

CAPÍTULO 06**ACCIÓN¹****20601. Introducción.**

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



Fig. 2.6.1. Fase Acción

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

20602. Organización.**A. Organización del ATF:**

La ATF deberá adoptar una organización temporal que le permita controlar el movimiento buque-playa/objetivo, coordinar los fuegos y administrar el espacio aéreo, de forma eficiente y que permita evitar las II.MM. de los medios que operan en el AOA, brindando, además, protección antiaérea, antisubmarina y de superficie a las unidades desplegadas.

1. Grupo de Control Naval (Naval Control Group – NCG):

Para el control del movimiento buque-playa/objetivo se establecerá el Grupo de Control Naval, el cual será el responsable de cumplir con la hora “H” y la hora “L”, mediante los conectores disponibles para la Operación Anfibia.

El buque desde donde sea conducido el Grupo de Control Naval se denominará Buque Control Central (Central Control Ship – CCS) y asumirá las responsabilidades del control y la coordinación del movimiento buque-playa/objetivo de las olas de desembarco de superficie y aéreas.

Dependiendo del tamaño del AOA y la cantidad de playas disponibles para el desembarco el CCS, podrá delegar en otra unidad de transporte anfibio el control del desembarco en una playa particular, asumiendo las tareas de Buque de Control Primario (Primary Control Ship – PCS), pudiendo haber tantos PCS como playas disponibles. Cada PCS deberá mantener permanentemente informado del avance del desembarco al CCS.

Las olas aerotransportadas serán coordinadas por el Centro de Dirección de Helicópteros (Helicopter Direction Center – HDC), quien dependerá directamente del CCS, y formará parte del NCG, siendo responsabilidad del CCS coordinar con el TACC y SACC las áreas de operación y de restricción de vuelo.

En caso que solo se cuente con una playa disponible para desembarco o la magnitud de la operación anfibia no involucre demasiados medios, el CCS deberá cumplir, además, las funciones de PCS y HDC.

2. Centro Coordinador Táctico Aéreo (Tactical Air Coordination Center – TACC):

El TACC es la organización de la ATF cuya función es administrar el espacio aéreo dentro del AOA, para lo cual, debe coordinar en un teatro conjunto con otras agencias encargadas de la administración del espacio aéreo, y en el AOA, con el NCG, el SACC y el CWC, en lo referente a la defensa de la AF.

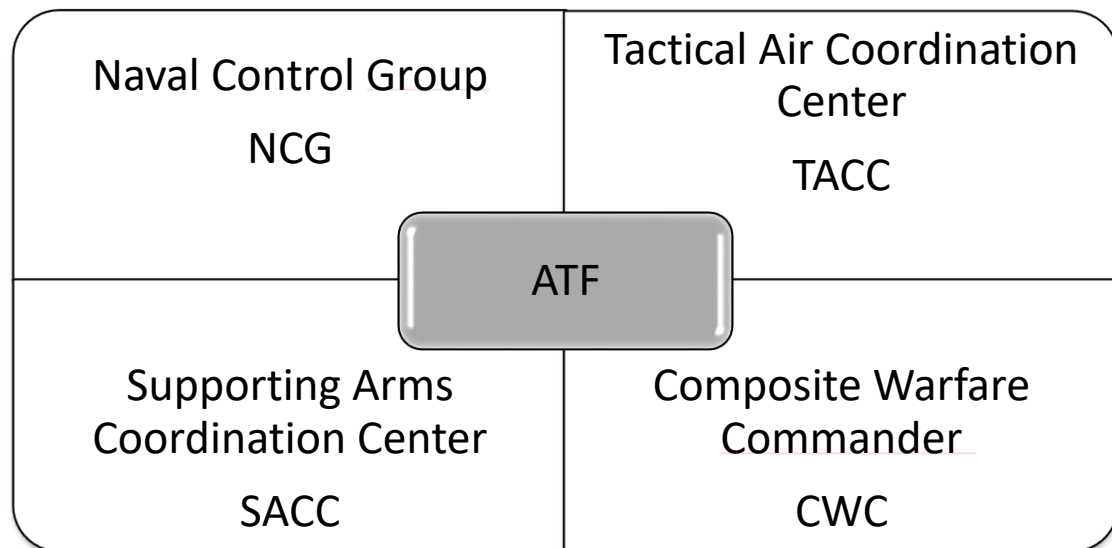
El TACC deberá establecerse, idealmente, junto al NCG y al SACC, con el propósito de agilizar las coordinaciones necesarias para el cumplimiento de la misión de la AF. Será dirigido por el Oficial Táctico Aéreo (Tactical Air Officer – TAO), y contará con una organización que le permita controlar todas las áreas donde se realicen operaciones de la AF.

3. Centro Coordinador de Armas de Apoyo (Supporting Arms Coordination Center – SACC):

El CATF, a través del SACC ejerce la coordinación integral de la planificación de los fuegos de apoyo disponibles durante el desarrollo de una Operación Anfibia, hasta que esta responsabilidad sea traspasada al CLF a través del Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo (FSCC), generalmente desplegado en tierra. Este traspaso no limita al SACC del monitoreo de los fuegos en el AOA, debiendo mantener en todo momento el seguimiento de las acciones y el panorama general terrestre y aéreo, con el propósito de evitar II.MM. con los medios que continúan operando en el AOA.

El SACC planifica, coordina y controla todos los fuegos orgánicos y no orgánicos de la AF dentro del AOA. Se establece a bordo, idealmente, en el buque con mejores capacidades de Mando y Control, y que tenga a bordo al TACC y NCG. Es conducido por un Oficial que pasa a denominarse SAC (Supporting Arms Coordinator), quien debe coordinar con el Comandante de la Guerra Compuesta (Composite Warfare Commander – CWC), el TACC y el NCG, las operaciones que se realizan en el AOA

En caso de ser requerido por el CLF, el control de las armas de apoyo puede ser transferido nuevamente al SACC desde a bordo.



B. Organización de la LF:

1. Grupo Táctico Logístico (TACLOG)

- a. El grupo TACLOG es una agencia temporal, compuesta por personal de la LF y personal naval, que mantiene un enlace permanente con el Grupo Control Naval, en el control del movimiento de personal, equipos, suministros y requerimientos de la LF, de acuerdo al plan de desembarco durante el movimiento buque-playa / buque-objetivo.
- b. El grupo TACLOG, también sirve como la principal fuente de información para el CLF sobre el estado de unidades de la LF, durante el movimiento buque-playa / buque-objetivo.
- c. El grupo TACLOG proporciona el enlace entre la Partida de Apoyo Playa (Landing Force Support Party– LFSP) de la LF y asesora al Centro de Operaciones de la LF y al Grupo Control Naval del estado de avance del desembarco.
- d. Para el monitoreo de un asalto aéreo o de un desembarco vertical, el TACLOG mantiene enlace con el CCS, sobre el estado de avance o variación del plan de desembarco.

2. Partida de Apoyo Playa (Landing Force Support Party – LFSP).

- a. La LFSP es una organización temporal que se establece como punto de enlace directo entre los conectores de superficie del NCG y la LF, cuyo principal rol es facilitar la varada y el movimiento de personal, suministros y equipamiento a través de la playa de desembarco o de una zona de desembarco vertical.
- b. A su vez, es la encargada de apoyar a las barcasas, con el desvarado y el salvataje en la playa, además, evacuar heridos y prisioneros de guerra enemigos desde la playa, y facilitar el establecimiento del TACLOG.

3. Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo (FSCC)

- a. Es la agencia coordinadora de fuegos orgánicos de la LF, que se habilita generalmente cuando se establece el Puesto de Mando en tierra.
- b. Cuando la responsabilidad de la coordinación de los Fuegos de Apoyo es traspasada desde el SACC a tierra, el FSCC planifica, coordina e integra todas las agencias de fuegos de apoyo. El traspaso de responsabilidades desde el SACC al FSCC será gradual y se irá incrementando hasta que el FSCC tenga el control integral de los fuegos. El FSCC también podrá coordinar los fuegos desde a bordo y, en ese caso, asumirá el control cuando el grueso del Elemento de Combate Terrestre se encuentre en tierra, de acuerdo a las coordinaciones efectuadas entre el CATF y CLF.
- c. Cuando el FSCC esté establecido y haya asumido sus funciones, informará los fuegos autorizados en el AOA al SACC.
- d. Para los requerimientos de Fuegos de Apoyo Naval deberá hacer los requerimientos al SACC, quién, en coordinación con el CWC, asignará el medio para satisfacer el requerimiento. En caso de requerir apoyo aéreo de medios dependientes del Órgano de Maniobra

Aéreo, éstos deberán ser canalizados a través de la sección de Targeting del SACC² cuando corresponda.

20603. Movimiento buque-playa / objetivo³.

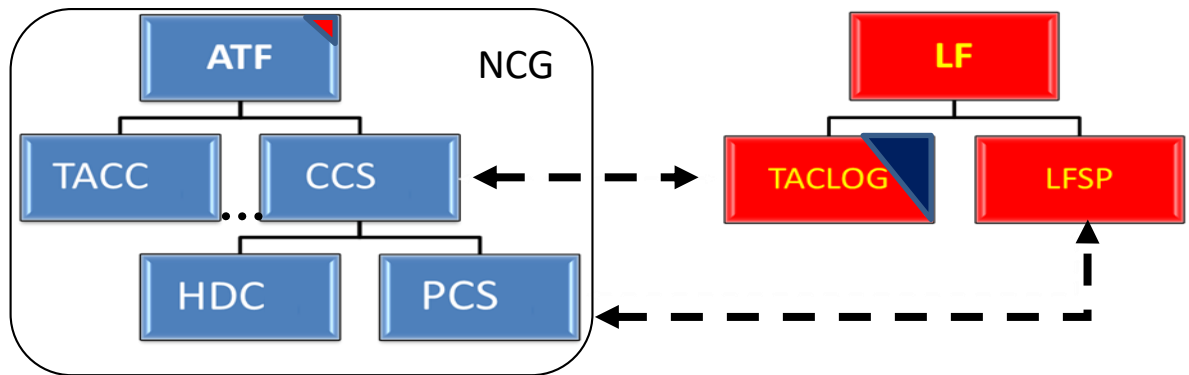
- A. El movimiento buque-playa/objetivo es controlado y conducido por el NCG, quien, en coordinación con el grupo TACLOG de la LF, materializará el desembarco de las olas, según lo planificado.
- B. Para la conducción, control y coordinación contará con la siguiente organización:
 - 1. El buque donde está establecido el NCG se denomina Central Control Ship (CCS), y es conducido por Oficial de Control Central (Central Control Officer – CCO), quien dirigirá este grupo de control. Durante esta etapa de la operación, el CLF podrá cubrir en este centro de control.
 - 2. Se podrán designar unidades para conducir el desembarco en playas específicas. Estas unidades son denominadas PCS, las cuales tendrán el control de los conectores que desembarcarán en la playa de responsabilidad, para lo cual, mantendrá contacto con el LFSP de la playa respectiva.
 - 3. Para el caso de las olas de desembarco helitransportadas y/o asalto aéreo, éstas son conducidas por el HDC, dependiente directamente del CCS.⁴ El HDC pertenece al NCG donde podrá tener el control el CATF o CLF, según corresponda.
 - 4. El CCO, previa coordinación con el TACC y SACC, deberá suspender el movimiento de olas de desembarco en caso que se ponga en riesgo el desembarco. De la misma forma, y en coordinación con el SACC, podrá requerir la suspensión de

² A bordo se encuentra el Oficial de enlace de la FACH y Ejército.

³ Tanto la maniobra buque-objetivo, movimiento buque-playa o su combinación, emplea el mismo concepto de traslado de personal y material desde a bordo hacia tierra. La diferencia está en la magnitud de medios a desembarcar, permanencia en la playa (como la necesidad de realizar una pausa operacional para establecer una base logística de sostenimiento) y propósito del movimiento.

⁴ Dada la cantidad de medios que posee la Armada de Chile, es conveniente la dependencia de este centro director, directamente del NCG, con el propósito de centralizar la conducción y control de las olas de desembarco, y en etapas posteriores, agilizar el desembarco de suministros para el sostenimiento de las operaciones de la LF.

fuegos que interfieran con el movimiento buque-playa/objetivo.



Relación de mando y coordinación entre los controles involucrados en el Movimiento buque-playa/objetivo.

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

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

D. Secuencia de las operaciones del movimiento buque-playa.

1. Transferencia de tropas y equipos entre buques.

2. Reunión de embarcaciones de desembarco, vehículos anfibios, helicópteros y su formación en olas.
3. Desembarco de tropas y equipo desde los buques a las embarcaciones de desembarco, vehículos anfibios, helicópteros y otros conectores aéreos.
4. Desembarco de tropas de asalto, apoyo de combate y apoyo de servicios de combate.
5. Descarga y desembarco de los elementos restantes de la LF.

E. Categorías de desembarco.

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

3. **Suministros de Emergencia Pre-Posicionados:** Los suministros de emergencia pre-posicionados satisfacen las necesidades críticas de reabastecimiento al comienzo de la maniobra buque-objetivo y están disponibles para su entrega inmediata a las unidades en tierra. Esta categoría se desglosa en:
 - a. **Acopios a Flote:** Son grupos temporales de suministros seleccionados, que están pre-empacados y pre-cargados en conectores de superficie (embarcaciones de desembarco, buques o vehículos anfibios), para entrega de emergencia a las unidades en tierra. Por lo general, se encuentran cerca del PCS y se envían a la playa a pedido. Los acopios a flote que no se utilicen una vez terminada la maniobra de asalto, son desembarcados, liberando a los conectores para otros usos.
 - b. **Suministros Aéreos Pre-Establecidos:** Son grupos temporales de suministros seleccionados, que están pre-empacados a bordo de buques con capacidad de recibir aeronaves, listos para su entrega a las unidades en tierra.
4. **Suministros remanentes de la LF:** Comprenden suministros y equipo de reabastecimiento no incluidos en la carga llevada por las unidades de asalto, los acopios a flote o los suministros aéreos pre-establecidos. Estos suministros constituyen la mayor parte de los suministros transportados al AOA. Una vez que se completa el movimiento buque-playa, los conectores, de superficie y aéreos, continúan las operaciones tácticas y logísticas (como la transferencia de tropas, equipo y suministros). El movimiento aéreo será controlado por el NCG desde a bordo.

20604. Control del desembarco.

- A. **Unidad de Control:** El CATF proporciona control para el movimiento buque-playa/objetivo a través de la Unidad de Control Naval y TACC apoyados por el TACLOG. Se requiere una estrecha coordinación entre las agencias de control orgánico naval y de la LF. El movimiento buque-playa / buque-objetivo de una LF de gran tamaño puede involucrar varias playas y LZ, debiéndose organizar varias unidades de control para proporcionar funciones de control precisas, según el tamaño de la AO, la ubicación de las

ORIGINAL

playas y LZ, si los buques están estáticos, en movimiento o sobre el horizonte, la situación táctica y la misión.

- B. Control del movimiento buque-playa por superficie.** El movimiento buque-playa por Superficie a una playa es controlado por el Grupo Control Naval.
- C. Control del movimiento buque-playa aéreo.** Dentro del TACC, el movimiento buque-playa aéreo es controlado por el Oficial Táctico Aéreo, mientras la Sección Coordinación Helicópteros (HCS) controla todos los vuelos hacia las LZ. Si la operación no requiere un TAO, entonces el HCS asume esas funciones; si el CLF se encuentra a bordo debe ser coordinado con él. Una vez establecido en tierra, el CLF coordina y controla las operaciones aéreas a través del FSCC, si éste se establece. De lo contrario, el centro de apoyo aéreo directo puede proporcionar un control procedimental, bajo la supervisión del TACC y en coordinación con la maniobra el CLF.

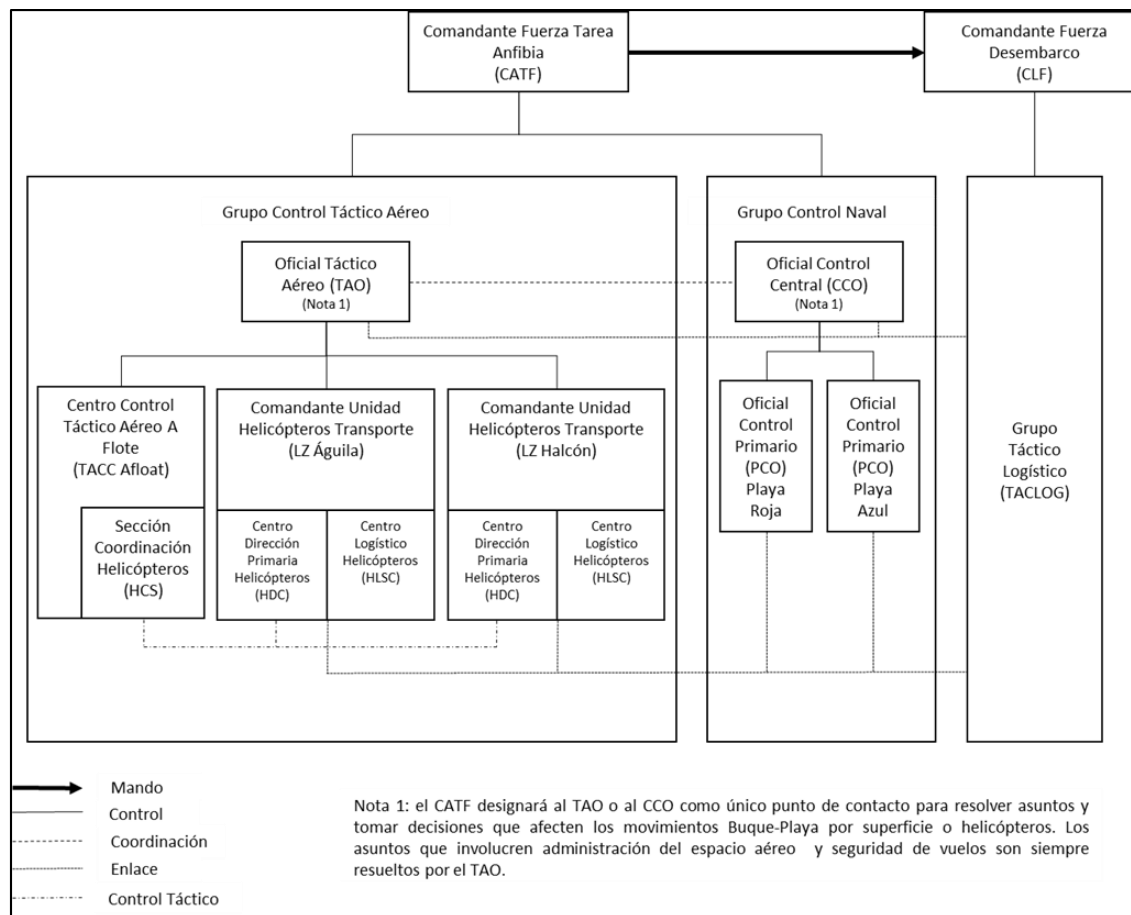


Fig. 2.6.2. Organización de Control durante Movimiento Buque-Playa

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

1. **Positivo:** El PCS proporciona información e instrucciones de navegación continuas a través de voz, enlace de datos u otros medios electrónicos. Se prefiere este método cuando la política de emisiones es poco restrictiva, para evitar interferencias entre los medios de desembarco, en situaciones complicadas y cuando estos medios no cuentan con suficientes ayudas a la navegación.
2. **Independiente:** Las embarcaciones de desembarco utilizan sus propios sistemas de navegación. Este método se utiliza normalmente cuando la política de emisiones es muy restrictiva y los medios de desembarco están equipados con sistemas de navegación precisos.
3. **Asesorativo:** La fuente de control proporciona un vector de un punto de navegación a otro, monitorea el movimiento de las embarcaciones de desembarco y periódicamente proporciona vectores actualizados. Normalmente es una combinación entre los otros dos tipos de control.

E. Cambios en la secuencia del desembarco.

1. El CLF supervisa y revisa continuamente el progreso del desembarco y realiza solicitudes oportunas al CATF a través del TACLOG, para cambiar la secuencia del desembarco planificado según sea necesario.
2. Cambiar la secuencia del desembarco puede sacrificar la velocidad de las acciones. El CLF puede solicitar cambios en la secuencia o el lugar del desembarco de cualquier Unidad, teniendo en cuenta un buque con carguío de combate es adaptable solo a cambios menores en el plan de descarga de equipo y suministros. A requerimiento del CLF, el desembarco de Unidades no programadas podrá suspenderse por completo por un período de tiempo. Así mismo, una Partida de Apoyo de Playa puede disponer la suspensión temporal del desembarco de Unidades en su playa, en coordinación con el PCS, si las condiciones lo ameritan. Las Unidades cuyo desembarco ha sido aplazado, a solicitud del CLF, no lo reanudan hasta que éste lo disponga. Al solicitar dicho aplazamiento, el CLF debe considerar que tal acción puede alterar el uso previsto de los medios de desembarco. El

ORIGINAL

tamaño de una unidad o la estiba de suministros en un buque puede ser tal que, si no se descarga según lo planificado, interferirá con la descarga posterior. En tales casos, el CATF notificará al CLF de los posibles inconvenientes.

20605. Manejo del Espacio Aéreo.

El manejo del espacio aéreo dentro del AOA es ejercido por el TACC, el cual, debe mantener el monitoreo de la totalidad de las aeronaves dentro de esta área, orgánicas e inorgánicas de la AF.

Para el adecuado manejo del espacio aéreo dentro del AOA, el TACC debe contar con las siguientes secciones:

- A. **Sección de control de tráfico aéreo:** Coordina con el Force Marshaller y los ACU's que operan en el AOA el movimiento de aeronaves propias y civiles.
- B. **Sección coordinación de helicópteros:** Coordina con el CCS para el Movimiento Buque-Playa / Objetivo.
- C. **Sección coordinación de defensa aérea:** Coordina con el AAWC y con los otros comandantes de guerra, para identificar y resolver conflictos en uso del espacio aéreo.
- D. **Sección de control soporte aéreo:** Coordina con el SACC el empleo de aeronaves en apoyo a la LF (CAS) y las áreas de restricción de vuelo generadas por el empleo de armamento.
- E. **Sección de planes y apoyo:** Será el encargado recibir los requerimientos de vuelo de las distintas fuerzas que operan en el AOA y generar los ATO's correspondientes.

20606. Coordinación de Fuegos.

La AF conducirá y coordinará a las agencias de fuegos dentro del AOA, inicialmente, mediante el SACC de la ATF y, posteriormente, mediante el FSCC de la LF. El SACC conducirá los fuegos desde a bordo y mantendrá el control hasta que el FSCC esté establecido en tierra y con la capacidad de conducir el medio orgánico de la LF salvo que dado cierta circunstancia táctica el FSCC conduzca los fuegos desde a bordo.

ORIGINAL

Organización del SACC.

Para la coordinación, conducción y control de las agencias de fuego que operan en el AOA el SACC cuenta con las siguientes secciones:

- A. **Sección de NGS:** Administra las agencias de fuego dedicadas al NGS, por lo que, mantiene enlace permanente con el CWC, solicitando los medios necesarios para materializar los fuegos programados o requeridos.
- B. **Sección de Soporte Aéreo:** Administra los requerimientos de apoyo aéreo orgánicos e inorgánicos de la AF, además, canalizará los requerimientos al Órgano de Maniobra Aéreo, en caso de ser requerido. En coordinación con el TACC, deberá asegurar la operación de los apoyos aéreos en el AOA, evitando II.MM.
- C. **Centro de información de blancos (Targeting):** Es responsable de controlar la información y estado de los blancos planificados, además, deberá incluir los requerimientos de Fuegos de Apoyo que vayan surgiendo durante el desarrollo de la operación, canalizándolos y priorizándolos a las secciones de NGS o Soporte Aéreo.

20607. Operaciones de la LF en tierra.

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

ORIGINAL

terrestres normales, pero sigue dependiendo del sostenimiento provisto por medios de superficie navales para su apoyo y operación. A medida que avanza la operación y se establece el apoyo en tierra, se puede reducir el grado de dependencia de éstos.

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

20608. Sostenimiento

El sostenimiento comprende el apoyo de la LF desde a bordo, con el propósito de mantener la permanencia de ésta en el área de operación, hasta el término de la Operación Anfibia.

Una vez finalizado el desembarco las Unidades de la ATF deberán abandonar las zonas de mayor vulnerabilidad, por lo que, probablemente deban alejarse de costa y dirigirse al área escalón de mar, sin embargo, deben mantener la capacidad de proveer apoyo logístico a las fuerzas desplegadas en tierra, por lo que, el NCG se mantendrá activo para coordinar el mejor conector que pueda satisfacer los requerimientos generados por la LF.

El NCG mantendrá sus funciones de coordinación con el CWC para evitar II.MM. con el movimiento de conectores que se encuentren en tareas de sostenimiento de la LF, a su vez la LF deberá mantener

activo el TACLOG y activará, en caso de ser necesario la LFSP correspondiente.