, con el propósito de proceder oportunamente

a su relleno, o bien, dar la señal de alerta respecto al agotamiento de determinados artículos.

b.- Partida alimentación.

La función básica de la unidad es obtener, almacenar y administrar el abastecimiento de víveres y raciones de combate, para proporcionar la alimentación adecuada a las unidades apoyadas.

Instala, dirige, elabora y asesora en la preparación de la alimentación, velando por el buen funcionamiento y estado sanitario de las cocinas, panaderías, frigoríficos, áreas de almacenamiento de alimentos y áreas de desperdicios y todo lo relacionado con el abastecimiento clase I, subsistencia: víveres (secos, frescos y congelados), raciones de combate y agua.

Durante el desembarco con el personal que no compone la compañía apoyo de playa, cubrirá la sección de embarque/desembarque del grupo TACLOG.

La unidad realiza una función de apoyo a los buques de transporte, en lo que respecta a confección de rancho y atención de cámaras, especialmente durante la fase travesía.

Dependiendo de la situación de combate, los abastecimientos clase I, podrán ser provistos desde abordaje o desde el área de apoyo logístico en tierra. Esto deberá quedar establecido en la fase planificación y muy bien coordinado con el oficial logístico de la FD.

Cuando el abastecimiento clase I sea provisto desde abordaje, podrá ser distribuido por vía marítima o aérea. Cuando no se empleen raciones de combate, se debe considerar que se requerirán aproximadamente, el doble de juegos de marmitas y termos de transporte de rancho, ya que normalmente la devolución de éstos, no podrá ser efectuada en el mismo viaje de entrega del rancho.

Al menos durante las primeras acciones de combate, se deberá considerar el empleo de raciones

de combate y cuando la situación táctica lo permita, se distribuirá alimentos preparados en terreno. Normalmente en operaciones de corta duración se considerará solamente el empleo de raciones de combate.

El consumo de rancho caliente o ración de combate y el método de distribución, dependerá principalmente de la situación táctica y de la duración de la operación. Otros factores que inciden directamente son: la cantidad de unidades a reabastecer, la dotación de éstas, su despliegue, el tipo de terreno y el clima en que se esté operando.

En la confección del menú, es necesario considerar el clima, especialmente aquellos que presentan extremos de altas y bajas temperaturas. Se debe obtener asesoría nutricional, para establecer las calorías necesarias que debe recibir el combatiente diariamente en cada ocasión y actividad, lo que contribuye además, a prevenir la ocurrencia de enfermedades causadas por una dieta no balanceada.

El planeamiento del menú y la combinación adecuada de ración de combate y rancho preparado, tendrá un elevado impacto en el estado de ánimo y salud del combatiente, incidiendo directamente en el poder de combate de las unidades de combate y de apoyo de combate.

Es importante considerar que cada unidad apoyada, deberá tener su propia organización y sistemas de distribución de rancho, ya que las unidades de ASC solo podrán distribuir el abastecimiento clase I en los puntos de distribución de unidades.

La prioridad de la distribución del abastecimiento clase I, será determinada por el mando en la FD, la cual podrá variar, de acuerdo a la situación táctica. Normalmente en la distribución de esta clase de abastecimiento, la prioridad tendrá el siguiente orden: primero unidades de combate, segundo: unidades de apoyo de combate y tercero unidades de ASC.

En las unidades de ASC, el abastecimiento clase I, se distribuirá en aquellos espacios de tiempo que no interfieran con la distribución a las unidades

apoyadas, salvo cuando existan unidades que por su función específica o tarea que deban ejecutar, requieran una prioridad mayor.

Otro punto importante a considerar es la cantidad de alimentos que requieren refrigeración, especialmente cuando se opera en la zona norte. En caso de no disponer de frigoríficos de campaña, la unidad deberá considerar un máximo empleo de raciones de combate, o bien, un menú con el mínimo de víveres que requieran permanecer refrigerados y además, requerir un reaprovisionamiento cada 2 o 3 días desde abordaje, según las necesidades particulares de cada misión.

En el transporte de los víveres se debe considerar su impermeabilización, para evitar que sean dañados por la acción del agua salada, lluvia o nieve.

Respecto al agua, se debe considerar que en la zona austral, ésta es de fácil obtención, sin embargo, en el norte es considerado un elemento crítico.

En la zona norte la FD depende de la capacidad de generación y almacenamiento de agua de los buques, o bien, deberá equiparse con máquinas desalinizadoras o purificadoras de agua, que permitan generar al menos 10 toneladas/día.

Para trasvasiar rápidamente el agua desde los estanques fijos a los móviles, se requiere al menos de bombas de agua eléctricas o manuales e instalar los estanques en una posición que permita el flujo por gravedad.

Para su distribución se debe considerar además de los aljibes, una importante cantidad de bidones de 20 lts, para facilitar la entrega a las unidades apoyadas.

En la zona austral el problema se atenúa, debido a que existen fuentes de agua naturales, que posibilitan su obtención más fácilmente. En este caso se debe proveer al personal de pastillas purificadoras de agua, con el objeto que puedan reabastecerse en sus propias áreas de responsabilidad disminuyéndose la necesidad de distribución de agua.

c.- Partida bienestar.

Esta unidad agrupa las funciones de servicios de apoyo al personal, en las especialidades de sastre-ría, lavandería, peluquería, zapatería y talabartería.

Estas funciones durante la fase asalto no se desarrollan y el personal de ésta sección es empleado en la compañía de apoyo de playa y en la sección embarque/desembarque del grupo TACLOG.

Esta unidad cumple sus funciones especialmente durante la fase planificación, travesía y después que se ha cumplido la misión, o bien en las áreas de predespliegue.

La partida de bienestar incluye al almacén de bienestar, que en operaciones y entrenamiento en terreno, recibe el nombre de cantina seca o bar lácteo. La cantina seca debe estar provista de artículos que sean de utilidad al combatiente en el terreno y que además, faciliten su estadía. Normalmente en situaciones de entrenamiento o estacionarias, esta unidad se desplaza junto a las partidas de reabastecedores, con el propósito de llegar a las unidades de primera línea con mayor facilidad.

4.- Sección de reabastecimiento.

La sección de reabastecimiento por intermedio de la sección de abastecimientos, tiene la responsabilidad de recibir, almacenar, custodiar, contabilizar y distribuir los artículos de abastecimiento clase II, III, IV y V.

a.- Abastecimientos clase II.

En los abastecimientos clase II, especial mención se debe hacer al principio de la previsión, ya que antes de iniciar una operación, el material debe ser probado con anterioridad con el objeto de asegurar su estado operativo y verificar que se encuentren todos los equipos, componentes y accesorios disponibles para ser utilizados.

En esta unidad se almacenan el vestuario, los equipos orgánicos de reemplazo y el material capturado.

b.- Abastecimientos clase III.

Estos van distribuidos en los estanques de los elementos consumidores y el combustible restante se desembarca en los camiones cisternas, en tambores y/o balones.

Cuando se opera con unidades motorizadas en posiciones adelantadas, tales como, vehículos de reconocimiento, se debe considerar que existirá un elevado consumo de combustible y lubricantes que deberá ser entregado en las unidades de primera línea.

Otro elemento consumidor de combustible de importancia lo constituyen los botes de asalto anfibio, debiéndose establecer claramente la forma de empleo de éstos, con el objeto de poder definir los lugares de reabastecimiento en tierra o abordó.

La determinación de necesidades de combustible es simple, ya que normalmente los parámetros están establecidos, sin embargo, el problema se complica bastante en lo que respecta a los lubricantes, ya que muchas veces los consumos son imprevisibles, al ocurrir determinadas fallas en los sistemas, que obligan a reemplazar todo el lubricante.

La experiencia de la compañía de mantenimiento tendrá una incidencia importante para efectuar una correcta determinación de necesidades de lubricantes.

Para su almacenamiento, los combustibles y lubricantes deben ubicarse en lugares apartados, con buenas vías de acceso, ocultos de la observación aérea y en una dirección opuesta o separadas, respecto a donde se almacenan los abastecimientos clase V.

Para efectos de entrega y distribución, se debe estar equipado con bombas eléctricas o manuales con sistemas de contadores de litros, que permita trasvasijar y controlar rápidamente el traspaso del líquido.

La partida alimentación, será el principal consumidor de gas, debiéndose controlar el consumo en cocinas y hornos, verificando especialmente que el personal que los opera, no los tenga encendidos en forma innecesaria y que el funcionamiento de los reguladores, cañerías, conectores y quemadores sea el óptimo.

c.- Abastecimientos clase IV.

La determinación de necesidades de repuestos y consumos, es difícil de definir en detalle, jugando la compañía de mantenimiento un papel importante, ya que sobre la base de los antecedentes estadísticos de fallas y experiencias, se puede prever con cierta exactitud, los artículos necesarios para cada operación en particular.

No obstante lo anterior, es el usuario quien efectuará la determinación de necesidades respectiva

Los abastecimientos clase IV de preferencia deben ser ubicados, en una posición cercana a la compañía de mantenimiento, ya que éste será su principal elemento consumidor, facilitando la entrega y dando mayor agilidad al proceso de mantenimiento

d.- Abastecimientos clase V.

La munición y explosivos durante las primeras operaciones, serán de especial significación, debido a que es aquí prevé un mayor consumo. La determinación de necesidades es efectuada por las unidades de combate y de apoyo de combate, normalmente basada en las "**tablas de factores logísticos**" y la experiencia de los mandos.

Esta determinación es transformada en dotaciones básicas, que es la unidad de trabajo logístico, para el reabastecimiento de las unidades apoyadas.

Al inicio de las acciones, las unidades de combate y de apoyo de combate, estarán equipadas generalmente con una dotación básica por arma, debiendo existir munición preparada para reabas-

tecer de manera rápida y eficiente a las unidades apoyadas.

En munición y raciones de combate se está hablando de volúmenes y pesos de importancia, que requieren que se esté equipado con medios que faciliten su transporte en tierra, reduciendo el tiempo y la cantidad de personal involucrado en las faenas de carga y descarga.

Se deben considerar entre otras cosas: grúas incorporadas en la camada de carga de los camiones, grúas móviles, grúas horquillas, pallets, carros de arrastre, redes de carga y camiones con una gran capacidad de carga y con capacidad todo terreno. Al no existir o no ser posible el empleo de los medios mencionados, se deberá concentrar todos los medios humanos y materiales disponibles, para que la munición sea distribuida de manera eficiente al usuario.

Una vez desembarcada la munición, debe ser ubicada en posiciones a cubierto y con la dispersión adecuada, que le proporcione protección a la observación y contra el fuego de las armas del enemigo (almacenamiento de combate). Se debe aprovechar al máximo el terreno empleando cuevas, quebradas etc., que existan en el lugar, o bien, fabricar recesos de munición con la maquinaria de ingeniería disponible.

Los depósitos de munición deben tener buenas vías de aproximación para vehículos y helicópteros.

e.- Partida de reabastecedores.

La partida de reabastecedores es la que materializa la entrega, agrupando al conjunto de acciones que regulan el proceso mediante el cual, la unidad de ASC, traspasa físicamente el material o servicio requerido a la unidad consumidora.

Esta unidad en el cumplimiento de su función, debe formar un binomio muy coordinado con el medio de transporte terrestre, aéreo o marítimo que se emplea para llegar al punto de aplicación del apoyo, con el propósito de asegurar que la entrega se

realizará en la forma adecuada, en el lugar y momento correcto y en la cantidad requerida.

La partida de reabastecedores, trabaja en la entrega de todas las clases de abastecimientos, sin embargo, concentra su ámbito de acción en los abastecimientos clase I y V principalmente.

Antes de salir del área de apoyo logístico debe establecer comunicaciones con la unidad apoyada, y efectuar las coordinaciones necesarias, para ingresar en la respectiva área de responsabilidad táctica.

5.- Distribución o entrega.

a.- Punto de distribución de abastecimientos (PDA).

Estos puntos de distribución están ubicados en el área de apoyo logístico y la unidad apoyada con el empleo de sus medios orgánicos de transporte, retira el abastecimiento requerido y lo desplaza a su área de responsabilidad táctica.

b.- Punto de distribución de unidades (PDU).

Estos puntos de distribución están ubicados en las áreas de responsabilidad táctica de las unidades apoyadas y la unidad de ASC entrega el apoyo solicitado en ese lugar, empleando sus medios orgánicos de transporte y la unidad que recibe el apoyo, debe encargarse de la distribución interna hacia las unidades subordinadas.

6.- Selección de los métodos de distribución.

El mando de la FD dispone el método de distribución a emplear y generalmente se emplea una combinación de los dos métodos mencionados en el párrafo precedente.

Se otorgará primera prioridad para el sistema de PDU, a las unidades que se encuentren en contacto con el enemigo y aquellas que no tienen transporte orgánico, tales como, las unidades de Fusileros.

La segunda prioridad para PDU, la tendrán las unidades que no se encuentran en contacto con el enemigo y poseen transporte orgánico, o bien, aquellas unidades de

infantería que se encuentren en un área próxima al área de apoyo logístico y no están en contacto con el enemigo.

Desde el punto de vista de las unidades apoyadas, el método de PDU, es el que más les acomoda, sin embargo, la unidad de ASC no siempre dispone de los medios de transporte que se requieren para posibilitar su empleo con todas las unidades de la FD.

La decisión sobre que sistema utilizar es del mando de la FD y está basada principalmente en la asesoría que presta al comandante de la unidad de ASC, ya que la decisión de usar solamente PDU, produce un impacto de significación en el sistema de distribución.

Cuando se dispone de limitados medios de transporte, la decisión de usar sólo PDU, puede restringir las operaciones de la FD.

CAPÍTULO 04

COMPAÑÍA DE SANIDAD.

A.- Introducción.

El EFL sanidad tiene como función principal conservar y mejorar la salud física y mental del personal, empleando técnicas médicas, con el propósito de alcanzar el más alto índice de eficacia sanitaria en forma colectiva, por sobre la preocupación individual.

La compañía de sanidad cumple su ámbito de acción en el tercer escalón de sanidad, que corresponde al nivel del puesto de curación de tropa (PCT) y participa en el segundo escalón de sanidad, al asignar a las unidades apoyadas, al personal que conforma los respectivos nidos de heridos (NH).

El apoyo de sanidad es una responsabilidad del mando de la FD.

Donde y cuando se requiere el apoyo, debe ser planificado en detalle, para lo cual, se requiere principalmente conocer las responsabilidades de cada organización involucrada, los medios de sanidad disponibles, el concepto de la operación y la estimación de bajas.

La compañía de sanidad debe prever la ocurrencia de las enfermedades y lesiones más comunes, efectuar el control y tratamiento de emergencia de heridos y enfermos, además de preparar la evacuación de bajas hacia los distintos escalones de sanidad en el área de operaciones.

B.- Responsabilidades en la Sanidad de Campaña.

1.- Fuerza de desembarco.

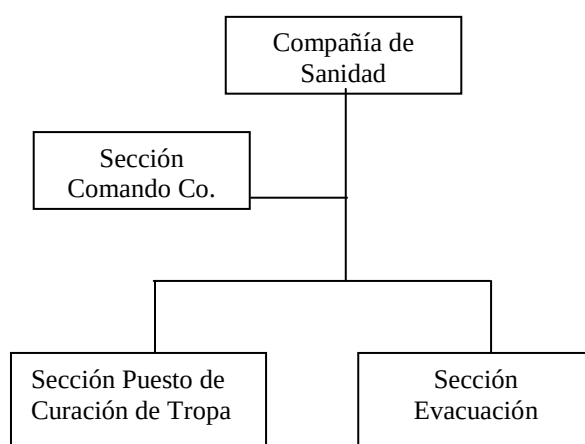
- a.- Proveer la recuperación y evacuación de bajas en tierra.
- b.- Proporcionar la cirugía básica de urgencia.
- c.- Proporcionar los tratamientos de urgencia y hospitalización temporal en tierra.

- d.- Durante la travesía y en los buques donde se encuentra personal IM embarcado, apoyar su atención abordo.

2.- Agrupación de apoyo logístico.

El comandante de la compañía de sanidad es el responsable de todas las actividades de sanidad que involucran a la FD, asesora a su Comandante, en todas las materias relacionadas con esta actividad.

C.- Organización de la Compañía de Sanidad.



D.- Misión de la Compañía de Sanidad.

- 1.- Con el propósito de mantener las capacidades de combate del personal de la FD:
 - a.- Examinar, diagnosticar y estabilizar los heridos en combate y a los enfermos.
 - b.- Proporcionar cirugía básica de urgencia.
 - c.- Establecer hospitalización temporal de urgencia y atención primaria de las bajas en tierra.
 - d.- Evacuar las bajas desde los nidos de heridos hasta el PCT.

- e.- Solicitar y preparar la evacuación de las bajas desde el PCT, hasta el buque hospital.
- f.- Mantener el control estadístico y administrativo del personal muerto, herido y enfermo.
- g.- Proporcionar los medios humanos, organizados, equipados y entrenados, para conformar los NH de las unidades apoyadas.
- h.- Controlar el estado sanitario e higiene de las instalaciones y material que puedan constituir focos de enfermedades.

2.- Sección comando de compañía.

Esta unidad es la que organiza, planifica y conduce el apoyo de sanidad para toda la FD, manteniendo una permanente coordinación y enlace con el escalón de sanidad superior.

Mantiene el control estadístico y administrativo del personal herido, enfermo o muerto durante la operación.

Coordina y controla el movimiento de evacuación de bajas desde los NH hasta las instalaciones médicas de tercer y cuarto escalón de sanidad.

Provee la alerta para la recepción de las bajas en el PCT.

Asegura que las bajas reciban un expedito y efectivo tratamiento médico de acuerdo a las posibilidades existentes en el área de operaciones. Esto incluye evacuar a los heridos a las instalaciones sanitarias más adecuadas de acuerdo a las lesiones y gravedad de cada herido o enfermo, como también, intentar mantener al combatiente lo más cerca de su unidad de origen.

El sistema de sanidad debe estar organizado de manera tal, que sea capaz de recuperar al personal de baja en el mínimo de tiempo, y devolverlo a su unidad de origen.

Se considerará que el sistema de apoyo de sanidad está degradado en su capacidad al no ser capaz en el corto plazo de recibir más bajas, entre otras causas cuando:

- a.- Existe una demora de más de 6 horas para entrar a pabellón de cirugía.
- b.- La capacidad de atención y camas está ocupada en más de un 80%.
- c.- Exista falta de personal especialista debido a que está de baja o fatigado.
- d.- Exista escasez de equipamiento o abastecimientos de sanidad clasificados como críticos.
- e.- Exista escasez de disponibilidad de sangre o sus productos derivados.
- f.- No existan medios de evacuación de bajas al escalón de sanidad superior.

El mando de la unidad de ASC, asesorado por la unidad de sanidad, deberá tomar las resoluciones para restablecer la capacidad normal de atención del PCT, solicitando con urgencia al comandante de la FD, los medios necesarios para solucionar el problema.

3.- Dosificación del apoyo de sanidad.

El esfuerzo del apoyo de sanidad debe orientarse hacia el área donde se materializará el esfuerzo principal de las unidades de combate, debido a que existirá una mayor concentración y movimiento de unidades que estarán bajo fuego enemigo, previéndose la ocurrencia de un mayor número de bajas en éste lugar.

Para la ubicación de las instalaciones de sanidad y establecer las vías de evacuación, se deberá considerar el concepto de operación de la unidad apoyada.

Otra consideración importante en la ubicación de las instalaciones de sanidad, es la identificación de las líneas de flujo natural de heridos, que es el camino que siguen los heridos que se desplazan a pie, entre una instalación de sanidad de vanguardia hacia una de retaguardia.

4.- Sección puesto curación de tropa.

Esta unidad es la de mayor importancia desde el punto de vista de las instalaciones y capacidades de apoyo de sanidad que se encuentran en tierra.

En este lugar se brindará la primera atención especializada de urgencia médica al herido o enfermo, evaluando y clasificándolo (TRIAJE) de acuerdo a su gravedad y preparándolo para continuar la cadena de evacuación en caso necesario.

Se efectuarán los procedimientos quirúrgicos de urgencia, que permitan desarrollar las instalaciones y capacidad profesional disponible en tierra, cuando no sea posible la evacuación del afectado al cuarto escalón de sanidad. (buque hospital).

En su organización interna deberá considerar que deben existir las siguientes instalaciones: sector de recepción de aeronaves y estacionamiento de ambulancias, área de TRIAJE, área de cirugía de urgencia, área de tratamiento dental, área de heridos y enfermos graves y área de heridos y enfermos menos graves.

Sus instalaciones deberán ser provistas de luz y agua (hervida) permanentemente.

La identificación de las instalaciones de sanidad, con la cruz roja en fondo blanco, o bien, su mimetismo será determinado por el mando de la unidad de ASC, de acuerdo a la situación táctica que se viva.

5.- Sección evacuación.

Esta unidad conformará las distintas partidas de evacuación, que desplazarán a las bajas que no lo puedan hacer por sus propios medios, desde los NH hasta el PCT.

Trasladará a las bajas desde el PCT, al punto de embarque en el helipuerto o playa, para evacuar a los heridos o enfermos al escalón superior de sanidad.

En el cumplimiento de sus funciones, es importante que las partidas de evacuación, verifiquen que las bajas antes de salir del escalón de sanidad porten su tarjeta de evacuación.

Durante los desplazamientos deberán mantener un permanente enlace de comunicaciones con el escalón de sanidad a donde se dirigen con el propósito de asesorarlos en la atención de urgencia de los pacientes, o bien, para reasignarle tareas.

E.- Clasificación de las Bajas.

La clasificación de los heridos y enfermos comienza con la autoevaluación del propio afectado, de acuerdo a sus conocimientos e instrucción de primeros auxilios; sus heridas o enfermedad puede ser tal, que el afectado puede elegir entre continuar combatiendo, o bien, dirigirse al nido de heridos correspondiente a su unidad.

Al mismo tiempo el afectado u otro combatiente, puede aplicar los primeros auxilios en el lugar.

En el NH, el enfermero determina la clasificación del afectado, evalúa la herida o enfermedad y determina la necesidad de evacuación al escalón de sanidad superior.

El NH no necesariamente debe evacuar al afectado al PCT, ya que si la gravedad de la herida o enfermedad lo justifica, puede solicitar la evacuación directa al buque hospital.

Al herido se le clasifica en cada escalón de sanidad, evaluándose la necesidad de evacuación al escalón superior, o bien, su tratamiento en el lugar y posterior regreso a su unidad de origen.

1.- Denominación de las bajas.

a.- Leve.

Primeros auxilios o cuidados proporcionados por el propio afectado u otro combatiente en el lugar.

b.- Menos grave.

Afectado con heridas o enfermedad que requiere asistencia médica, pero después de un corto tratamiento puede volver a su unidad de origen.

c.- Grave.

Afectado con heridas o enfermedad que requiere atención quirúrgica o resucitación lo más pronto posible.

d.- Muy grave.

Herido o enfermo en estado casi desahuciado con riesgo inminente de muerte.

2.- Prioridades de evacuación.

a.- Urgente.

Riesgo de pérdida de vida o miembro, dentro de las próximas 2 horas.

b.- Prioridad.

Riesgo de caer en categoría de urgente dentro de las próximas 4 horas.

c.- Rutina.

Necesidad de evacuación, condición médica no se deteriorará en las próximas horas (más de 4 horas).

3.- Tipos de bajas.

a.- Bajas de combate.

Producidas por la acción directa del enemigo: muertos y heridos en acción.

b.- Bajas de no combate.

Incluye muertos, enfermos y heridos por motivos no atribuibles a la acción del enemigo.

La clasificación y separación de las bajas debe ser un proceso continuo a efectuarse en todos los escalones de sanidad. No se deberá permitir que las bajas prosigan su evacuación a niveles superiores al que requiere su estado de salud.

Una adecuada clasificación de las bajas, incidirá directamente en la eficiencia del sistema de sanidad de campaña, permitiendo que los afectados sean evacuados, recibidos y tratados en las instalaciones de sanidad disponibles y equipadas, de acuerdo al cuidado que cada combatiente deba recibir.

4.- Estimación de bajas.

En la carpeta de factores logísticos de la Armada se encuentran los factores de planeamiento para la estimación de bajas, los cuales, deberán ponderarse mediante una adecuada apreciación de la situación, objeto preparar el personal, material e instalaciones, para satisfacer los requerimientos de sanidad.

5.- Evacuación de bajas.

La evacuación es la acción de trasladar las bajas desde donde se encuentran hacia el escalón de sanidad que corresponda, de acuerdo a la gravedad de las heridas, lesiones y enfermedades.

La evacuación de bajas es una política que debe ser dispuesta por el mando de la FD y tiene por propósito, mantener la mayor cantidad de personal operativo en su función específica dentro de la organización y se basa principalmente en:

- a.- Capacidad de apoyo de sanidad a las unidades del PCT y NH.
- b.- Capacidad de las instalaciones de sanidad establecidas en tierra y abordó.
- c.- Estimación de bajas durante la operación.
- d.- Disponibilidad de personal de reemplazo.
- e.- El período que se estima durará la operación es importante, ya que al seleccionar un período demasiado excesivo respecto al real, puede causar la imposibilidad de proporcionar las capacidades mínimas de camas o una sobrecarga de bajas que distorsiona el problema.

6.- Informes de bajas.

El informe de bajas debe ser completo, exacto y elaborado dentro de los plazos establecidos para que sea útil.

Existen dos informes de bajas: tarjeta médica de evacuación e informe de bajas.

Para el empleo de estos documentos, es importante que se pueda identificar al herido, siendo el herrete de identificación de uso obligado, el cual debe incluir la identificación, NPI, grupo sanguíneo e indicaciones alérgicas del comba-tiente.

El herido mantiene siempre las dos placas, excepto en caso de muerte y entierro en el área de operaciones, en cuyo caso, se deja una placa en la boca del fallecido.

7.- Tarjeta médica de evacuación.

Es la tarjeta con la cual, se identifica a todos los heridos o enfermos en los distintos escalones de sanidad, y se comienza a utilizar cuando el paciente es atendido en el NH.

Debe contener además de la identificación de la persona, el tratamiento efectuado en el escalón de sanidad respectivo, para que al ser recepcionado en el escalón superior, se tenga conocimiento de las acciones y medicamentos suministrados.

Se debe prestar especial atención en estampar la hora de atención y los medicamentos suministrados, además de toda otra información adicional de importancia.

8.- Consideraciones para la ejecución de la evacuación.

La evacuación de bajas debe efectuarse en el sentido inverso al flujo de movimiento de tropas y apoyos logísticos hacia las primeras líneas.

Los vehículos y medios de transporte que se utilicen hacia las primeras líneas, a su regreso pueden ser empleados para el transporte de bajas hacia el escalón de sanidad asignado.

El personal de baja normalmente no es autosuficiente, requiriendo de cuidados y tratamiento a lo largo de todo el proceso de evacuación.

Las bajas pueden portar elementos contaminantes en sus cuerpos, ropas y equipos, debiendo ser removidos antes o durante la evacuación y el personal que debe manipular estos elementos debe estar protegido contra la contaminación.

Las acciones del enemigo, el terreno y las condiciones meteorológicas, pueden interferir y hasta cortar la cadena de evacuación y además, ser la causal de un aumento importante en la cantidad de personal involucrado en ella.

Cuando el estado del herido hace recomendable su traslado a un escalón superior de sanidad, deberá ser evacuado por el medio más rápido y expedito disponible, debiéndose evitar paradas innecesarias en escalones intermedios de sanidad. A esto se le denomina evacuación directa y puede ser efectuada desde el segundo escalón de sanidad. La evacuación normal, es aquella que sigue la cadena de evacuación.

CAPÍTULO 05

COMPAÑÍA DE MANTENIMIENTO.

A.- Introducción.

La función básica del EFL mantenimiento es conservar el material en perfecto estado de eficacia y pretende reducir o eliminar la ocurrencia de fallas, solucionarlas cuando se presentan y evitar que los equipos caigan en algún tipo de obsolescencia.

La compañía de mantenimiento orienta su ámbito de acción a la ejecución del mantenimiento preventivo y correctivo, con el propósito de permitir y asegurar el funcionamiento adecuado de los equipos y sistemas, como también reparar las fallas que se presentan durante las operaciones y entrenamiento.

En el área del mantenimiento correctivo, debe estar equipada y capacitada técnicamente, para poder desarrollar la acción de reparaciones de emergencia hasta un segundo nivel de mantenimiento.

Las reparaciones están destinadas a corregir los defectos producidos en un equipo durante su operación, con el propósito de volver el material a las condiciones de operatividad, en que se encontraba antes de producirse la falla.

Las reparaciones normales involucran la totalidad de los trabajos necesarios, para volver el equipo a la condición de operatividad en que se encontraba. Este tipo de reparaciones se efectuará normalmente en actividades de entrenamiento y en las áreas de pre despliegue.

Las reparaciones de emergencia desarrollan un trabajo parcial, con el que se mantendrá el equipo funcionando en condiciones mínimas de seguridad. Este tipo de reparaciones es la que generalmente se desarrollarán durante la ejecución de una operación.

B.- Concepto General del Mantenimiento Durante la Fase Asalto.

La compañía de mantenimiento en la medida que se desembarca y establece en tierra sus unidades subordinadas, podrá incrementar las capacidades de reparación, lo que además se verá influenciado por el tipo de operación que se desarrolla, la cantidad y tipo de material involucrado, además del tiempo que permanecerá la Unidad apoyada en el área de operaciones.

Inicialmente durante el movimiento buque-playa, se trabajará sobre la base de equipos móviles, destinados principalmente a efectuar reparaciones de emergencia, además de cumplir tareas de rescate y salvataje del material en terreno.

La situación táctica influirá en la rapidez con que se puede devolver al servicio un equipo que ha presentado una falla, ya que pueden existir demoras y retrasos en hacer llegar un equipo al taller, o bien, para devolverlo a las unidades de primera línea, una vez reparado.

Durante el asalto y en operaciones de corta duración (ej.: incursiones anfibas), se orientarán los esfuerzos a reparar fallas de emergencia, empleando al máximo el concepto de RxR, vale decir, ***“cambiar el componente o el equipo dañado dentro de un sistema, por otro igual que se encuentre en buenas condiciones”***, con el propósito de minimizar el tiempo que el material se encuentre de baja y reducir la infraestructura de mantenimiento en tierra.

La compañía de mantenimiento deberá cumplir sus funciones en condiciones difíciles y todas sus actividades se orientan exclusivamente a la solución de fallas.

Las actividades de mantenimiento preventivo deberán encontrarse finalizadas antes del inicio de las operaciones, para posterior a ello, ejecutar exclusivamente aquellas que se determinen como imprescindibles para asegurar la operatividad del material.

La unidad organizará los talleres de reparación sobre la base de maestranzas móviles, que permitan desplazar el sistema y proporcionar el apoyo de mantenimiento en las funciones de rescate y salvataje, evacuación y reparaciones de emergencia, en una posición lo más próxima a las unidades apoyadas.

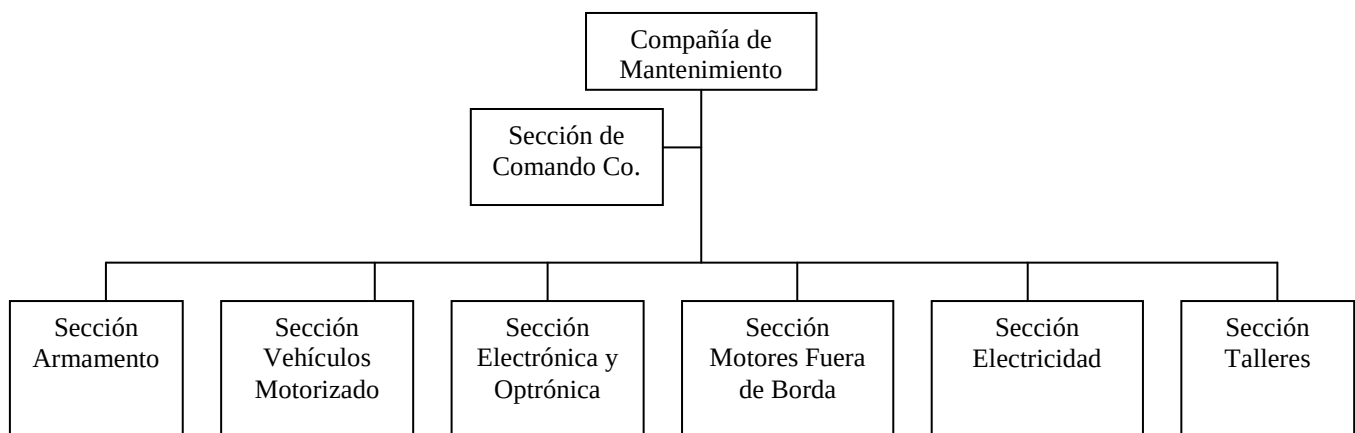
Las unidades apoyadas deberán evacuar a retaguardia el material solamente cuando no es posible su reparación con los medios orgánicos o el taller móvil no puede ser desplazado al lugar donde se encuentra el material con fallas. Además, se debe considerar que solamente un pequeño porcentaje del material dañado es reparable en el lugar donde quedó de baja.

El mando de la unidad de apoyo logístico debe definir la prioridad de reparación de fallas, como también, el proceso de rescate y salvataje del material dañado o con fallas.

En combate, la recuperación y evacuación es una de las funciones de mantenimiento más difíciles de ejecutar, pero es una de las más importantes para sostener el poder de combate de la unidad apoyada.

Para posibilitar que el mantenimiento se efectúe lo más adelantado posible, la unidad debe contar con una capacidad de repuestos que le permita solucionar la amplia gama de fallas que se puedan presentar. Normalmente la más alta razón de fallas se produce en el material motorizado y de comunicaciones.

C.- Organización de la Compañía de Mantenimiento.



1.- La sección de comando de la compañía.

La sección de comando es la encargada de organizar, planificar y conducir las acciones de mantenimiento, con el propósito de minimizar el tiempo que un equipo se encuentre de baja y sea devuelto al usuario en el menor tiempo posible.

Esta unidad es la que consolida la determinación de necesidades y distribuye los repuestos y consumos para el cumplimiento de las funciones de los distintos talleres. Además controla, coordina y asigna los trabajos, especialmente aquellos que requieren la participación de más de un taller.

Organiza, planifica y conduce el accionar de los equipos de apoyo de mantenimiento, estableciendo enlace con las unidades involucradas de la AAL y con las unidades apoyadas.

Mantiene el control administrativo y estadístico de los trabajos y de los materiales que requiere la unidad.

Conformará los equipos de apoyo de mantenimiento necesarios para operar lo más próximo a las unidades apoyadas, ya sea para reparar fallas, rescate y/o evacuar material y equipos.

2.- Sección de armamento.

La sección de armamento, efectuará el mantenimiento correctivo al armamento que presente fallas durante la operación.

3.- Sección de vehículos motorizados.

La sección de vehículos motorizados, efectúa las acciones de mantenimiento relacionadas con las reparaciones del material, en las áreas de mecánica y electricidad automotriz.

Debe estar capacitada y equipada para efectuar reparaciones de emergencia, contando con el mínimo de instalaciones fijas y empleando principalmente el sistema de RxR o bien, efectuando reparaciones que permitan solucionar el problema de manera eficiente en el mínimo de tiempo posible.

Las partidas de mecánicos de material de guerra y de electricidad de automóviles, conformarán los equipos de apoyo de mantenimiento.

Los equipos de apoyo de mantenimiento equipados con los medios humanos y materiales requeridos, efectuarán las tareas de rescate y salvataje de material motorizado y se encargarán de su evacuación hacia el área de mantenimiento.

La partida de mecánicos de motores fuera de borda, durante la ejecución del movimiento buque-playa, se encontrará normalmente en apoyo directo o asignado a la compañía de transporte anfibio, para conformar las unidades de rescate de cada ola de desembarco.

Al término del movimiento buque-playa, operará en tierra o abordaje, de acuerdo a la carga de trabajo y modalidad de empleo de la compañía de transporte anfibio.

4.- Sección de electrónica y óptica.

Esta sección efectúa el mantenimiento correctivo y preventivo de los equipos de comunicaciones y de aquellos que posean dispositivos electrónicos para su funcionamiento.

Para cumplir su función, principalmente empleará el sistema de RxR, debiendo contar con una cantidad adecuada de módulos, tarjetas y repuestos.

Adicionalmente deberá estar capacitada y equipada para efectuar reparaciones de emergencia en módulos y tarjetas de circuitos integrados para dejar operativo un equipo, cuando no se dispone del elemento de reemplazo.

5.- Sección de motores fuera de borda.

La sección de motores fuera de borda, efectuará el mantenimiento correctivo al material que presente fallas durante la operación.

6.- Sección de electricidad.

Efectuará el mantenimiento correctivo al material Eléctrico, especialmente a lo que respecta a solucionar fallas en bombas, motores generadores y refrigeradores de campaña. Además esta unidad debe instalar, operar y mantener el sistema de energía eléctrica del área de apoyo logístico.

7.- Sección talleres.

Está conformada por las partidas de: soldadura, máquinas y herramientas, cañerías, carpintería, carrocerías y equipo IM.

D.- Funciones Durante las Operaciones.

1.- Inspección y clasificación.

La inspección indica la falla y la clasificación, determinando quién y donde se reparará el equipo.

La función de inspección y clasificación se debe efectuar en todos los escalones de mantenimiento al recibir un equipo.

Esta función es la última que se realiza una vez que el equipo ha sido reparado y antes de ser devuelto al usuario, con el propósito de controlar, que se ha efectuado la reparación correcta.

2.- Reparación.

Es la acción directa de solucionar una falla, ajuste o sintonía de un determinado equipo, con el propósito de devolverlo a su estado operativo.

El ciclo de reparación comienza cuando se remueve o se reemplaza el artículo a reparar y termina una vez que la actividad de mantenimiento permite que el equipo vuelva a su condición operativa.

Cuando se emplea el sistema de reparación RxR, en algunas ocasiones el repuesto que se reemplazó, acepta algún tipo de reparación, que permite su posterior

reutilización (R/U), haciendo más económicas las reparaciones posteriores.

Cuando se agotan los niveles de repuestos, se debe tratar de reparar el material fallado, empleando aquellas partes útiles de equipos inutilizados.

3.- Rescate y salvataje de material.

Rescate y salvataje es el proceso mediante el cual, se recupera desde su posición, el material que se encuentra inmovilizado en terreno, inoperativo o abandonado por el enemigo.

Esto incluye las acciones destinadas a sacar o recuperar el material desde una posición anormal en que se encuentra y la evacuación al área de mantenimiento si es necesario.

El rescate del material es responsabilidad de la unidad orgánica a la cual pertenece el equipo, debiendo la compañía de mantenimiento disponer el equipo de apoyo de mantenimiento para apoyar la acción.

La evacuación del material inoperativo desde la posición del usuario hasta el área de mantenimiento, es responsabilidad de la unidad de ASC.

En el caso de material específico, tal como vehículos motorizados, se recomienda que el conductor del vehículo, se mantenga con éste durante todo el proceso con el propósito de agilizar y facilitar la reparación del material.

CAPÍTULO 06

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE ANFIBIO.

A.- Introducción.

La compañía de transporte anfibio es una unidad que para su empleo operativo, se asigna o se le dispone bajo el control operacional del comandante de la fuerza de tarea anfibia, que tiene la responsabilidad del movimiento buque-playa.

Su rol principal está destinado a desembarcar a las unidades y carga selectiva de la fuerza de desembarco, durante el asalto anfibio, además de efectuar el transporte de bajas y prisioneros de guerra desde las playas de desembarco hacia abordó.

El comandante de la agrupación de apoyo logístico es el encargado de la organización, equipamiento y entrenamiento de la compañía de transporte anfibio, para que sea asignada al mando operativo.

B.- Organización.

Durante la ejecución del movimiento buque-playa, se le debe asignar a esta unidad, la partida de mecánicos en motores fuera de borda de la compañía de mantenimiento, para cubrir el puesto de mecánico en las embarcaciones de rescate de cada ola de desembarco.

La organización para el empleo operativo de esta unidad, se desprenderá del plan de desembarco de cada operación

C.- Tareas Durante las Operaciones.

- 1.- Transportar a las unidades durante el movimiento buque-playa, de acuerdo a lo dispuesto por el plan de desembarco.
- 2.- Transportar los abastecimientos y equipos dispuestos en los depósitos flotantes durante el período de descarga selectiva.
- 3.- Evacuar las bajas y prisioneros de guerra desde la playa de desembarco hacia abordó.

- 4.- Apoyar el desembarco de la fuerza expedicionaria.
- 5.- Al término del movimiento buque-playa (optativo dependiendo del concepto de empleo):
 - a.- Conformar la unidad de reserva de la FD.
 - b.- Asegurar el área de apoyo logístico.
 - c.- Mantener el transporte de personal y material entre la zona de apoyo de playa y los buques de transporte.

D.- Concepto de Empleo.

La compañía de transporte anfibio durante la ejecución del movimiento buque-playa, está bajo el mando del comandante de la fuerza de tarea anfibia, quien planifica, controla y conduce ésta etapa de la fase asalto.

Su rol principal es transportar desde los buques a las playas de desembarco, a las unidades de la FD y eventualmente a la fuerza expedicionaria.

Además transportará los abastecimientos y equipos establecidos como reaprovisionamientos de emergencia.

Adicionalmente efectuará el transporte de bajas y prisioneros de guerra desde las playas de desembarco hacia abordó, de acuerdo a los requerimientos que se presenten

Una vez cumplidas las tareas dispuestas por el plan de desembarco, la unidad permanecerá en tierra siendo posible que conforme la unidad de reserva de la FD, o bien, sea empleada por la AAL, para asegurar la zona de apoyo de playa. También puede cumplir otras tareas de apoyo, donde se requiera reforzar con personal alguna actividad específica de ASC.

Una vez en tierra, los botes de asalto deben ser mimetizados, desinflados y protegidos del fuego enemigo. Se debe mantener disponible las embarcaciones necesarias que posibiliten el transporte de prisioneros de guerra, bajas y material, entre la zona de apoyo de playa y los buques.

E.- Responsabilidades de Mando en las Olas de Desembarco.

1.- Comandante de la ola de desembarco.

El comandante de la ola de desembarco posee el mando y control de las embarcaciones de desembarco que componen la ola y del personal que compone los equipos de embarcación.

El mando sobre los equipos de embarcación se extiende desde el momento que se embarca el personal, hasta que son desembarcados en la playa de desembarco

El comandante de ola de desembarco, adopta las resoluciones tácticas y técnicas necesarias para el cumplimiento de su misión, especialmente en lo que dice relación a procedimientos ante ataques de superficie, ataques aéreos, control de la navegación y procedimientos de emergencia relacionados con la seguridad de las embarcaciones.

El Comandante de la Unidad IM embarcada en la ola de desembarco, es conveniente que se embarque de preferencia en una embarcación cercana a la embarcación líder, con el propósito de asesorar al comandante de ola, para una mejor toma de decisiones, especialmente cuando las decisiones afectan el cumplimiento de la misión en tierra.

2.- Comandante de grupo de embarcaciones.

Existen ocasiones en que grupos de embarcaciones son lanzados desde distintos puntos hacia un área de reunión determinada, donde se conformará una ola de desembarco con dos o más grupos, dirigiéndose desde ésta ubicación a la playa de desembarco.

El comandante de grupo de embarcaciones tiene las mismas responsabilidades del comandante de ola de desembarco, durante el trayecto desde el buque hasta el área de reunión.

Reunidas las embarcaciones que provienen de distintos buques, el comandante de grupo más antiguo, es al que normalmente se le asigna la responsabilidad de asumir el mando desde la ola de desembarco.

3.- Patrón de la embarcación.

Es el responsable del control de la navegación en sus aspectos técnicos y tácticos, asumiendo el mando integral de la embarcación, aunque exista personal del equipo de embarcación que sea más antiguo.

Es el responsable de la estiba de la carga y que el equipo de embarcación cumpla con los distintos procedimientos durante su permanencia en la embarcación.

Deberá existir una estrecha coordinación y cooperación entre el patrón y el comandante del equipo de embarcación.

4.- Comandante de equipo de embarcación.

Asume éste puesto el oficial o gente de mar más antiguo asignado a un equipo de embarcación.

Recibirá del patrón de la embarcación las instrucciones para la navegación, y designará al personal a su mando para que cumpla las funciones de vigías y ayudante de control de la navegación por estima.

Deberá conocer los procedimientos de emergencia en las embarcaciones y actuar con seguridad y determinación en el control del personal a bordo, de modo de permitir al patrón concentrarse en la conducción de la embarcación.

Dispondrá la ubicación del armamento a bordo, para su empleo contra ataques aéreos y de superficie.

5.- Personal que conforma el equipo de embarcación.

Conocerá en detalle los procedimientos de operación normal y de emergencia en las embarcaciones de asalto.

Asumirá los puestos asignados por el comandante de equipo de embarcación durante la navegación.

F.- Empleo de las Embarcaciones.

Los botes de asalto anfibio se deben emplear de a dos como mínimo, con el propósito que se presten apoyo mutuo ante emergencias.

Las olas de desembarco deben considerar en su organización, la existencia de una embarcación líder y una embarcación de rescate.

En las embarcaciones líderes y de rescate, no deberá embarcarse equipos de embarcación y carga.

En la embarcación líder se embarca el comandante de ola de desembarco y ejerce el mando y control de la navegación.

En la embarcación de rescate, se embarca el personal y material técnico necesario, para efectuar las reparaciones de emergencia a las embarcaciones de la ola de desembarco y para rescatar al personal y carga de embarcaciones siniestradas o que caen al agua durante la navegación.

G.- Secuencia para el Movimiento Buque-Playa.

- 1.- Embarcaciones se arrían y se dirigen a las estaciones de desembarco, las restantes se mantienen en el área de reunión.
- 2.- En la medida que las estaciones se desocupan, las embarcaciones que se encuentran en el área de reunión se dirigen a ellas.
- 3.- El buque debe encontrarse detenido, o con una mínima viada avante no superior a un nudo.
- 4.- Los equipos de embarcación o carga son embarcados.
- 5.- Las embarcaciones completas se dirigen al área de reunión.
- 6.- Navegación desde el área de reunión hacia los puntos de control, línea de partida y playa de desembarco.

H.- Secuencia del Movimiento Playa-Buque para Reembarque.

- 1.- Amarre y estiba en la embarcación del armamento y carga.
- 2.- Paso de rompiente.
- 3.- Reunión de embarcaciones en área de reunión y conformación de la ola para el reembarque, de acuerdo a la situación, las embarcaciones una vez cruzada la zona de

rompiente, se pueden dirigir directamente al buque asignado, o bien, inician la navegación hacia el buque de transporte incorporándose a la formación en la medida que cruzan la zona de rompiente.

- 4.- Navegación desde el área de reunión en la costa, al área de reunión próxima al buque de transporte.
- 5.- El buque ordena a las embarcaciones dirigirse al costado y reembarca al personal y carga. El buque debe encontrarse detenido, o con una mínima viada avante no superior a un nudo.
- 6.- Las embarcaciones vacías se dirigen hacia el área de formación, para ser reembarcadas o iniciar otro desplazamiento a la playa, para continuar reembarque.

CAPÍTULO 07

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

A.- Introducción.

La función básica de la compañía de transporte terrestre, es trasladar los medios logísticos de material y/o personal, en un plazo dado y bajo unas condiciones específicas.

El transporte está presente en casi todas las actividades de la AAL y es fundamental en la materialización de la distribución del apoyo logístico, al tener que desplazar los medios hacia y desde el punto de aplicación del apoyo.

Esta unidad no solo realiza funciones en el área de ASC, sino que también constituye una unidad de apoyo, cuando cumple tareas de transporte de unidades de combate enmarcadas dentro de una situación táctica.

En estas oportunidades es conveniente que el mando asigne la unidad de transporte a la unidad apoyada o bien, la disponga bajo su control operacional.

La administración adecuada de los medios de transporte permitirá utilizar los vehículos de manera correcta, evitar que se efectúen movimientos innecesarios, facilitar el control y reducir el desgaste del personal y material.

En general para solucionar un problema de transporte se debe considerar el tipo de carga, terminales, plazo y exigencias, las rutas y vehículos y por último, el manejo de la carga, movimiento y descarga.

La compañía de transporte terrestre está equipada principalmente con vehículos logísticos, que son los que están orientados a operar en áreas de retaguardia transportando material y personal.

Se incluyen en esta clasificación a aquellos vehículos que cumplen funciones específicas tales como, ambulancias, camiones aljibes, etc.

La sección de vehículos especiales está conformada principalmente por vehículos del tipo maquinaria pesada, tales como retroexcavadoras, bulldozers, tractores, camiones rampa, grúas, etc.

B.- Organización.

- 1.- Sección comando de compañía.
 - a.- Organizar, planificar, conducir y controlar las operaciones de transporte motorizado.
 - b.- Planificar, controlar y supervisar el mantenimiento del material motorizado.
- 2.- Sección de transporte terrestre.
 - a.- Conductores.
 - 1) Conducir los vehículos asignados.
 - 2) Efectuar el mantenimiento preventivo.
 - 3) Transportar la carga asignada hacia y desde las unidades apoyadas.
 - b.- Ayudantes de conductor.
 - 1) Establecer y operar las redes de comunicaciones.
 - 2) Proporcionar la seguridad al vehículo.
 - 3) Apoyar en la ejecución del mantenimiento del vehículo.
- 3.- Sección vehículos especiales.
 - a.- Conductores.
 - 1) Conducir los vehículos asignados.
 - 2) Efectuar el mantenimiento preventivo.
 - 3) Efectuar los trabajos dispuestos, de acuerdo a las características y capacidades del respectivo vehículo.
 - b.- Ayudantes de conductor.
 - 1) Establecer y operar las redes de comunicaciones.
 - 2) Proporcionar la seguridad al vehículo.

- 3) Apoyar en la ejecución del mantenimiento del vehículo.

C.- Movimientos Motorizados Administrativos.

En este tipo de movimientos se encuentran involucrados dos tipos de unidades: la unidad transportada y la unidad de transporte, siendo necesario establecer la responsabilidad de cada una de ellas durante el desplazamiento, especialmente la responsabilidad de mando del movimiento, requiriéndose una estrecha coordinación de las unidades involucradas.

Cuando el transporte de personal se efectúa en los vehículos orgánicos de la unidad transportada el mando lo ejerce en forma integral el comandante de la unidad.

Cuando la unidad de transporte debe transportar a una unidad, el comandante de la unidad de transporte asume el mando del convoy.

El comandante de la unidad apoyada retiene el mando de su personal y emite las instrucciones para que se cumpla lo dispuesto por el comandante del convoy, en cuanto a la ruta, disciplina de marcha, conducción del convoy, distribución y estiba del personal y carga.

Cuando se produce una emergencia de carácter táctico, el comandante de la unidad transportada adopta las medidas para hacer frente a la situación.

Cuando se transporta personal se debe establecer un dispositivo de seguridad del convoy, donde se hace necesario, designar vigilantes, vigías etc., de acuerdo a la probabilidad de contacto con el enemigo.

En cada vehículo el conductor es el responsable de la estiba de la carga, la operación segura del vehículo, del personal que transporta y del cumplimiento de la ruta e instrucciones para la ejecución del desplazamiento.

El más antiguo de la tropa embarcada en un vehículo, es el responsable de ésta y que se cumplan las instrucciones impartidas por el conductor.

En vehículos despachados individualmente, el más antiguo es el responsable de hacer que el conductor cumpla sus funciones correctamente.

D.- Movimientos Motorizados Tácticos.

En los movimientos motorizados tácticos, las tropas deben estar preparadas para entrar en combate, aunque el movimiento sea conducido en un área distante a las primeras líneas.

En una marcha táctica la formación adoptada debe considerar la misión asignada, el terreno y la situación táctica, además que las unidades se distribuyen a bordo de los vehículos, de acuerdo al orden esperado de empleo.

Normalmente un movimiento motorizado táctico de tropa, está destinado para entrar en contacto con el enemigo y el éxito de la operación, depende principalmente del despliegue de las unidades en forma rápida y eficaz, por lo tanto, el movimiento estará al mando del comandante de la unidad apoyada.

Para la ejecución de este tipo de tareas la unidad de transporte, es asignada o puesta bajo el control operacional de la unidad que apoya.

Las acciones de reconocimiento y seguridad, son muy importantes de considerar en cualquier movimiento motorizado de tropas, siendo la información oportuna y precisa del enemigo y del terreno, básica para una correcta toma de decisiones

Las medidas de seguridad pueden comprender entre otros, establecimiento de unidades de cobertura, vanguardia, flanco de guardias, retaguardia, vigilancia antiaérea y restricciones en las comunicaciones.

Durante la fase asalto la mayoría de los desplazamientos de las unidades de transporte tendrán un carácter eminentemente táctico, tanto en el transporte de personal, como de material.

1.- Composición de las columnas.

Una columna motorizada esta compuesta por tres elementos: cabeza, cuerpo y cola.

a.- Cabeza.

Es el primer elemento en orden de precedencia de la columna y en él se ubica normalmente el mando de la columna.

La cabeza debe mantener la ruta de marcha, velocidad de marcha y pasar por los puntos de control planificados a las horas dispuestas.

La velocidad de marcha, se debe establecer de manera que pueda ser conservada, por el vehículo de menor andar en la columna.

b.- Cuerpo.

Es la parte de la columna que sigue a la cabeza y esta conformada por los vehículos que transportan al grueso del personal y/o material.

c.- Cola.

La cola va ubicada a retaguardia de la columna. Debe colaborar en la mantención de la disciplina de marcha, en la recuperación y reparación de fallas de los vehículos y en la atención de sanidad.

Es importante considerar que los componentes de la columna deben estar comunicados por radio, para facilitar el control y conducción del movimiento.

2.- Organización de los convoyes para la marcha.

Para organizar los convoyes se constituyen agrupaciones temporales, la cual es válida solamente cuando se está realizando la operación de transporte, siendo éstas: unidad de marcha, series de marcha y columnas de marcha.

a.- Unidad de marcha.

Es la menor de las agrupaciones y corresponde a un conjunto de vehículos que se desplazan simultáneamente bajo un mando único, desde un punto a otro, por una misma ruta y a igual velocidad.

En una unidad de marcha se debe evitar colocar vehículos de características y velocidades muy distintas, a menos que la situación así lo imponga.

b.- Serie de marcha.

La serie de marcha se conforma sobre la base de dos o más unidades de marcha.

c.- Columna de marcha.

La columna de marcha incluye a todos los elementos que bajo un mismo mando se desplazan de un punto a otro. Está conformada por varias series de marcha.

3.- Tipos de convoyes.

a.- Convoy o columna cerrada.

Los vehículos se desplazan a la menor distancia entre ellos, que le permita la situación táctica y la seguridad de conducción.

Este tipo de marcha se empleará en las siguientes circunstancias:

- 1) Marchas de corta duración.
- 2) Cuando la densidad de tránsito o situación táctica en un tramo del recorrido, haga necesario reducir al mínimo el tiempo de desfile.
- 3) Durante marchas nocturnas, para que los vehículos no pierdan el contacto.
- 4) Cuando se atraviesen poblados.
- 5) Cuando la protección aérea sea suficiente para evitar ataques aéreos enemigos y la posibilidad de contacto con el enemigo sea poco probable o improbable.

b.- Convoy o columna abierta.

Los vehículos se desplazan a distancias prudentes, fijas o variables y con una adecuada dispersión, de manera que la acción del enemigo no afecte a más de un vehículo.

Normalmente la columna abierta de distancia variable se emplea en: marchas diurnas, marchas nocturnas con luces o con luna y marchas de carácter urgente.

En la columna abierta de distancia fija, la distancia entre vehículos se mantiene constante cualquiera sea la velocidad del convoy, siendo normalmente adoptada en los movimientos diurnos con alta probabilidad de ataques aéreos del enemigo y en los movimientos nocturnos con empleo de luces

c.- Convoy o columna de infiltración.

Es un movimiento lento, caracterizado por la gran separación entre vehículos, lo que exige disponer del tiempo necesario para su ejecución.

La infiltración consiste en despachar los vehículos en forma individual o por pequeños grupos, separados por un tiempo o distancia determinado, siendo éstos dos últimos factores fijos o variables.

Normalmente se empleará cuando las condiciones de seguridad y encubrimiento de la unidad que se desplaza sean de importancia, tales como:

- 1) Cuando el movimiento deba ejecutarse de día y próximo a las primeras líneas.
- 2) Cuando exista una amenaza aérea inminente.
- 3) Para proporcionar el máximo de ocultamiento y engaño de la fuerza que se desplaza y obtener dispersión.

4.- Tipos de caminos.

a.- Rutas de desplazamiento.

Las condiciones en que se encuentran las rutas a emplear incidirán significativamente en la velocidad y seguridad de marcha de las unidades de transporte.

En la elección de las rutas se deberá considerar los reconocimientos existentes, o bien, solicitar que estos se efectúen, con el propósito de disponer de la información, que permita seleccionar el camino más adecuado.

b.- Tipos de caminos de acuerdo al grado de control sobre ellos.

1) Caminos abiertos.

En estos caminos se requiere un mínimo de control y supervisión, centrándose la atención en la unidad de marcha y en el control de cauces peligrosos u otros accidentes del terreno y obras de arte que requieran una señalización especial.

2) Caminos controlados.

Son aquellos sobre los cuales se establece una regulación (total o parcial) para su empleo, por medio de puestos de control de tránsito y patrullas; en ocasiones puede requerirse la autorización del mando para su empleo.

3) Caminos reservados.

Son aquellos destinados para el uso de una determinada unidad o tipo de tránsito.

5.- Elementos de control de los convoyes.

a.- Punto inicial de marcha (PIM).

Es un punto identificado en la carta y en el terreno, desde donde el convoy se constituye como tal, para iniciar el desplazamiento.

b.- Punto de término de marcha (PTM).

Es el lugar físico donde termina el desplazamiento de un convoy y el personal transportado se encuentra en condiciones de iniciar otra actividad y/o la carga es entregada al destinatario. La marcha finaliza cuando el último vehículo cruza el PTM.

c.- Zona de embarque y desembarque.

Son puntos o áreas donde el personal o carga se procede a embarcar o desembarcar en los vehículos que componen el convoy.

d.- Puntos de concentración.

Es el lugar físico donde se ubican los vehículos de un convoy, una vez que han sido descargados.

e.- Hora de paso.

Es el horario que se fija para que cada unidad de marcha pase por el PIM, o por cualquier punto de control en la ruta.

f.- Hora de despacho.

Es el horario que se calcula para que el último vehículo de la columna pase por el PIM.

g.- Hora de salida.

Es la hora en que cada unidad de marcha debe iniciar el movimiento para que el primer vehículo pase por el PIM a la hora de paso.

h.- Hora de llegada.

Es el horario que se fija para que el primer vehículo llegue al PTM, o al punto final de la jornada de marcha.

E.- Consideraciones para Marchas Especiales.

1.- Marchas nocturnas sin iluminación.

Para evitar accidentes y facilitar la conducción de los vehículos, se debe considerar guías a pie enfrente de los vehículos, en aquellas áreas donde la naturaleza del camino y las limitaciones de visibilidad así lo aconsejen.

Cuando se requiera obtener una mayor velocidad sin perder el ocultamiento, se puede emplear un sistema en el cual, solamente el primer vehículo de la unidad de marcha lleve luces encendidas, las que se pueden atenuar y dirigir su intensidad en una dirección específica.

Se debe mantener controlado el grado de iluminación autorizado, no se deberá emplear linternas sin filtros de colores. Además se deben tomar medidas especiales para ocultar o atenuar las luces interiores y de frenos de los vehículos

Los conductores deberán mantener el contacto con el vehículo que lo antecede.

2.- Marchas en barro.

Las marchas en estas condiciones pueden hacer intransitable un camino, debiéndose agotar las medidas para evitar que los vehículos se detengan mientras cruzan por el barro.

Se tratará de emplear cadenas en los neumáticos de tracción y se usarán las huellas profundas más utilizadas, siempre que los bordes laterales no constituyan un obstáculo.

La posición del cambio de marcha elegido no se debe variar, con el objeto de evitar el resbalamiento que se produce al aplicar una mayor potencia repentinamente.

En las pendientes resbaladizas la estabilización del vehículo, se efectuará principalmente empleando el motor como freno, manteniendo siempre la dirección hacia el frente, evitando el zigzaguo.

En las curvas se entrará despacio y acelerando lentamente.

3.- Marcha sobre terreno pantanoso.

Se deberá atravesar la zona pantanosa a la mayor velocidad posible, evitando detenerse para que la presión sobre el suelo en un mismo punto sea la menor posible.

El personal deberá descender del vehículo y estar preparados a empujar.

Cada vehículo deberá seguir una huella diferente para evitar a otros vehículos detenidos.

Se emplearán guías que señalen la ruta más conveniente.

En caso que el vehículo quede detenido, se deberá evitar que las ruedas sigan girando y profundicen las huellas.

Es conveniente quitar presión a los neumáticos, para aumentar la superficie de contacto.

4.- Marcha sobre nieve hielo o escarcha.

Se deberá emplear cadenas en los neumáticos de tracción.

Se deberá emplear un cambio de marcha lenta, sin efectuar cambios bruscos de velocidad y de dirección.

Se evitará virar en curvas muy cerradas, porque la tracción del vehículo producirá el frenado de éste, con el consiguiente resbalamiento.

5.- Paso por terrenos arenosos.

Los terrenos arenosos deben atravesarse con rapidez a pesar del resbalamiento constante de las ruedas.

Se debe disminuir la presión de los neumáticos para aumentar la superficie de contacto.

Adoptar las mismas consideraciones para las marchas en barro y pantano.

6.- Paso de vadeos.

Antes de pasar un vadeo se debe efectuar un reconocimiento para estudiar entre otro aspecto las características de los accesos y salidas, ancho útil del vadeo, clase de terreno del cauce, profundidad máxima y velocidad de la corriente.

Se deberán eliminar los obstáculos que presente el fondo del cauce.

Marchar con lentitud y si los vehículos deben pasar en columna, el vehículo posterior no ingresará hasta que el vehículo que lo antecede, haya despejado la salida del vadeo.

Se debe evitar que el ventilador del radiador quede sumergido aunque sea parcialmente.

Después del paso se verificará que en los vehículos no existan pérdidas de aceite, grasa o que exista agua en el cárter, caja de cambios, diferenciales, etc. Se deberá secar los frenos, las partes del sistema eléctrico y de encendido que se hubiesen humedecido.

7.- Desembarque de vehículos por rampa de barcas.

Los vehículos que sean desembarcados desde barcas deben estar preparados previamente para evitar sufrir desperfectos producto de la acción del agua salada y poder circular por superficies de difícil transitabilidad.

Se deben impermeabilizar los sistemas eléctricos, distribuidores, cajas reguladoras de voltaje, motores de partida, generadores, sistemas de aire acondicionado, etc.

Los neumáticos deben tener la presión mínima, para aumentar la superficie de contacto con el suelo.

Los conductores deben circular a una velocidad uniforme y lenta por la rampa, evitando caer bruscamente sobre la superficie de la playa

Una vez presentado el vehículo al término de la rampa, se esperará que la resaca retire el agua y se procederá a desembarcarlo.

El conductor iniciará el desplazamiento con la tracción máxima colocada en todas las ruedas y en una marcha que le proporcione potencia a las ruedas.

La marcha seleccionada no se cambiará hasta que el vehículo llegue a una superficie que tenga la consistencia adecuada, objeto no disminuir la velocidad de avance.

Al existir una cantidad de agua que supere su capacidad de vadeo de los vehículos, es recomendable desembarcarlos con el motor apagado y remolcados por un vehículo de rescate.

Una vez en tierra los vehículos deberán ser revisados, se secarán sus componentes principales y serán inflados los neumáticos (en terreno sin arena).

CAPÍTULO 08

COMPAÑÍA DE APOYO DE PLAYA.

A.- Introducción.

La compañía de apoyo de playa es una organización de tarea que se estructura para cada operación, destinada a traspasar el sistema de apoyo logístico desde abordó a tierra, materializando para ello, la ZAP.

Su organización se basa en las necesidades de apoyo logístico que requieren las unidades de asalto en la etapa inicial de la operación y está destinada principalmente a recibir los reabastecimientos de emergencia, facilitar el desembarco de material y personal a través de la playa, además de evacuar las bajas y prisioneros de guerra hacia abordó.

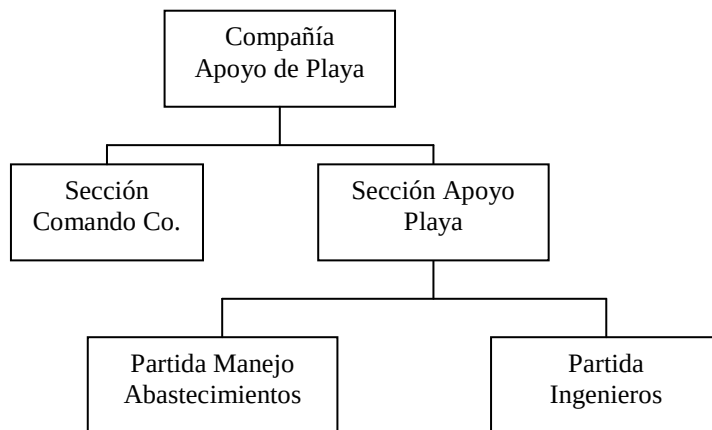
La casi totalidad del personal y material de ésta organización pertenece a la unidad de ASC y una vez que terminan de cumplir la función específica para lo que fueron creados se reintegran a sus unidades de origen.

Las unidades de la compañía de apoyo de playa cumplen su función operando desde la línea de la más alta marea hacia el terreno interior de la ZAP.

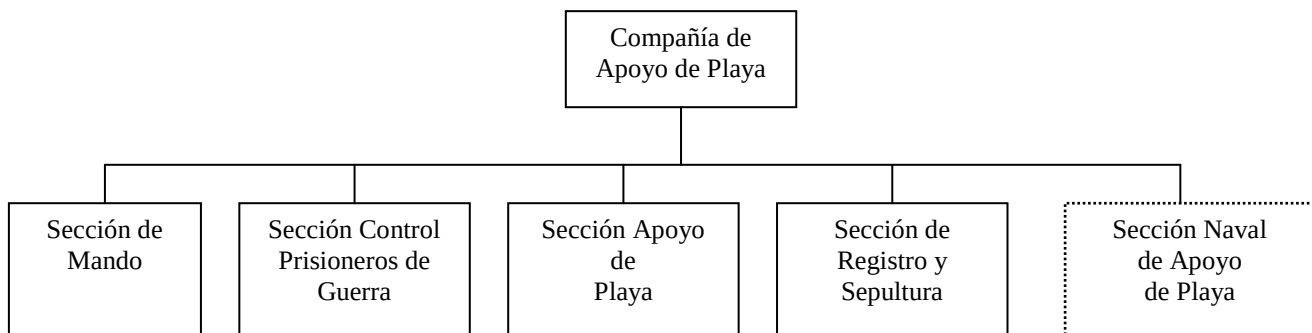
Las funciones de reconocimientos hidrográficos, señalización de rutas de varada, rescate y salvataje de embarcaciones siniestradas y señalización de playas de varada, son tareas de competencia de una organización de tarea, denominada unidad naval de apoyo de playa, cuya organización, establecimiento y equipamiento es de responsabilidad del comandante de la fuerza de tarea anfibia.

Es recomendable que la unidad naval de apoyo de playa al operar en la zona de apoyo de playa, debe ser dispuesta bajo el control operacional de la compañía de apoyo de playa, desde el inicio de la operación hasta el término del periodo de descarga general.

B.- Organización.



Esta es la organización establecida de acuerdo a la dotación reglamentaria, sin embargo, para satisfacer las necesidades de apoyo logístico a las unidades de asalto al producirse el desembarco, la unidad de apoyo de servicios de combate cubrirá temporal-mente, la siguiente organización con personal de todas sus unidades subordinadas y con personal naval asignado:



Las partidas de manejo de abastecimientos y de ingenieros, se encuentran integradas en la sección apoyo de playa.

C.- Tareas de la Compañía de Apoyo de Playa.

- 1.- Recibir los reabastecimientos de emergencia.
- 2.- Facilitar el desembarco de material y personal a través de la playa.

- 3.- Evacuar las bajas y prisioneros de guerra hacia abordó.

D.- Tareas de las Unidades Subordinadas.

- 1.- Sección naval de apoyo de playa.
 - a.- Efectuar el reconocimiento de las playas de varada para buques (cumplido por unidades de buzos tácticos), y para botes de asalto anfibio (BAP) por sección de reconocimiento anfibio y sección de comandos IM.
 - b.- Señalizar las rutas de varada.
 - c.- Remover o destruir los obstáculos de playa y señalar aquellos que sean de peligro para la navegación.
 - d.- Determinar y señalar los puntos de varada de los buques y embarcaciones de desembarco.
 - e.- Apoyar el rescate y salvataje de las embarcaciones y buques siniestrados en la playa de desembarco.
 - f.- Efectuar las reparaciones de emergencia a las embarcaciones de desembarco.
 - g.- Apoyar la seguridad local de la zona de apoyo de playa.
 - h.- Apoyar la evacuación de las bajas y prisioneros de guerra.
 - i.- Controlar el tráfico de embarcaciones en el área marítima próxima a la playa.
 - j.- Mantener informado al mando de la compañía de apoyo de playa del progreso del movimiento buque-playa y de las actividades navales en el área marítima.
 - k.- Reconoce y establece la ubicación más adecuada para la planta de obtención de agua potable.

2.- Unidades IM de la compañía de apoyo de playa.

- a.- Localizar, señalar y establecer las zonas de descarga de abastecimientos y equipos.
- b.- Preparar y operar las zonas de aterrizajes de helicópteros en la zona de apoyo de playa (ZAP).
- c.- Apoyar a las unidades que desembarcan en la evacuación de la ZAP.
- d.- Marcar o remover los obstáculos que dificulten las operaciones de la unidad en la playa.
- e.- Reconocer, señalar, mejorar y construir las vías de evacuación de la playa hacia terreno interior.
- f.- Controlar el tráfico de vehículos y unidades en la ZAP.
- g.- Evacuar bajas y prisioneros de guerra abordo.
- h.- Recuperar vehículos estancados y efectuar las reparaciones de emergencia
- i.- Mantener un control actualizado de material, equipos y unidades desembarcadas.
- j.- Recepcionar, cargar y descargar los vehículos, embarcaciones y helicópteros que transporten abastecimiento y material.
- k.- Distribuir el apoyo logístico solicitado por las unidades apoyadas.
- l.- Organizar, establecer y controlar la defensa local de la ZAP.
- m.- Establecer el área de sepulturas en la ZAP.
- n.- Reconocer y establecer área de ubicación de la planta de obtención de agua potable.

E.- Sección Plana Mayor de la Compañía de Apoyo de Playa.

- 1.- Organiza y establece la ZAP.

- 2.- Mantiene un control actualizado de los medios desembarcados.
- 3.- Coordina la evacuación de bajas y prisioneros de guerra.
- 4.- Organiza y controla el dispositivo de defensa local de la ZAP.
- 5.- Controla y conduce las operaciones logísticas en ejecución.
- 6.- Solicita al grupo TACLOG el desembarco de medios para satisfacer los requerimientos de las unidades en tierra y que no se encuentran disponibles en la ZAP.
- 7.- Para el desembarco conformará una partida avanzada que:
 - a.- Se conformará sobre la base de la sección plana mayor, sección sanidad, sección naval de apoyo de playa y sección de apoyo de playa, al mando del comandante de la compañía de apoyo de playa.
 - b.- Desembarca en las primeras olas de desembarco junto a las unidades de combate, con el propósito de coordinar y controlar todas las tareas asignadas, asegurar la recepción eficiente de los reabastecimientos de emergencia y descarga general, además de coordinar la evacuación de bajas y prisioneros de guerra.
 - c.- Reconoce la playa de desembarco y coordina con la sección hidrográfica, la ubicación de los puntos de varada de las embarcaciones y buques de desembarco.
 - d.- Reconoce y establece las rutas de tránsito y evacuación de la playa en el interior de la ZAP.
 - e.- Determina la ubicación de las distintas instalaciones y depósitos de material y equipo en la ZAP.
 - f.- Establece y señala las zonas de aterrizajes de helicópteros.
 - g.- Establece el PCT adelantado.

- h.- Prepara la playa para la recepción del equipo, material y unidades a desembarcar durante el período de descarga selectiva y general.
- i.- Establece comunicaciones con las unidades apoyadas y grupo TACLOG.
- j.- Reconoce la ZAP para el establecimiento del sistema de seguridad local.

F.- Sección de Apoyo de Playa.

- 1.- Establece y señala las zonas de descarga de abastecimientos y equipos.
- 2.- Prepara y opera la zona de aterrizaje de helicópteros.
- 3.- Recepciona, descarga, carga y despacha la carga que llega o sale de la ZAP.
- 4.- Controla el tráfico de vehículos y unidades en la ZAP.
- 5.- Señaliza y asegura las rutas de evacuación de la playa de desembarco y rutas interiores de la ZAP.
- 6.- Marca y remueve los obstáculos que dificultan la operación de las unidades en la playa de desembarco.
- 7.- Contribuye a rescatar vehículos estancados en la arena y les efectúa las reparaciones de emergencia necesarias.
- 8.- Orienta a las unidades que desembarcan respecto a las vías de evacuación y tránsito en la ZAP.
- 9.- Mantiene un control actualizado del material y equipo recepcionado y existente en la ZAP.
- 10.- Distribuye el material y equipo requerido por las unidades apoyadas.
- 11.- Operar la planta de obtención de agua potable.

G.- Sección de Control de Prisioneros de Guerra.

- 1.- Establece y prepara el área de aposentamiento de los prisioneros de guerra (PG).

- 2.- Controla y asegura a los PG.
- 3.- Evacuar a los PG desde la ZAP hacia abordó.
- 4.- Mantiene un control y registro estadístico de los PG.

H.- Sección de Registro y Sepultura.

- 1.- El registro y sepultura de muertos es una función de mando en todos los niveles y consiste en rebuscar, recuperar los cuerpos, identificarlos, registrarlos y finalmente proporcionar una adecuada sepultura al personal fallecido, según lo disponga el mando o lo permita la situación táctica.
- 2.- La acción se inicia con la rebusca, recuperación, identificación y acumulación de cuerpos en los puntos de recolección de personal fallecido, en cada área de responsabilidad táctica de las unidades.
- 3.- Las funciones principales serán:
 - a.- Registrar y llevar un control estadístico del personal fallecido y de su lugar de sepultura.
 - b.- Ubicar y establecer un área de cementerio ó fosa común, según se disponga para enterrar al personal fallecido.
 - c.- Enterrar en el lugar determinado en la ZAP, al personal fallecido.
 - d.- Evacuar los informes de personal fallecido que se dispongan.
 - e.- Evacuar abordó los cadáveres que se dispongan.
- 4.- Esta unidad mantendrá informado a la sección S-1 del control y registro del personal fallecido
- 5.- En el caso que los restos no puedan ser repatriados los cementerios de campaña deberán quedar claramente demarcados en el terreno y en la cartografía disponible.

- 6.- Los cuerpos al ser recepcionados deberán:
- a.- Ser identificados por medio de herretes, marcas en el cuerpo, efectos personales o información del personal de la unidad de donde proviene el cadáver
 - b.- Para cada cuerpo se debe confeccionar un informe de sepultura.
 - c.- Se almacenarán los efectos personales con una relación adjunta para posteriormente ser remitidos a sus deudos.
 - d.- Una placa del herrete quedará en el cuerpo del difunto y la segunda será guardada junto a los efectos personales.
 - e.- El cadáver será evacuado abordo según las disponibilidades, o bien, será sepultado en el cementerio de campaña habilitado en el área de apoyo logístico respectiva.
 - f.- El armamento y equipo IM del fallecido será entregado al encargado de abastecimiento clase II.

I.- Sección de Sanidad.

Su función es establecer una instalación de sanidad del tipo puesto de curación de tropas adelantado, que desembarca con las unidades de combate y se establece en tierra para:

- 1.- Efectuar el TRIAJE y estabilización preliminar de los heridos graves, mientras esperan el medio de evacuación abordo.
- 2.- Preparar y evacuar al buque hospital los heridos que requieran una atención especializada de tercer y cuarto escalón de Sanidad.

Esta partida de sanidad permitirá recuperar más rápidamente al personal con heridas leves o menos graves y aumentar la probabilidad de sobrevivir del personal grave.

J.- Concepto de Operación de la Compañía de Apoyo de Playa.

La compañía de apoyo de playa, es una unidad que posee un componente naval y de Infantería de Marina y que constituye el primer escalón que se instala en tierra para apoyar logísticamente a las unidades de la FD.

Durante los primeros momentos de la fase asalto, los principales medios de apoyo logístico estarán basados abordo, en depósitos flotantes y en cargas preposicionadas para ser transportadas a tierra en embarcaciones o helicópteros. Estos reabastecimientos deberán ser trasladados, en lo posible, directamente desde abordo a la unidad apoyada.

Durante las primeras operaciones el esfuerzo se orientará a asegurar el funcionamiento de la ZAP señalizar y preparar la varada de los buques de desembarco y a la evacuación de heridos abordo.

El desarrollo de las instalaciones y medios en tierra, se efectúa en forma paralela al desarrollo de las operaciones de combate.

En la medida que aumentan los medios humanos y materiales en tierra, la ZAP se irá consolidando y aumentará su capacidad de apoyo. Además, se comenzará a establecer en el área de apoyo logístico las restantes instalaciones de las unidades de la AAL y se podrá apoyar de manera integral a las unidades de maniobra en tierra.

En las primeras olas de asalto, se debe desembarcar a la partida avanzada de la compañía apoyo de playa que al llegar a tierra toma contacto con la sección de reconocimiento, que normalmente será infiltrada al área objetivo Pre día D ó Pre hora H, y obtiene la información de detalle de los reconocimientos efectuados en la playa.

La sección naval de apoyo de playa normalmente desembarca en la siguiente secuencia:

- 1.- Pre día D u hora H, se infiltra a las unidades de fuerzas especiales (buzos-tácticos, sección de reconocimiento anfibio o sección de comandos), la que reconoce y señaliza las playas y rutas de varada para buques y embarcaciones menores (BAP).

- 2.- La plana mayor desembarca en las primeras olas de desembarco, como parte de la partida avanzada de la compañía de apoyo de playa, toma contacto con las unidades de reconocimiento, establece el puesto de mando y los enlaces con el buque control principal y la compañía de apoyo de playa.
- 3.- Secuencialmente de acuerdo al plan de desembarco desembarca la partida de salvataje y reparación de embarcaciones, además de las unidades encargadas de los depósitos flotantes de combustible y agua.

La sección naval de apoyo de playa efectúa la preparación de las rutas de varada, señalización de obstáculos, además de marcar la playa para las olas de desembarco, operando hasta que el período de descarga general ha concluido. Posteriormente restituye al personal a sus unidades de origen en la medida que cumplen con la función específica para la cual fueron creados.

La sección plana mayor de la compañía de apoyo de playa establece comunicaciones con los mandos de las unidades apoyadas y grupo TACLOG, para recibir y coordinar los requerimientos de apoyo, efectúa los reconocimientos necesarios para ubicar las distintas instalaciones, los lugares de almacenamiento de los abastecimientos y el PCT, que se establecerán en la ZAP.

La sección de apoyo de playa reconoce los distintos caminos existentes para la evacuación de la playa, prepara los lugares de almacenamiento de abastecimientos, ubica los guías y policías militares y establece los equipos de recepción de material y vehículos en cada punto de varada de embarcaciones y buques de desembarco.

En la medida que llegan a la playa los abastecimientos y equipos, son descargados desde los helicópteros y/o embarcaciones y posteriormente distribuidos a las unidades apoyadas.

El grueso de la compañía de apoyo de playa, especialmente el material pesado, será desembarcado en la primera ola de desembarco de buques del tipo LST, debiendo desembarcar los vehículos de rescate en primera prioridad, con el objeto de apoyar en mejor forma el desembarco del resto del material.

El personal que compone la compañía de apoyo de playa debe emplear un distintivo fácil de identificar para el resto del personal. Esto ayuda a que el personal de otras unidades, los reconozcan como tal y sigan sus instrucciones.

Es importante que la organización y control de la playa de desembarco sea eficiente, con el propósito de evitar aglomeración y congestión en las rutas de evacuación de la playa. Se deben considerar rutas distintas de evacuación para personal a pie y vehículos.

Normalmente el PCT, se ubicará próximo a la playa, desde donde se puede facilitar la evacuación abordo, empleando helicópteros o embarcaciones. Esta unidad debe estar capacitada para efectuar el triaje y tratamientos de urgencia que estabilicen a los heridos graves, en caso de no existir disponibilidades de medios de evacuación, su ubicación debe proteger a los heridos del medio ambiente y del fuego enemigo.

Para la evacuación de heridos y prisioneros de guerra se emplearán principalmente los medios que llegan a la playa y regresan abordo y en lo posible, los prisioneros de guerra deben ser evacuados en medios distintos a los empleados por los heridos propios.

Una vez desembarcado e instalado el PM de la AAL, asumirá el control de las operaciones logísticas. El personal de la compañía de apoyo de playa se irá restituyendo a sus unidades de origen en la medida que cesen sus funciones específicas, con el objeto de permitir que opere la AAL como tal.

Al desembarcar el material en la playa y exista en la rampa una cantidad de agua superior a la capacidad de vadeo de los vehículos es conveniente sean desembarcados, con sus equipos eléctricos (generador, alternadores, motores de partida, distribuidor, cajas reguladoras, etc.) impermeabilizados y con el motor detenido.

Se utilizará un vehículo de rescate en cada punto de varada, el cual, remolcará desde la rampa a los vehículos con el motor detenido y una vez que se encuentra en la playa; se revisan y secan los componentes antes indicados y posteriormente se hace andar el motor.

En tierra una vez establecida la AAL, se pueden ocupar dos áreas logísticas:

- 1.- Establecer un área de apoyo logístico en terreno interior y desde ésta ubicación apoyar a la fuerza.
- 2.- Mantener la ZAP, para recibir y evacuar medios y establecer un área de apoyo logístico en terreno interior.

La decisión de que sistema de áreas de apoyo emplear estará determinada principalmente por el tipo de operaciones a ejecutar, el tamaño de la cabeza de playa y los medios logísticos necesarios para apoyar la operación.

K.- Comunicaciones.

La compañía de apoyo de playa normalmente debe cubrir las siguientes redes de comunicaciones:

- 1.- Red PRITAC de la fuerza de desembarco.

Para mantener actualizado la situación táctica de las unidades de maniobra y como red de respaldo de la SECTAC.

- 2.- Red SECTAC de la fuerza de desembarco.
 - a.- Recibirá los requerimientos de apoyo de las unidades.
 - b.- Coordinará la distribución de los medios.
 - c.- Solicitará al grupo TACLOG, los abastecimientos que no dispone en tierra para satisfacer los requerimientos de apoyo.
 - d.- Solicitará al grupo TACLOG, los medios de transporte aéreos y de superficie, necesarios para la evacuación de heridos y prisioneros de guerra.
- 3.- Red de mando de la compañía apoyo de playa.
 - a.- Por medio de esta red controlará y conducirá a las unidades subordinadas.
 - b.- En la medida que la situación lo permita, esta red deberá ser reemplazada por una red alámbrica

4.- Red de coordinación naval.

La sección naval de apoyo de playa establecerá esta red con el buque control principal del movimiento buque-playa, para coordinar el arribo de las distintas olas de desembarco a la playa, controlar el movimiento de embarcaciones en el área interior de transporte y coordinar el rescate y salvataje de embarcaciones siniestradas en la playa de desembarco.

5.- Red de operaciones aéreas.

La compañía de apoyo de playa por esta red coordinará la recepción y despacho de helicópteros en la ZAP.

L.- Apoyo a Operaciones Helitransportadas.

Cuando la FD efectúe operaciones helitransportadas, deberá organizar una unidad de apoyo logístico especial que opere en estas circunstancias.

Esta unidad recibirá la denominación de sección de apoyo logístico helitransportado y su misión será: facilitar el aterrizaje y movimiento de fuerzas helitransportadas, equipos y abastecimientos en las zonas de aterrizajes y evacuar las bajas y prisioneros de guerra seleccionados.

La sección de apoyo logístico helitransportado es una organización de tarea que se diseñará para cada operación de apoyo según las tareas que se asignen.

Esta unidad cumplirá sus funciones en la zona de aterrizaje de helicópteros seleccionada por el mando de la unidad apoyada y estará bajo el control operacional o asignada a la unidad apoyada.

1.- Tareas de la unidad de apoyo logístico helitransportada.

- a.- Preparar, señalizar y operar la zona de aterrizaje de helicópteros.
- b.- Organizar y establecer los depósitos de abastecimiento, áreas de recolección de bajas y prisioneros de guerra, puesto de mando y posiciones defensivas para la seguridad local del área.

- c.- Organizar y establecer el sistema de seguridad local del área.
- d.- Controlar y dirigir el despegue y aterrizaje de helicópteros en la zona de aterrizaje.
- e.- Cargar y descargar los helicópteros.
- f.- Controlar el tráfico de personal y vehículos en el área.
- g.- Distribuir los abastecimientos requeridos a la unidad apoyada.
- h.- Mantener un control estadístico de los abastecimientos disponibles y solicitar al grupo TACLOG, ó a la AAL los reabastecimientos necesarios.

2.- Organización.

Las unidades y personal que componen esta partida pueden provenir de las a unidades apoyadas o de la AAL.

Normalmente cuando el apoyo logístico de la unidad helitransportada a requiere del establecimiento de instalaciones logísticas, el grueso de la unidad de apoyo será conformada con medios de la AAL.

Cuando no se requiera el establecimiento de instalaciones especiales y solamente los helicópteros deban dejar el reabastecimiento, la unidad apoyada cumplirá estas funciones.

El guiado y señalización inicial de la zona de aterrizaje de helicópteros usualmente es efectuado por la unidad apoyada o por unidades de la sección de reconocimiento anfibio.

3.- Concepto de empleo.

La PAL helitransportada, será distribuida en las diferentes olas de helicópteros programadas y en el caso de no ser transportada en una sola ola deberá distribuir sus medios de acuerdo a la siguiente secuencia:

- a.- Primera prioridad: equipo avanzado (conformado por personal de todas las unidades subordinadas).

- b.- Segunda prioridad: equipo de sanidad y escuadra de manejo de abastecimiento.
- c.- Tercera prioridad: puesto de mando.

Equipo avanzado toma contacto con la unidad que marca la zona de aterrizaje y efectúa los reconocimientos para el establecimiento de las instalaciones logísticas, establece el puesto de mando avanzado de la partida, selecciona los puntos de aterrizaje, carga y descarga de helicópteros y establece los puntos de concentración de evacuación de bajas y prisioneros de guerra.

Se establece el sistema de comunicaciones con la unidad apoyada, con el grupo TACLOG o con la AAL, con los helicópteros y una red interna.

Posteriormente en las olas restantes, recalán las unidades subordinadas, iniciándose la operación de la partida, siguiendo los mismos procedimientos de la operación de la compañía de apoyo de playa.

Esta partida puede actuar en apoyo a unidades que efectúan el movimiento buque-playa empleando helicópteros como medio de transporte, como también, en apoyo a unidades que se encuentran operando en una ubicación lejana al área de apoyo logístico o ZAP, donde se requiere que el apoyo se transporte por medio de helicópteros.

Esta unidad es la componente naval de la compañía de apoyo de playa, que es asignada o puesta bajo su control operacional durante el movimiento buque-playa hasta el término del período de descarga general.

M.- Sección Naval de Apoyo de Playa.

La sección naval opera normalmente desde la línea de alta marea (LAM) hacia el mar y los restantes componentes de la compañía de apoyo de playa, que constituyen la componente IM de ésta organización, cumplen sus funciones desde la LAM, hacia terreno interior dentro de la ZAP.

1.- Organización.

La organización de esta unidad depende de los requerimientos operativos que tenga la fuerza naval para poder desarrollar el movimiento buque-playa de manera eficiente y segura.

2.- Unidades de la sección naval de apoyo de playa.

a.- Sección plana mayor.

Esta unidad estará al mando de un oficial naval, que normalmente desembarcará junto a la partida avanzada de la compañía de apoyo de playa en las primeras olas de desembarco.

Organizará, controlará y conducirá la operación de las distintas unidades subordinadas, coordinando su accionar con la sección de apoyo de playa.

Conducirá y controlará la varada de las distintas olas de desembarco.

Mantendrá un enlace permanente con el buque de control principal para coordinar y controlar el tráfico de embarcaciones entre el área interior del transporte y la playa de desembarco.

Coordinará el empleo de las unidades subordinadas en el plan de defensa de la ZAP.

Controlará el tráfico de embarcaciones en el área próxima a la playa.

Mantendrá informada a la compañía de apoyo de playa respecto del progreso del movimiento buque-playa y de las actividades navales en el área marítima próxima a la playa.

Coordinará el despacho de embarcaciones para la evacuación de bajas y PG.

b.- Sección hidrográfica.

Esta unidad normalmente estará integrada por unidades de buzos tácticos, o bien, por unidades IM de reconocimiento anfibio o secciones de comandos.

Cuando éstas unidades desarrollan operaciones Pre día D y Pre hora H, estarán bajo el control operacional ó asignadas al Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia (CFTA).

Reconocerán las playas de desembarco.

Señalizarán las rutas y puntos de varada de los buques y embarcaciones de desembarco.

Destruirán y/o removerán los obstáculos de playa que impidan ó dificulten la aproximación de los buques y embarcaciones en las rutas de varada.

Señalizarán los obstáculos que presenten peligros a la navegación.

c.- Sección de depósitos flotantes.

Es la responsable de varar, fondear, operar y asegurar los dispositivos flotantes de agua y/o combustibles que se empleen en las playas de desembarco.

d.- Sección de rescate y salvataje de embarcaciones.

Apoyar el rescate y salvataje de embarcaciones y buques de desembarco siniestrados en la playa.

Efectuar las reparaciones de emergencia de embarcaciones menores en la playa de desembarco.

CAPÍTULO 09

GRUPO TÁCTICO LOGÍSTICO.

A.- Introducción.

El grupo TACLOG es una organización de tarea que dispone el mando de la FD, durante la ejecución del movimiento buque-playa, para que se efectúe el contacto y coordinación con el grupo de control naval y la compañía de apoyo de playa, para hacer expedito y eficiente la ejecución del desembarco.

El grupo TACLOG cumple funciones orientadas al ámbito táctico de las unidades de combate en tierra y en el área del apoyo logístico, con el propósito de hacer llegar a tierra en el momento y lugar requeridos, las unidades y abastecimientos necesarios para la conquista de la cabeza de playa.

Debe ir embarcado junto al grupo de control naval y en el caso que se active la sección de control naval alternativo, para el control de una segunda área de desembarco, se debe disponer de una partida TACLOG embarcada con esa unidad.

El grupo TACLOG no forma parte del grupo de control naval sino que establece el enlace y coordinación entre el PM de la FD y esa organización naval

B.- Misión del Grupo Táctico-Logístico.

Con el propósito de contribuir a controlar el movimiento buque-playa:

- 1.- Comunicar al grupo de control naval los requerimientos de transporte de unidades y abastecimientos durante el movimiento buque-playa y para el reembarque de la FD.
- 2.- Asesorar al grupo de control naval en el desembarco de las unidades IM y sus abastecimientos, de acuerdo al concepto de las operaciones en tierra y el plan de desembarco.
- 3.- Informar al CFD sobre la ejecución y grado de avance del plan de desembarco durante el movimiento buque-playa.

- 4.- Conocer en todo momento las unidades que se encuentran desembarcadas y la situación de cumplimiento de cualquier requerimiento de apoyo logístico solicitado por las unidades de asalto en tierra.
- 5.- Monitorear el movimiento de las olas programadas de superficie y de helicópteros para asegurar que las unidades y abastecimientos arriben a los lugares y en los momentos requeridos.
- 6.- Asegurar que los reabastecimientos de emergencia, en los depósitos flotantes y las cargas preposicionadas, estén preparadas y con capacidad de respuesta para ser desplazadas en forma rápida y expedita al lugar donde se requieran en tierra.
- 7.- Planificar y coordinar la preparación y despacho de las olas no programadas.
- 8.- Coordinar y asesorar en el reembarque de la FD.

C.- Organización del Grupo Táctico-Logístico.

La organización de tarea del grupo TACLOG, se diseñará de acuerdo al tipo de operación y a las unidades que en ella participen.

Se organizará una unidad TACLOG, en cada nivel en que el grupo de control naval se establezca como tal.

En su organización se debe considerar al personal de la plana mayor de la FD, principalmente de las secciones de operaciones (S-3) y logística (S-4), además de un representante de la AAL.

El personal debe estar familiarizado con la planificación en general y particularmente con: el esquema de maniobra en tierra, plan de desembarco, plan de embarque, procedimientos navales de control del movimiento buque-playa para unidades de superficie y helicópteros y plan logístico.

Asumirá el mando del grupo TACLOG durante la fase de descarga selectiva y hasta que finalice el desembarco de las unidades de maniobra y de apoyo de combate., quien designe el CFD (segundo comandante, oficial S-3 o el oficial S-4 de la FD).

Posteriormente y basado en la situación táctica del momento, el comandante de la FD, ordenará transferir las funciones del grupo TACLOG al comandante de la AAL, hasta el término de la descarga general y desembarco de la fuerza expedicionaria.

El grupo TACLOG está compuesto por una sección de operaciones, sección logística, sección embarque y desembarque de material y sección de comunicaciones.

1.- Sección de operaciones.

Conducir y controlar el grupo TACLOG desde el inicio del movimiento buque-playa hasta el término del desembarco de las unidades que participan en el esquema de maniobra en tierra.

Coordinar las transferencias de material y unidades, Pre día D y Pre hora H.

Monitorear las olas programadas a horario.

Asesorar y coordinar con el grupo de control naval el despacho de las olas a pedido y la conformación y desembarco de las olas no programadas.

Coordinar el desembarco de las unidades de reserva.

Asesorar en la planificación y ejecución del plan de desembarco.

Recomendar el tipo de medio de superficie o aéreo más conveniente a utilizar para desembarcar unidades, sobre la base de la situación táctica, ubicación en tierra y disponibilidad de medios de transporte.

Informar sobre la prioridad de desembarco de los distintos requerimientos de unidades y apoyo logístico, especialmente en los períodos de congestión o cuando la situación táctica y/o niveles de acumulación de abastecimientos en tierra así lo requieran.

Informar de la necesidad de hacer cambios en el plan de desembarco y su efecto en la situación táctica en tierra.

Mantener registros actualizados del progreso del desembarco y la carta de situación en tierra.

Informar al CFD acerca de la situación táctica y logística en tierra y de cualquier circunstancia que pueda alterar el plan de desembarco.

Monitorear la situación táctica en tierra con el objeto de poder anticipar requerimientos de apoyo, coordinar el desembarco de olas no programadas y recomendar ajustes o modificaciones al plan de desembarco.

Coordinar la evacuación de PG abordo, recomendando el medio de transporte más apropiado.

Coordinar y asesorar en el reembarque de la FD.

2.- Sección logística.

Monitorear el desembarco de los reabastecimientos de emergencia ubicados en los depósitos flotantes y cargas preposicionadas, de acuerdo a los requerimientos solicitados por las unidades de asalto.

Coordinar el proceso de descarga selectiva y descarga general.

Informar sobre la ubicación abordo, de los distintos abastecimientos, equipos y unidades, requeridos por las unidades en tierra.

Recomendar el medio de transporte mas adecuado, para desembarcar determinados abastecimientos, equipos y evacuación de bajas, sobre la base de la situación táctica, lugar de entrega en tierra y disponibilidad de medios.

Mantener registros actualizados del progreso del desembarco de equipos y abastecimientos, los que se encuentran abordo y los requerimientos de apoyo logístico cumplidos, en ejecución y los pendientes.

Informar al CFD sobre la situación logística en tierra, especialmente respecto a los artículos definidos como críticos.

Coordinar el desarrollo y establecimiento de las instalaciones de la ZAP y zona de aterrizaje de helicópteros, con la compañía de apoyo de playa y las partidas de apoyo logística helitransportadas.

Coordinar la evacuación de bajas abordo, recomendando el medio de transporte más adecuado, de acuerdo a cada situación.

Mantener al día la ubicación de los buques de transporte e informar a la compañía de apoyo de playa, los cambios que ocurran.

Coordinar y asesorar en el reembarque del material y abastecimientos de la FD.

3.- Sección de embarque y desembarque.

Esta unidad embarcará un equipo de embarque/desembarque de material abordo de cada buque donde exista abastecimientos y equipo IM con el objeto de facilitar su identificación, ubicación y descarga desde abordo.

4.- Sección de comunicaciones.

Instalará, establecerá y operará las redes de comunicaciones del grupo TACLOG que se designen en cada operación.

D.- Comunicaciones de Grupo Táctico-Logístico.

Las redes de comunicaciones que cubre el grupo TACLOG, dependen del tipo de operación, sin embargo, se debieran establecer al menos las siguientes:

1.- Red PRITAC de la fuerza de desembarco.

Para mantener actualizada la situación táctica de la fuerza de desembarco.

2.- Red SECTAC de la fuerza de desembarco.

Para recibir y coordinar los requerimientos de apoyo logístico, evacuaciones de bajas y prisioneros de guerra.

3.- Red táctica-logística.

Se establece con la compañía de apoyo de playa, partida de apoyo logístico helitransportada, AAL y las partidas de embarque/desembarque, para coordinar y

recepcionar los requerimientos de abastecimientos que no puedan ser satisfechos desde las instalaciones de ASC en tierra.

El enlace entre el grupo de control naval y el grupo táctico logístico es directo y personal cuando están embarcados en el mismo buque.

En el caso que no se encuentren embarcados en el mismo buque, o el control de operaciones logísticas y del grupo TACLOG, hubiese sido traspasado a tierra, será necesario incluir al grupo de control naval en la red TACLOG.

TRATADO 3

CAPÍTULO 01

INSTALACIONES DE APOYO DE SERVICIO DE COMBATE.

A.- Introducción.

Para la operación en tierra de las distintas organizaciones de ASC, es necesario establecer, organizar y operar áreas de terreno que permitan desarrollar de manera eficiente las tareas de apoyo logístico.

El tipo, cantidad, extensión y las capacidades específicas de las instalaciones terrestres variarán para cada operación y dependerá del concepto de las operaciones establecido para apoyar una determinada unidad, de acuerdo a su misión.

El concepto de las operaciones de la FD, deberá incluir el sistema de protección y seguridad que se deberá otorgar a las áreas de apoyo logístico, ya que estas instalaciones constituyen un blanco prioritario para el enemigo.

Dependiendo del tipo de operaciones y los requerimientos de apoyo se podrá establecer las siguientes áreas de ASC en tierra.

- 1.- Zona de apoyo de playa ZAP.
- 2.- Área de apoyo logístico.
- 3.- Área de apoyo logístico helitransportado (AALH).
- 4.- Puntos de reparación y reabastecimiento adelantados (PRRA).

Las áreas de ASC mencionadas pueden operar de manera independiente, o bien, interrelacionadas, de acuerdo a la situación y a la disposición de los medios en el terreno

El PM de la AAL mantiene un control centralizado de la ZAP, AAL y PRRA, mientras que el AALH, está bajo el control operacional o asignada a la unidad helitransportada apoyada.

B.- Zona de Apoyo de Playa (ZAP).

La ZAP es el área ubicada en la playa de desembarco y sus inmediaciones, organizada, establecida y operada en tierra por la compañía de apoyo de playa.

Esta área contiene las instalaciones y facilidades de apoyo logístico necesarias para permitir el desembarco de tropas, abastecimientos y material, que apoya a las unidades de maniobra, e incluye además, las instalaciones requeridas para la evacuación de bajas y prisioneros de guerra.

La ZAP es normalmente la primera instalación logística establecida en tierra durante el desarrollo de la fase asalto de una operación anfibia.

El comandante de la AAL en la medida que se desembarcan los medios de apoyo de servicio de combate y asume el control de las operaciones de apoyo logístico en tierra, puede desactivar la ZAP, mantenerla o reforzarla.

En muchas ocasiones la ZAP, se refuerza de tal manera que puede llegar a ser la única área, en donde se establecen instalaciones de apoyo logístico en tierra.

Cuando se establece el área de la AAL y se mantiene activada la ZAP, esta última, es empleada para mantener el flujo de abastecimientos, equipos y evacuación de heridos y prisioneros de guerra, entre los buques de transporte y el área de apoyo logístico.

C.- Área de apoyo logístico.

El área de apoyo logístico es un área ubicada entre la ZAP y las unidades de primera línea, siendo organizada, establecida y operada por la AAL para aproximar el apoyo logístico a las unidades y aumentar su capacidad de respuesta a las solicitudes de apoyo.

En esta área se establece normalmente el PM de la agrupación y las instalaciones necesarias para satisfacer los requerimientos de sanidad, mantenimiento, abastecimientos y transporte de las unidades apoyadas.

Por su función, el área de apoyo logístico constituye uno de los objetivos principales del enemigo, siendo necesario adoptar las medidas de defensa activas y pasivas, requeridas para asegurar su supervivencia, tanto con medios de la AAL, como con la concurrencia de las otras unidades de la FD.

D.- Área de Apoyo Logístico Helitransportado (AALH).

En el AALH se ubicarán las instalaciones mínimas necesarias para apoyar unidades helitransportadas o unidades que se encuentran operando en lugares alejados, donde no es posible que el apoyo logístico sea transportado por tierra, desde la ZAP o la AAL.

La unidad que organiza, establece y opera esta área, es la partida de apoyo logístico helitransportada, la cual, es una organización de tarea conformada por personal y medios de la AAL y es asignada o puesta bajo el control operacional de la unidad apoyada.

Las instalaciones de apoyo son limitadas a los artículos críticos de abastecimientos, que será necesario reabastecer a la unidad apoyada para el cumplimiento de su misión.

Normalmente su organización considerará principalmente: la zona de aterrizaje de helicópteros y depósitos de agua, raciones, combustibles, munición y puesto de evacuación de bajas y prisioneros de guerra y eventualmente una partida de apoyo de mantenimiento y transporte estructurada de acuerdo a las necesidades de la unidad apoyada

E.- Puntos de Reparaciones y Reabastecimientos Adelantados.

Un PRRA, es una área o instalación móvil de apoyo logístico avanzada, similar a la concepción de empleo del AALH, ya que provee el apoyo logístico mínimo requerido por las unidades mecanizadas y/o aquellas unidades de rápido desplazamiento terrestre, que operan en el frente del dispositivo.

El PRRA está destinado a efectuar las reparaciones de emergencia, reabastecimiento de combustible, munición, agua y raciones; y su estructura orgánica depende de los requerimientos de apoyo requeridos por la unidad apoyada.

Los PRRA operan en las áreas avanzadas del dispositivo terrestre e inmediatamente a retaguardia de las unidades apoyadas.

Para esto deben estar equipados con vehículos del tipo taller móvil acondicionados especialmente para que transporten al personal técnico especializado, instrumentos y el material de reabastecimientos necesarios, los cuales, serán enviados desde el área de apoyo logístico hacia los PRRA.

El establecimiento de los PRRA aproxima el apoyo logístico a las unidades de maniobra, proporcionando, capacidad de respuesta y flexibilidad al sistema de apoyo logístico.

CAPÍTULO 02

ORGANIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE APOYO LOGÍSTICO.

La organización de la ZAP, debe estar orientada a permitir el adecuado manejo y evacuación de bajas y prisioneros de guerra, recibir y distribuir las distintas clases de abastecimientos durante la fase inicial del asalto anfibio.

Se debe considerar la instalación de zonas de aterrizaje de helicópteros, áreas de estacionamientos, rutas de tránsito y puntos de carga para vehículos y puntos de reunión para personal extraviado, áreas de custodia y evacuación de PG, área de PCT adelantado y puntos de evacuación de bajas.

Para facilitar la descarga, los abastecimientos y material a desembarcar durante el período de descarga selectiva, deberán estar preparados en pallets y/o estobos de manera de facilitar su manejo y transporte por helicópteros, en vehículos terrestres y/o embarcaciones de desembarco.

Esto evita la congestión de medios abordo y en tierra, además de permitir que los abastecimientos sean transportados rápidamente y descargados de manera eficiente en los puntos de entrega.

La organización de la ZAP deberá considerar en la medida que las características de la playa de desembarco y el terreno interior lo permitan, el establecimiento de áreas de depósitos de abastecimiento separados por clases, con el objeto de facilitar su control, recepción y distribución.

Los puntos de aterrizaje de helicópteros deberán estar ubicados y señalizados en lugares cercanos al PM de la compañía de apoyo de playa, depósitos de almacenamiento de abastecimientos y PCT Adelantado con el propósito de facilitar y hacer más expedito el manejo de la carga y evacuación de heridos y PG.

El PCT Adelantado debe estar ubicado en un lugar próximo o en la playa de desembarco, con el propósito de facilitar la recolección, concentración y evacuación de las bajas.

Las distintas instalaciones y depósitos de almacenamiento de abastecimientos, deberán ubicarse con una adecuada dispersión, en posiciones a cubierto de la observación y el fuego enemigo y en lugares que posean caminos que permitan su acceso con facilidad para recibir y distribuir la carga.

Los depósitos de clase III y V deben estar ubicados en posiciones alejadas, diametralmente opuestas y en lugares de baja circulación.

Se debe considerar el empleo de grúas y horquillas para facilitar y acelerar el manejo de la carga y descarga del material y reducir la cantidad de mano de obra requerida.

Las instalaciones que se establezcan en la ZAP deberán estar ubicadas en posiciones que faciliten la circulación del tráfico en el interior, obteniendo el máximo rendimiento de las rutas existentes en el lugar.

A.- Depósitos de Abastecimientos Clase I.

1.- Raciones.

Las raciones y víveres deben ser descargadas en pallets o redes de carga (chinguillos) y ubicadas en posiciones hacia terreno interior de la ZAP, en las cercanías donde se ubicará posteriormente el área de servicios.

Se debe considerar que normalmente en las operaciones de corta duración se empleará prioritariamente raciones de combate, siendo utilizado el rancho caliente en situaciones de entrenamiento, en áreas de pre despliegue o en situaciones de larga duración.

2.- Agua.

Los aljibes y depósitos de agua, deben ser instalados en las proximidades del área de servicios.

Las plantas generadoras de agua dulce, se deberán instalar en uno de los flancos de la playa, donde existan posibilidades de disponer de caminos o accesos que posibiliten el tránsito de vehículos con aljibes.

Para facilitar la distribución a las unidades se deberá considerar el empleo de bidones de una capacidad de 20 litros aproximadamente.

B.- Depósitos de Clases de Abastecimientos II y IV.

En este lugar se almacenarán todos los abastecimientos clase II y clase IV que no sean transportados por las unidades

apoyadas. Al igual que los abastecimientos clase I, se emplearán pallets y redes de carga para facilitar su manejo en tierra.

C.- Depósitos de Abastecimientos Clase III.

Los combustibles serán desembarcados inicialmente en tambores y posteriormente en camiones cisternas; debiéndose instalar en lugares próximos a las rutas disponibles o que se prepararán a corto plazo.

Adicionalmente se deberá considerar depósitos flotantes de combustible, o bien, reabastecimiento desde las barcasas cuando se varen en la playa de desembarco.

La ubicación de los depósitos flotantes normalmente será en los flancos de las playas siempre que existan rutas que faciliten su posterior distribución, con el propósito de no interferir la descarga de otros abastecimientos.

Para agilizar la distribución de los combustibles y lubricantes se deberá considerar el empleo de bombas eléctricas y manuales, que faciliten el trasvase de líquido desde los depósitos fijos a los estanques de distribución.

Se debe tener una disponibilidad de tambores o estanques pequeños de 20 litros aproximadamente, para facilitar la distribución a unidades que se encuentren en posiciones adelantadas.

D.- Depósitos de Abastecimientos Clase V.

La ubicación del área de almacenamiento de munición y explosivos debe estar ubicada en una posición diametralmente opuesta y con la suficiente separación, respecto al área de almacenamiento de combustibles.

Esta área debe estar ubicada en lugares de fácil acceso y en lo posible, aprovechar cavernas o lugares naturales que cumplan la función de recesos que protejan de la observación y del fuego enemigo a la munición; en caso contrario, se deberá construir recesos artificiales.

E.- Áreas de Estacionamiento de Vehículos y Mantenimiento.

Los vehículos una vez descargados en los depósitos de almacenamiento, deberán dirigirse a un área de estacionamiento de vehículos, la cual en lo posible, debe proporcionar protección

y encubrimiento. Los vehículos deben ser ubicados con el máximo de dispersión.

Las rutas de circulación y áreas de estacionamiento previamente deben ser revisadas por unidades de ingenieros, que verifiquen la existencia de minas y marquen las sendas por las cuales, los vehículos puedan circular sin inconvenientes.

En esta área se establece el equipo de apoyo de mantenimiento asignado a la compañía de apoyo de playa con el propósito de efectuar las reparaciones de emergencia de los vehículos que presenten fallas.

Esta área es ubicada en el sector de terreno interior dentro de la ZAP que posea las vías que faciliten el tránsito de vehículos.

F.- Área de Reunión de Tropas.

El área de reunión de tropas está destinada principalmente para ser ocupada por las unidades de la fuerza expedicionaria o por las unidades de reserva de la FD.

La selección, ubicación y señalización de ésta área es de responsabilidad de la compañía de apoyo de playa.

Es necesario considerar que las unidades que ocupan las áreas de reunión, deben abandonar las playas de desembarco de manera expedita para evitar aglomeraciones de personal y congestión en el lugar.

Para su selección y ubicación se debe tener presente el tipo de unidad a aposentar, el concepto de empleo, la situación táctica y las características del terreno con el objeto de asegurar una adecuada dispersión de las unidades y ubicarlas en el terreno de acuerdo a su orden de precedencia de movimiento y dirección futura de desplazamiento.

G.- Puntos de Evacuación de Bajos.

Los puntos de evacuación de bajos son los lugares donde se concentra y alista al personal que debe ser evacuado abordo, ya sea por medio de helicópteros o embarcaciones.

De preferencia debe estar ubicado en las proximidades de la playa de desembarco para facilitar su ubicación por parte del personal que debe concurrir a él, como también, facilitar el embarque en las embarcaciones para su traslado.

Se debe considerar en una ubicación próxima a los puntos de evacuación de bajas, la existencia de una zona de aterrizaje de helicópteros, con el objeto de facilitar la aeroevacuación de los heridos y enfermos.

El personal de sanidad que cubre estos puntos, proviene del PCT, y desembarca junto a las primeras olas de desembarco.

En la vecindad de estos puntos se establecerá el PCT adelantado, el cual en la medida que se desembarquen los medios de la compañía de sanidad, podrá ir incrementando sus capacidades hasta formar el PCT.

Los puntos de evacuación en general, deben tener buenas vías de aproximación aéreas y terrestres, además de proporcionar protección y encubrimiento al personal de baja que espera ser evacuado o recibir la atención de sanidad del tercer escalón.

H.- Áreas de Prisioneros de Guerra.

Las áreas de PG serán ubicadas, señalizadas, organizadas y controladas por la compañía apoyo de playa, en un sector que no interfiera con el manejo de la descarga de abastecimientos y medios de la FD.

El área debe estar ubicada en el interior del sistema de defensa de la ZAP, en terreno interior de la playa de desembarco y ser de un tamaño adecuado, de acuerdo a la cantidad de prisioneros que es necesario custodiar.

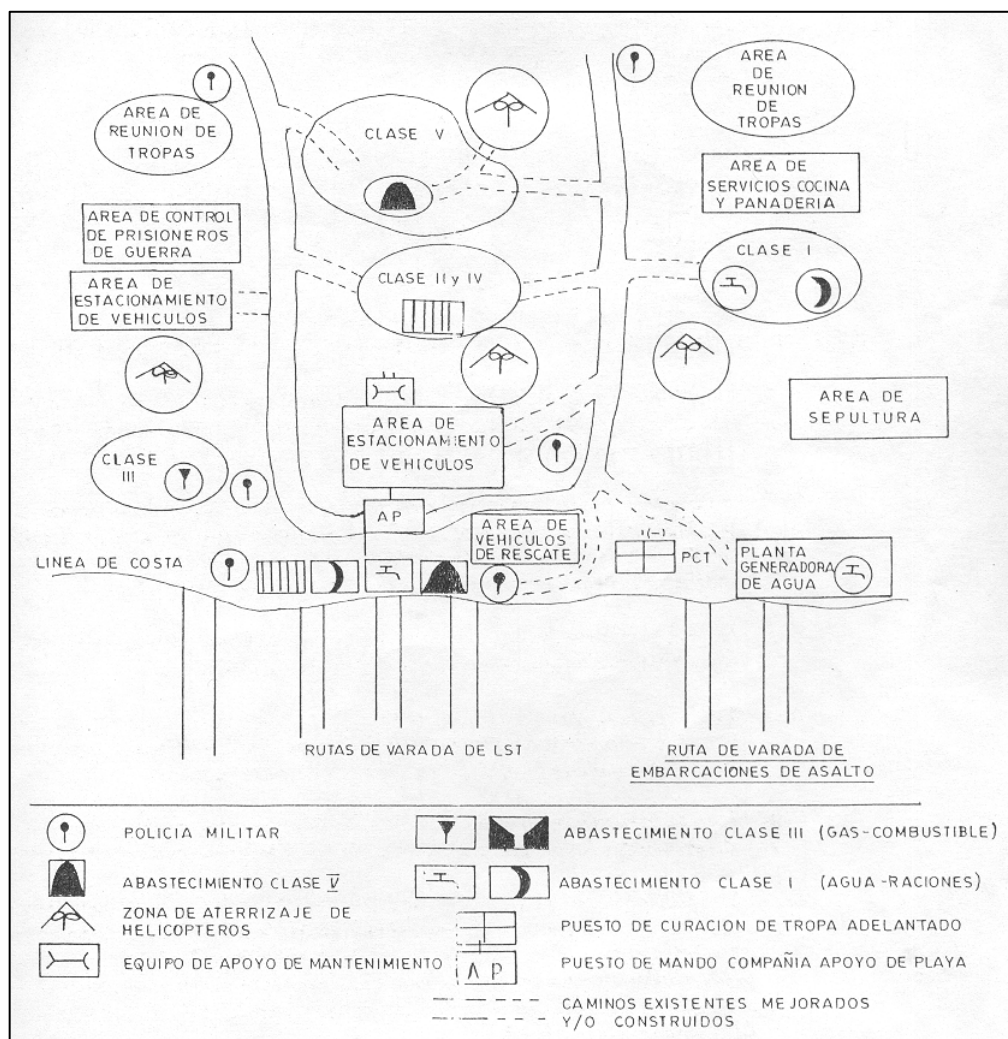
Se deberá considerar que a los prisioneros de guerra también se les debe proporcionar atención médica.

Si se estima que existirá un elevado número de prisioneros de guerra durante las primeras fases de la operación, se deberá considerar unidades especiales destinadas a su custodia y se designarán buques para recibir los prisioneros evacuados abordo.

Las unidades que capturan los prisioneros son las responsables de dejarlos en un lugar que se determine para que posteriormente sean retirados por la unidad que tiene este rol para trasladarlos al área de PG, donde asume su control y custodia la partida de control de PG.

La compañía apoyo de playa debe mantener informado al oficial de inteligencia de la fuerza de desembarco sobre la

situación de los prisioneros. a continuación se expone un ejemplo de la organización de una ZAP.



I.- Organización del Área de Apoyo Logístico.

En ocasiones la lona de apoyo de playa se puede convertir en la única área de apoyo logístico en tierra, a la que se le incrementarán sus capacidades, incorporando por ejemplo: las instalaciones mayores del departamento de abastecimiento (cocina y panadería, clases de AB), talleres de la compañía de mantenimiento y las instalaciones del puesto de curación de tropa.

En el caso de establecer un área de apoyo logístico en terreno interior, la AAL normalmente deberá mantener en funcionamiento una determinada fracción de la compañía de apoyo de playa para que siga operando la ZAP, con el objeto de permitir que se continúe recibiendo desde abordó, el apoyo logístico necesario y evacuar por medio de embarcaciones hacia los buques, al personal de baja que requiera atención de cuarto escalón de sanidad.

La recepción de material por vía aérea y la aeroevacuación del personal de baja será efectuada directamente desde el área de apoyo logístico.

Un área de apoyo logístico es difícil de ocultar completa-mente a la observación y fuego enemigo, por lo que se deberán extremar las medidas pasivas y activas de protección, especial-mente aquellas que dicen en relación a: camuflaje, protección y dispersión de los medios e instalaciones, además de considerar la duplicidad de instalaciones, de acuerdo a los medios disponibles y en aquellas áreas de acción que se estime necesario.

En general la organización del área de apoyo logístico estará basada en similares consideraciones a las establecidas para la zona apoyo de playa.

J.- Organización del Área de Apoyo Logístico Helitransportado.

La organización de AALH, es en general similar a la expuesta para la ZAP, pero orientada a recibir y evacuar medios y personal solamente por vía aérea.

Su organización se basa en una zona de aterrizaje de helicópteros, donde en las proximidades de los puntos de aterrizaje se deben encontrar los respectivos depósitos de abastecimientos, puntos de evacuación de bajas y prisioneros de guerra y las instalaciones de mantenimiento y sanidad estimadas como necesarias.

Se debe considerar que en ésta área sólo se puede operar con material, abastecimientos y equipos que puedan ser helitransportados.

Los lugares de almacenamiento si bien deben estar próximos a los puntos de aterrizaje, serán mantenidos a una distancia que no interfiera el aterrizaje y despegue de los helicópteros y no entorpezca la carga y descarga de las aeronaves.

Las cargas preposicionadas para ser helitransportadas al área deben estar dimensionadas de acuerdo a la capacidad de carga de las aeronaves.

La partida de apoyo logístico helitransportado debe tener organizado y equipado al personal con el material adecuado para posibilitar una rápida carga y descarga de los helicópteros, además de, facilitar el traslado hacia y desde los depósitos de abastecimientos o puntos de evacuación de bajas y prisioneros de guerra.

BIBLIOGRAFÍA.

- 1.- Logística General y Naval Operativa.
Autor: Jesús SALGADO Alba.
- 2.- Manual de Empleo de la Agrupación de Apoyo Logístico en el Asalto Anfibio.
- 3.- Manual de Planeamiento Operativo de la Armada.
- 4.- Manual de Logística de la Armada.
- 5.- Manual de Operaciones Anfibia de la Armada.