

**ARMADA DE CHILE
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA**

CAI 4 – 2

PLANIFICACIÓN DE OPERACIONES ANFIBIAS

2003

C A I 4 – 2.

**PLANIFICACIÓN DE
OPERACIONES ANFIBIAS.**

2003.

C.G.C.IM. ORDINARIO N° 6568/11/ VRS.

PROMULGA CARTILLA DE APOYO A LA INSTRUCCIÓN QUE SE INDICA:

VALPARAÍSO,

VISTOS: lo dispuesto en Resolución C.G.C.I.M. Ordinaria N° 3900/03/853 Vrs. de fecha 29 de Abril del 2003; el Trabajo Profesional efectuado por el Capitán de Corbeta IM Sr. Erich VON UNGER Thauby; la revisión efectuada por el Comité de Guerra Anfibia integrado por el Capitán de Fragata IM Sr. Humberto MELLA Böhme, Capitán de Corbeta IM Sr. Erich VON UNGER Thauby, Teniente 1° IM Sr. Leopoldo IBARRA Silva y Teniente 2° IM Sr. Walter MATTHEWS Campbell,

RESUELVO:

- 1.- **PROMÚLGASE** la Cartilla de Apoyo a la Instrucción titulada “PLANIFICACIÓN DE OPERACIONES ANFIBIAS”, de categoría “Ordinario”, la que será destinada a circulación interna del personal del Cuerpo IM y a estamentos educacionales de la Armada.
- 2.- **ASÍGNASELE** la siguiente característica permanente: **C A I 4 – 2.**
- 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.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
Carátula interior	1
Resolución Aprobatoria	3
Índice General	5
Introducción	7
Capítulo 01, Planeamiento Anfibio	9
Características de la planificación anfibia	9
Gestación de una operación anfibia	10
Directiva de iniciación	12
Resoluciones básicas	12
Apreciación de la situación del comandante	17
Desarrollo del plan	21
Capítulo 02, Ejecución de la Operación Anfibia	25
Fase embarque	25
Fase ensayo	26
Fase movimiento hacia el área objetivo o travesía	28
Fase asalto	34
Fase conquista del objetivo	45
Capítulo 03, Plan de Embarque	47
Generalidades	47
Planeamiento	47
Contenido de los planes de embarque y de carguío detallado	48
Organización para el embarque	49
Capítulo 04, Plan de Desembarco	55
Generalidades	55
Listado de documentos preparados por la fuerza naval	55
Listado de documentos preparados por la fuerza de desembarco	56
Detalle de los documentos emitidos por la fuerza naval	56
Detalle de los documentos emitidos por la fuerza de desembarco	66
Documentos complementarios	73
Capítulo 05, Listas de Chequeo	75
Comandantes de sección escuadra o partida	75
Comandante del equipo de embarque	78
Comandante de equipo de embarcación	81
Comandante de unidad de combate (Batallón IM)	83
Formularios	89
Bibliografía	93

INTRODUCCIÓN.

Las Operaciones Anfibias, son indiscutiblemente las más complejas de las operaciones militares hasta ahora conocidas, por lo cual, son las más exigentes en todos su procesos de ejecución y sobre todo en su proceso de planeamiento.

Por lo anterior, es de gran importancia asignar a dicho planeamiento una especial atención, cuidando todos los detalles, para lograr con ello evitar cometer errores de toda índole, y de esta manera, permitir el éxito de dichas Operaciones.

En el segundo capítulo de esta cartilla se incluyen conceptos y definiciones sobre el tema, para una mayor comprensión y orientación de quien la utilizará como instrumento de apoyo.

En el tercer capítulo, se exponen los elementos básicos y necesarios, para quienes tienen la responsabilidad de planificar, a todo nivel. Aquí podrá encontrar las *“Características de la planificación anfibia, su Gestación, la Directiva de Iniciación (DI), las Resoluciones Básicas que deben ser adoptadas, la apreciación de la Situación del Comandante y el Desarrollo del Plan”*

En el cuarto capítulo se detalla la Ejecución de la OA.

En el quinto y sexto capítulo, los Planes de Embarque y Desembarco, respectivamente, vigentes en nuestra Institución.

CAPÍTULO 01

PLANEAMIENTO ANFIBIO.

A.- Características de la Planificación Anfibia.

1.- Planeamiento concurrente.

Es efectuado por dos o más escalones, del mismo mando o por escalones correspondientes de distintos mandos, ante el hecho de que, muchos problemas, son de incumbencia mutua.

El planeamiento deben iniciarlo, los mandos subordinados, basándose en las informaciones preliminares, bosquejos de planes, órdenes preventivas, memorándum y resoluciones que se emitan.

Las resoluciones finales, alcanzadas por los mandos superiores, a menudo son influenciadas por recomendaciones y apreciaciones hechas por los mandos subordinados, durante el planeamiento preliminar.

2.- Planeamiento paralelo.

Es aquel coordinado entre los correspondientes niveles de mando, en las diversas fuerzas componentes.

La participación concurrente de la fuerza naval (FN), fuerza de desembarco (FD), fuerza aérea de apoyo (FAA), y fuerza expedicionaria (FEXP), obliga a una continua relación durante el planeamiento entre los correspondientes niveles o escalones de mando.

Las resoluciones básicas, aun aquéllas que corresponden a la esfera de responsabilidad de un comandante, deben lograrse a través de una común comprensión y conocimiento de los objetivos y procedimientos, en medio de un libre intercambio de informaciones.

Ésta coordinación tan estrecha, durante el planeamiento, es esencial y alcanza a todos los niveles de mando.

En los niveles más altos, el planeamiento paralelo se inicia al comienzo de la operación, cuando los comandantes de las fuerzas componentes se presentan al comandante de la fuerza de tarea anfibia (CFTA). En los niveles más bajos, por lo general no puede comenzar mientras no se den a conocer las resoluciones básicas de los mandos superiores.

3.- Planeamiento detallado.

La naturaleza del asalto anfibio requiere de un planeamiento detallado en todos los niveles de mando que normalmente obliga a adoptar decisiones que restringen la libertad de acción y autoridad de los mandos subordinados, en el cumplimiento de sus tareas.

B.- Gestión de una Operación Anfibia.

1.- Generalidades.

Una operación anfibia (OA) puede originarse en distintos niveles, dependiendo de quien resuelva su empleo. Debido a la trascendencia de este tipo de operaciones, por la cantidad y variedad de los medios utilizados, su concepción y empleo corresponde al nivel estratégico.

Los únicos escalones estratégicos capacitados para disponer una OA son el Director Supremo de la Guerra o la Junta de Comandantes en Jefe, la Armada y los Comandos Conjuntos, dotados de los medios necesarios. Los demás escalones deben solicitarlos.

2.- Nivel Director Supremo de la Guerra o Junta de Comandantes en Jefe.

En este nivel, pueden gestarse ante una de las siguientes situaciones:

Como producto de la resolución estratégica de este nivel de mando, para contribuir al logro del objetivo estratégico final, mediante la conquista de un objetivo estratégico.

Como producto de una resolución de este nivel de mando, originada en la petición de una institución u órgano de

maniobra de las FFAA, que requiera su decisión superior para el empleo de los medios de distintas dependencias.

3.- Nivel institucional.

a.- Armada.

Es la única institución que posee la capacidad de gestar o emplear una OA, necesitando en algunos casos, solo operaciones de apoyo de una o más instituciones militares.

Para la Armada, las OA constituyen parte de la proyección del poder militar de la nación a través del poder naval.

En lo específico, la estrategia naval puede emplearlas para: conquistar o negar una posición y para destruir fuerzas o instalaciones vitales del adversarios.

Cuando resuelva el empleo de una fuerza de tarea anfibia (FTA), puede presentarse el caso de que sus medios no sean suficientes para el logro de los objetivos que la originó. En esta situación deberá requerir la participación de medios del Ejército y/o Fuerza Aérea, mediante la correspondiente solicitud al nivel superior de mando, quien será el que resuelva su aprobación o rechazo.

b.- Comando conjunto (CC).

Dependiendo de la composición del CC y de la cantidad de medios que han sido asignados, podrá contar con la capacidad de gestar y llevar a cabo una OA, en forma integral o deberá solicitar la participación de medios de otro órgano de maniobra o institución para completar los propios.

El empleo de la OA, corresponderá al logro de un objetivo estratégico parcial del CC o concebida como una forma de otorgar movilidad a su reserva estratégica, permitiéndole alcanzar la zona prevista para su empleo.

La FTA, constituirá un órgano de maniobra del CC.

En caso de no contar con los medios necesarios para organizar la FTA, la solicitud deberá ser planteada a nivel superior, correspondiendo a este escalón su resolución.

C.- Directiva de Iniciación (DI).

La DI, es una orden dirigida al CFTA, con copias al comandante de la fuerza de desembarco (CFD) y demás mandos de las fuerzas correspondientes, para efectuar una OA y es emitida por el mando que la origina. Puede tomar la forma de un plan de campaña, plan u orden operaciones o una instrucción u orden para ejecutar un plan u orden ya existente.

1.- Contenido de la directiva de iniciación.

- a.- Misión de la FTA y área objetivo.
- b.- Designación del CFTA.
- c.- Asignación de medios: navales, de desembarco, expedicionarios y aéreos.
- d.- Designación de los mandos de las fuerzas componentes.
- e.- Fechas límites para realizarlas.
- f.- Nombre clave (optativo).
- g.- Instrucciones respecto al término de la OA, y destino de las fuerzas componentes.
- h.- Instrucciones especiales sobre relaciones de mando.
- i.- Instrucciones de coordinación con los mandos designados para conducir operaciones concurrentes de apoyo, previstas o en ejecución.
- j.- Inteligencia actualizada disponible (normalmente como Anexo).

D.- Resoluciones Básicas.

Antes de llevar a cabo la planificación detallada, deben tomarse ciertas decisiones fundamentales, al más alto nivel de la FTA, denominadas resoluciones básicas, las cuales son las que se indican:

1.- Determinación de los objetivos de la fuerza de tarea anfibia.

La misión asignada en la DI incluye, por lo general, la designación de la zona que han de ser ocupadas dentro del área objetivo. De no ser así, el CFTA, elegirá aquellas zonas cuya ocupación le permite cumplir su misión.

El CFTA, el CFD y el Comandante de la fuerza expedicionaria (CFEXP) en la primera reunión formal, seleccionarán los objetivos generales de la FTA, y determinarán un curso e acción general, concebido en forma que permita cumplir su misión. Basándose en esta resolución, el CFTA con el CFD, determinan conjuntamente la misión de la FD y con el CFEXP, la misión de la FEXP.

2.- Selección de los sitios de desembarco.

El comandante de la fuerza naval (CFN), designa los sitios de desembarco potenciales, en el área objetivo, que permitan el desembarco de tropas, equipos y abastecimientos. Luego proporcionará al CFD, toda la información pertinente, que derive de su análisis desde el punta de vista naval, incluyendo la factibilidad de acceso desde el mar, informaciones de mareas y la relacionada con el empleo de los medios navales.

La determinación o confirmación de las características, de los sitios de desembarco son, por consiguiente, necesidades inmediatas de inteligencia.

3.- Determinación de cabezas de playa (CP).

En base a la disponibilidad de sitios de desembarco y de los objetivos seleccionados, el CFD, estudia las posibles CP, reteniendo aquéllas que faciliten la acción de sus medios.

Para cada una de ellas define, en general, un concepto de operaciones en tierra para su conquista. Las CP, retenidas se propondrán al CFTA, para su selección definitiva. Paralelamente se analizan las áreas de desembarco correspondientes.

Las consideraciones para seleccionar las cabezas de playa son:

- Distancia entre los objetivos y el lugar de desembarco.

- Dispositivo de las fuerzas enemigas.
- Configuración de la línea de costa.
- Características del terreno e instalaciones existentes.
- Condiciones favorables para el desembarco.
- Espacio de maniobra suficiente para conducir operaciones en tierra y el desembarco administrativo de la FEXP.
- Debe contener la totalidad de los objetivos de la FD.

4.- Selección de las áreas de desembarcos.

El CFTA, y su estado mayor, estudian las proposiciones del CFD, y las someten a consideración de las otras fuerzas componentes a fin de contar con los elementos de juicio para seleccionar definitivamente la olas CP, y determinar las áreas y terrestres de las áreas de desembarco.

El CFD, somete las CP, seleccionadas a una serie de consideraciones, orientadas a determinar la mejor solución bajo su punto de vista, estableciendo sus ventajas y desventajas.

El CFEXP, somete las CP, a un análisis orientado a definir la conveniencia de utilizar, una o varias de ellas, en función de los objetivos por alcanzar. Al igual que el CFD, establece las ventajas y desventajas que presenta cada una de las proposiciones, priorizándolas desde su punto de vista.

El CFAA, efectuará su propio análisis, definiendo las ventajas y desventajas de utilizar una u otra CP.

El CFN, analizará las proposiciones, a fin de determinar, la o las mejores alternativas, bajo el concepto del mejor empleo de los medios, señalando a su vez las ventajas y desventajas de cada una.

Con los antecedentes proporcionados por sus comandantes subordinados, el CFTA, adoptará una resolución, seleccionando la o las CP, incluido los espacios aeromarítimos y aeroterrestres, que permitan el mejor de los medios y satisfagan la totalidad de las necesidades e inconvenientes planteados. Esta decisión puede incluir un área principal y una o más áreas de desembarco.

5.- Desarrollo de los conceptos de las operaciones en tierra.

El concepto de operaciones en tierra corresponde a la idea general de maniobra, para la conquista de la CP, a partir del desembarco de la FD; deberá definirse un concepto de operación por cada CP, seleccionada.

Este concepto se produce finalmente en una representación gráfica denominada esquema de maniobra en tierra.

Teniendo presente los cambios de situación, que se puedan presentar, este concepto de operaciones debe ser revisado, actualizándolo de ser necesario.

Las consideraciones de tipo naval y aéreo, que afectan a la formulación del concepto de operaciones en tierra, son las relativas a las capacidades de transporte, protección y apoyo a las operaciones durante el desembarco y el asalto.

6.- Selección de las playas de desembarco.

Una playa de desembarco es la parte abordable de la línea de costa considerada para efectuar un desembarco anfibio.

El CFD, seleccionará, una o más playas de desembarco, teniendo presente su concepto de operaciones en tierra y las características hidrográficas del área de desembarco, a la luz de las consideraciones navales.

Las playas seleccionadas, son propuestas al CFTA, quien en conjunto con el CFN, analiza sus características, bajo el punto de vista naval, para determinar fundamentalmente la factibilidad de desembarcar y apoyar a las fuerzas y medios previstos en cada playa, resolviendo en consecuencia.

Cuando la FTA, se compone de dos o más grupos de ataque, con sus correspondientes grupos de desembarco, puede seleccionarse un área de desembarco para cada grupo.

En este caso, cada Comandante de grupo, elige las playas dentro del área asignada.

Los principales factores en la selección de las playas de desembarco, además de las descritas, son:

- a.- El concepto de operaciones en tierra.
 - b.- Dispositivo de defensa enemiga y sus capacidades.
 - c.- Las posibilidades de desembarcar abastecimiento y equipos.
 - d.- Condiciones para varar buques, embarcaciones de desembarco y vehículos anfibios.
 - e.- Transitabilidad de la playa y el terreno interior.
 - f.- Posibilidades de adecuar áreas de apoyo de playas y accesos al terreno interior.
 - g.- Condiciones para sostener el apoyo logístico requerido por la FD.
 - h.- Ubicación, tipo y densidad de los obstáculos de playa incluyendo los obstáculos submarinos.
 - i.- Condiciones de las vías de comunicación, incluyendo carreteras, ferrovías, y vías fluviales.
 - j.- Condiciones de las playas de acuerdo a las previsibles situaciones de marea y meteorología.
- 7.- Selección de las zonas de aterrizaje para helicópteros (ZAH).
- El CFD, efectuará una análisis similar al establecido para las playas de desembarco a fin de determinar la olas ZAH, proponiéndolas, para su aprobación, al CFTA; asesorado por el CFN, y CFAA, las analizará a fin de determinar las capacidades y posibilidades de interferencia con el FAN, aeronaves de combate, fuego antiaéreo, etc.
- 8.- Determinación de la fecha y hora tentativa para el desembarco (día “D” y hora “H”).

Considerando la situación prevista y la misión recibida, el CFTA, en conjunto con el CFD, proceden a fijar la fecha y hora tentativa para la ejecución del desembarco. Esta actividad tiene una importancia fundamental para la coordinación de los planes que se elaboran en distintos niveles y debe ser difundido lo antes posible.

E.- Apreciación de la Situación del Comandante.

1.- Generalidades.

La decisión de elegir la solución que mejor resuelva el problema que plantea la misión, es una facultad privativa e indelegable del mando, que requerirá de un detenido estudio que habrá de realizar con la colaboración de su Estado Mayor.

La forma de realizar este estudio es a través de la apreciación de la situación del Comandante, la que se define como un proceso de razonamiento lógico y sistemático, mediante el cual el Comandante investiga y toma en consideración todos los aspectos y circunstancias significativas que afectan a una situación militar con el propósito de lograr una resolución en cuanto al mejor curso de acción que deberá adoptarse para cumplir una misión en forma exitosa.

Existen también, apreciaciones logísticas, de inteligencia y de comunicaciones.

La apreciación de la situación del Comandante constituye la base del proceso del planeamiento operativo, por cuanto en esta fase, el Comandante investiga todos los elementos significativos y esenciales de la situación que enfrenta. Al término de la apreciación, el comandante habrá llegado a una resolución en cuanto como enfrentar la misión y tendrá los fundamentos y antecedentes necesarios para cumplir las fases siguientes del planeamiento militar.

En su calidad de proceso lógico para la toma de decisiones, la apreciación de la situación del comandante es de gran valor y utilidad para obtener soluciones ante situaciones de conflicto militar, por cuanto sus características fundamentales son:

- El proceso completo está orientado hacia el cumplimiento de la misión.
- Las actividades y capacidades del enemigo son consideraciones claves en el estudio del problema.
- La decisión está basada en un análisis de resultados.

La apreciación de la situación permite al mando encarar situaciones operativas que no siempre son familiares como

también probar o rechazar ideas o conceptos preconcebidos. En uno u otro caso las materias deben abordarse en forma objetiva, aplicando una aceptada amplitud de criterios y juicio profesional por parte del Comandante y su Estado Mayor.

La apreciación deberá ser tan acuciosa como lo permita el tiempo disponible y lo exija la complejidad de la situación. Puede variar desde una apreciación mental, casi instantánea, hasta un documento escrito cuidadosamente, que demande días o meses de preparación al órgano de mando. Su amplitud también puede tener grandes variaciones según la ubicación jerárquica del Comandante, en la cadena de mando. En los niveles altos de planificación es probable que las apreciaciones sean de gran complejidad y originen planes que a su vez exigirán extensos estudios y ampliaciones por parte de los comandantes subordinados. En los niveles de mando más bajos, la amplitud será normalmente menor, por lo que, el alcance de sus apreciaciones podrá ser más limitado. Sin embargo, el procedimiento y los principios que se sigue en la elaboración de una apreciación se aplica en todos los niveles de mando y para todo tipo de planificaciones, desde los complejos planes estratégicos del más alto escalón, hasta los planes operativos y acciones tácticas de un comandante de una unidad subalterna.

La apreciación de la situación del Comandante debe quedar plasmada de un documento escrito, especialmente en los siguientes casos.

- Cuando el mando quiere evitar la posibilidad de pasar por alto algún detalle y asegurar la elección del mejor y más adecuado curso de acción o solución al problema militar al cual se ve enfrentado.
- Cuando se desea presentar a un mando superior un marco claro de la situación y argumentos sólidos sobre los que se apoya la resolución adoptada.
- Cuando un mando desea dejar constancia de las razones que aconsejaron adoptar un curso de acción determinado. Esto es especialmente válido para los casos de planificaciones a futuro donde se requiere una apreciación de la situación a largo plazo.

2.- Etapas de la apreciación de la situación del Comandante.

La apreciación de la situación del Comandante se desarrolla en siete etapas, las que se indican a continuación:

Etapas 1: identificación y análisis de la misión.

En esta primera etapa, se debe reconocer el problema, es decir, comprender cabalmente la misión, la relación que ésta tiene con el mando superior e identificar los factores significativos que la enmarcan y condicionan.

La misión representa la responsabilidad que se le confiere a un mando para cumplir una **“tarea”** que contribuirá al logro de una finalidad superior o a un **“propósito”**, es decir, la misión enuncia el que **“hacer y para que hacerlo”**.

Etapas 2: identificación de los aspectos que pueden afectar los posibles cursos de acción y las posibilidades del enemigo.

Después de identificar y analizar la misión, el comandante reconoce, a continuación, todos aquellos aspectos y factores que podrían favorecer o entorpecer las posibles acciones propias y las del enemigo. Considera un estudio de la situación, del área de operaciones, de los objetivos físicos y de las fuerzas, es decir, recolecta y analiza toda la información que se relaciona con el problema que enfrenta el comandante.

Etapas 3: identificación de las posibilidades del enemigo.

Después de considerar los factores pertinentes de la situación, del área de operaciones y de las fuerzas, el Comandante establecerá las **“posibilidades del enemigo”**, que son aquellos cursos de acción que el enemigo físicamente es capaz de llevar a cabo y que si los adoptara, podrían afectar el cumplimiento de la misión del Comandante. Se formulan sin considerar las acciones o capacidades de las fuerzas propias.

Esta información es entregada por el oficial A-2 quien la extrae de la apreciación de la situación de inteligencia.

Etapas 4: identificación de los cursos de acción propios pruebas preliminares.

El estudio de un problema militar operativo permite normalmente plantear la existencia de varias alternativas de solución, es decir, que la misión puede ser cumplida de diferentes maneras.

En esta etapa se establecen las distintas alternativas de solución o cursos de acción que el Comandante podrá adoptar, según sus capacidades, para cumplir con la misión. Los cursos de acción tentativos son independientes de la acción que podría efectuar el enemigo. Una vez que estos han sido sometidos a las pruebas de conveniencia y preliminares de factibilidad y aceptabilidad, se obtendrán cursos de acción retenidos, los cuales se enfrentarán en la próxima etapa con las posibilidades del enemigo.

Etapas 5: confrontación de los cursos de acción retenidos con las posibilidades del enemigo.

En esta etapa, cada curso de acción retenido se analiza separadamente frente a cada posibilidad del enemigo, desarrollándose una confrontación en donde se obtiene una apreciación de los resultados esperados en cada caso en que se efectúa una interacción. Al término, se descartan los cursos de acción irrealizable o inaceptable y quedarán sólo los cursos de acción que enfrentados al enemigo, aún pueden dar solución a la misión del Comandante.

Etapas 6: comparación de los cursos de acción definitivos pruebas finales.

En esta etapa, para cada curso de acción definitivo se establecen las ventajas y desventajas, analizadas y obtenidas en la etapa anterior, y se efectúan las pruebas finales de factibilidad y

aceptabilidad con el objeto de seleccionar y proponer el curso de acción que ofrezca la mejor perspectiva de éxito a la misión del Comandante.

Etapas 7: resolución.

Constituye el resultado final de la apreciación de la situación del comandante y expresa claramente el curso de acción que éste ha resuelto adoptar el cumplimiento de su misión. Esta “**resolución**” es la base para la planificación futura y representa una síntesis de la operación o plan de acción que desarrollará el Comandante.

A pesar de que las siete etapas señaladas se suceden en forma lógica, no siempre se las puede formular definitiva y satisfactoriamente en la misma secuencia. Al trabajar en etapas posteriores, frecuentemente será necesario volver atrás, ampliando materias que no fueron desarrolladas con el detalle que se requería, agregando materias que se omitieron y, a veces, descartando otras irrelevantes al problema. A medida que se desarrolla la apreciación, puede ser necesario revisar algunas conclusiones que fueron planteadas en forma tentativas en las etapas anteriores. Cuando los integrantes de un estado mayor están familiarizados con el problema, podrán resolver simultáneamente varias etapas de la apreciación, siempre que el Comandante, después de analizar su misión, dé las instrucciones básicas para el trabajo. Estas aclaraciones señalan la naturaleza cíclica e iterativa del planeamiento.

Para finalizar, diremos que la directiva es la resultante, luego de los procesos de la apreciación de la situación y del desarrollo del plan.

F.- Desarrollo del Plan.

1.- Introducción.

Durante la apreciación de la situación, el Comandante desarrolló los conceptos generales de la operación para los diversos cursos de acción posibles en un grado tal, que le

permitiera servir de base para llegar a una **“resolución”**. En ciertas ocasiones, puede que no sea necesario afinar más el concepto del curso de acción elegido, quedando el comandante en condiciones de preparar su directiva y supervigilar la acción sin necesidad de examinar el plan tan detalladamente como la apreciación. Sin embargo, como norma general, el mando deberá revisar los pormenores de su resolución para desarrollar el plan de acción integral que ha sido elegido para cumplir con su misión.

El desarrollo del plan constituye la segunda fase del proceso de planeamiento operativo. En esta fase, el Comandante convierte la resolución en tareas que son necesarias realizar y establecer la organización de sus fuerzas para ello. Asimismo, desarrolla un esquema general del curso de acción elegido y fijar criterios y normas indispensables para la ejecución, coordinación y control de las operaciones.

El desarrollo del plan puede también mostrar necesidad de introducir cambios o agregados a la apreciación de la situación; esto constituye otro ejemplo de la naturaleza cíclica del planeamiento. Durante esta fase, el Comandante debe tratar algunos de los siguientes aspectos que normalmente no se consideran en la anterior.

- Determinará las instrucciones que impartirá a sus subordinados con el fin de que ellos puedan cumplir efectivamente con la operación planteada.
- Determinará la organización más conveniente para sus fuerzas.
- Preparará la directiva mediante la cual basará la conducción de sus operaciones, traspasará las informaciones, órdenes y guías a sus subordinados y a otros mandos interesados y preparará la fase supervigilancia de la acción planteada.

La actividad de control dependerá principalmente de la información y requerimientos de informes especificados en la directiva. Los sistemas de comunicaciones disponibles también desempeñan un papel importante, no sólo como un medio de adquirir la información necesaria para dirigir la

operación, sino también como un medio de ejercer control continuo de la situación.

2.- Etapas en el desarrollo del plan.

El desarrollo del plan contempla ocho etapas y pretende, en términos generales, determinar los siguientes aspectos.

- a.- Formular el concepto detallado de las operaciones.
- b.- Plantear, si es necesario, los planes alternativos debido a las suposiciones.
- c.- Establecer la forma más adecuada de organizar las fuerzas subordinadas para cumplir el curso de acción elegido.
- d.- Formular las tareas que debe cumplir cada subordinado para ejecutar lo resuelto.
- e.- Determinar los medios de control y coordinación de los esfuerzos propios y amigos.
- f.- Establecer las relaciones de mando.
- g.- Recopilar toda la información necesaria para formular la directiva (plan u orden de operaciones).

En otros términos, el **“desarrollo del plan”**, permitirá al Comandante desarrollar en profundidad su resolución, preparar exhaustivamente la directiva y planificar el control de las fuerzas y operaciones durante la supervigilancia de la acción planteada.

Al desarrollar su plan el comandante formula una serie de preguntas encabezadas por **“¿cómo, cuándo, dónde, quién?”**, que cubren la situación que él enfrentará al poner en práctica su resolución, por ejemplo: en la etapa 1 predominan las preguntas encabezadas por **“¿qué?”**. Para formular su concepto preliminar el comandante pregunta primero: **“¿qué se va a hacer en cuanto a logística?”** y **“¿qué se va a hacer en cuanto a inteligencia?”**:

3.- La directiva.

Consiste generalmente, en un plan u orden de operaciones y sus anexos correspondientes. Estos anexos, que llevan informaciones complementarias, reciben a veces el título de “**planes**” y se consideran parte integral de la directiva. Se les incluye como anexos sólo para no sobrecargar con exceso de detalles el plan básico. Por lo general la directiva básica lleva sólo las órdenes e instrucciones necesarias para dar una visión breve y clara de la situación general, misión, resolución, tareas asignadas a unidades subordinadas y otras informaciones esenciales. Los anexos, en cambio, llevan todos aquellos procedimientos de detalle e informaciones complementarias que amplían las de carácter más general de la directiva.

Características de una buena directiva.

- a.- Es clara: cuando quien la recibe comprende íntegramente lo que se expone. Debe evitarse el lenguaje altamente técnico cuando esto pueda causar riesgo de mala interpretación. El empleo de terminología militar doctrinaria ayudará a transmitir idéntico significado a todos los interesados. Las tareas a los subordinados deben expresarse en forma precisa, pero de tal forma que permita a cada uno la máxima libertad de acción posible, en el ejercicio de su iniciativa.
- b.- Es concisa: debe evitarse las palabras superfluas y detalles innecesarios. Debe usarse términos inequívocos.
- c.- Es completa: debe contener todas las informaciones e instrucciones necesarias para iniciar y coordinar la ejecución de la operación.
- d.- Es categórica: debe reflejar determinación del Comandante. Debe transmitir positivamente las intenciones y voluntad del Comandante.
- e.- Es coherente: por cuanto su contenido debe reflejar una clara conexión o interrelación entre cada una de las materias operativas, de inteligencia, logísticas, de comunicaciones y guerra electrónica u otras, todas las cuales normalmente son tratadas en los correspondientes anexos o documentos complementarios.

CAPÍTULO 02

EJECUCIÓN DE LA OPERACIÓN ANFIBIA.

A.- Fase Embarque.

1.- Generalidades.

El embarque se efectúa de acuerdo con los planes de embarque aprobados y es una responsabilidad mutua de la FN, FD y FEXP, además de otros órganos de apoyo que se hayan designado.

2.- Ejecución.

La ejecución del embarque se realiza de acuerdo a las coordinaciones establecidas en la planificación, bajo estrictas medidas de seguridad, a fin de evitar la detección temprana por parte del adversario

Se inicia con las actividades de concentración de las fuerzas, tanto terrestres como navales, en zonas o áreas de apresto, donde se ejecutan las últimas coordinaciones y se prepara a los medios para el embarque.

En estas áreas se adopta la organización para el embarque.

De acuerdo a las coordinaciones establecidas, en el itinerario de embarque, las unidades navales y terrestres, concurren a los puntos o puertos de embarque y se procede a trasladar los medios a bordo, en el menor tiempo posible.

El embarque se deberá producir, idealmente, en distintos puntos o puertos y se puede realizar en forma simultánea o sucesiva, según la disponibilidad de instalaciones y la magnitud de los medios por embarcar y de acuerdo al concepto de empleo de las fuerzas.

El tiempo de permanencia, en los puertos de embarque una vez que las unidades se encuentren a bordo, será el mínimo posible, debido a la vulnerabilidad que ello representa.

B.- Fase Ensayo.

El éxito de una OA dependerá, en una gran medida, del nivel de sincronización, entendimiento mutuo y condición de equipo que se haya obtenido durante el proceso de preparación, en el cual los entrenamientos conjuntos representan una de las actividades fundamentales.

Dentro de este proceso, su culminación corresponde a la fase ensayo en la cual se ejecutan todas o parte de las acciones que se desarrollarán en el área objetivo, bajo condiciones lo más cercanas a la realidad, que sea posible.

Durante esta fase se realiza uno o más ejercicios, con la participación parcial o total de las fuerzas, en áreas similares a las de la operación, en base a la planificación elaborada a ella o una similar.

En general, los ensayos, se realizan para alcanzar los siguientes propósitos:

- Adecuar los planes a la realidad de la ejecución de las operaciones.
- Determinar el grado de alistamiento alcanzado por las fuerzas participantes.
- Sincronizar en tiempo las operaciones.
- Comprobar la efectividad de los sistemas de enlaces.
- Comprobar y acrecentar el grado de familiarización de los diferentes de niveles, con la planificación.

1.- Planteamiento.

La decisión de efectuar los ensayos corresponde al CFTA, en base al análisis conjunto que realiza con sus comandantes, durante la fase de planeamiento.

La planificación para los ensayos es similar a la emitida para la OA, a adecuándose parcialmente los planes originales, de tal manera de preservar el secreto, condición fundamental para el éxito.

A fin de mantener el secreto, se seleccionará un área adecuada, se variará la denominación de las unidades, las frecuencias establecidas y en general, se adaptará a la

realidad, siendo de gran provecho la combinación, de los ensayos, con la ejecución de operaciones de diversión o decepción.

Al efectuar el planeamiento se deberá tener en consideración los siguientes aspectos generales:

- La complejidad de las operaciones previstas.
- El tiempo disponible.
- El grado de preparación de las fuerzas.
- Las áreas disponibles para su ejecución.
- La necesidad de practicar o analizar ciertas situaciones especiales o fuera de lo común.
- Consideraciones de inteligencia y contrainteligencia.
- La necesidad de efectuar críticas, reapreciar planes y corregir errores.

2.- Ejecución.

Antes de ejecutar los ensayos, se efectúan reuniones de coordinación entre los estados mayores y los mandos, destinadas a orientar su desarrollo. De igual manera, una vez terminados, se llevan a efecto reuniones similares con el fin de extraer conclusiones y coordinar las modificaciones necesarias en la planificación.

Los ensayos pueden efectuarse en forma total o parcial, siendo el ideal que se realicen en la forma más completa posible y con el máximo de realismo, que permitan las restricciones de seguridad del personal y material y preservación del secreto.

Dependiendo del tiempo disponible, los ensayos por lo general, se van realizando en orden progresivo de complejidad, participando en un comienzo sólo los Comandantes y sus PM, incluidos sus sistemas de enlace. Se continúa finalmente hasta llegar a la participación de la totalidad de los medios considerados.

En algunos casos, de acuerdo a la situación, los ensayos pueden ser ejecutados durante la travesía hacia el área objetivo.

C.- Fase Movimiento hacia el Área Objetivo o Travesía.

Esta fase comprende aquellas actividades, netamente navales, que se desarrollan para desplazar a la FTA, desde las áreas de embarque hasta el área objetivo.

Las principales actividades o etapas de esta fase son las siguientes:

- Zarpe de las fuerzas desde sus áreas de embarque.
- Travesía al área objetivo.
- Aproximación al área objetivo.
- Arribo y distribución de las fuerzas en el área objetivo.

Las unidades aéreas, con base en tierra, asignadas a la FTA, se desplazan de acuerdo a lo planificado, pasando su control al CFTA según lo dispuesto en la DI.

1.- Consideraciones de planeamiento.

El CFN es responsable de la preparación del plan de movimiento que se utilizará durante esta fase, el cual, una vez aprobado, es emitido como anexo del plan u orden de operaciones del CFTA.

Cuando sea necesario postergar el arribo, al área objetivo como consecuencia de condiciones meteorológicas desfavorables, cuando gran parte o el total de la FTA haya iniciado el movimiento al área objetivo, debe emitirse un plan de postergación, que es preparado por el CFN y promulgado como parte del plan de operaciones. La postergación usualmente se hace sobre una base de 24 horas, que implica retromarchar o desviar temporalmente, a los buques, a un área marítima preseleccionada. Una postergación más prolongada puede obligar al regreso de las fuerzas a un área de apresto.

La flexibilidad, que se requiera, puede obligar a la emisión de planes alternativos de movimiento, que difieran absolutamente del original, que se pondrán en ejecución por orden expresa del CFTA, ante variaciones de la situación táctica prevista.

La información relativa a las rutas, áreas y puntos geográficos de significación, considerados para el movimiento aproximación y estacionamiento, hacia y en el área objetivo, deberá ser promulgada y difundida a los mandos como apéndices del plan de operaciones del CFTA, acompañándose diagramas de rutas, cartas y tablas de tiempo y espacio.

El CFTA puede planificar la utilización eventual, de áreas de espera, que le permitan satisfacer necesidades de apoyo logístico, reparaciones de emergencia o ensayos durante la travesía.

Previo al arribo al área objetivo, deberá planificarse y difundirse la organización general de las áreas marítimas, para reducir posibles interferencias entre los componentes u otras fuerzas de apoyo. Dependiendo de la magnitud de la operación y la cantidad de fuerzas participantes, la organización general de las áreas marítimas puede incluir las siguientes áreas operativas:

a.- Áreas operativas oceánicas.

Dependiendo de los medios normalmente pueden seleccionarse tres categorías. Las primeras son “*áreas de apoyo estrecho*”, cerca del área objetivo, pero no necesariamente dentro de ella, destinadas a grupos de portaaviones de apoyo, grupos hunter/killer y a ciertas componentes de apoyo logístico. Las segundas son “*áreas de apoyo a distancia*”, ubicadas en la vecindad del objetivo, pero a considerable distancia hacia alta mar, asignadas a organizaciones de ataque o cobertura, grupos hunter/killer y sus correspondientes unidades de apoyo logístico.

Las terceras son “*áreas de retirada*”, ubicadas a gran distancia del objetivo, a las cuales se pueden retirar los buques de asalto y operar en caso de malas condiciones meteorológicas o para impedir concentraciones excesivas de buques en el área objetivo.

b.- Áreas litorales en el área objetivo.

Son áreas marítimas que se establecen en el área de desembarco, desde los límites interiores de las áreas operativas oceánicas hacia la costa y que son ocupadas especialmente por las unidades designadas para proteger a los buques anfibios y a las unidades de apoyo de asalto, durante su permanencia en el área de desembarco, cuando no se emplea el plan de escalón de mar.

Desde el exterior de estas son:

1) Áreas de cortina A/S.

Áreas de estacionamiento y operación de elementos aéreos y de superficie con capacidad A/S, para dar protección a los buques anfibios, transporte y unidades de apoyo de asalto.

2) Área de lanzamiento de helicópteros.

Áreas de estacionamiento para buques transportes de helicópteros, ubicada fuera del alcance de las defensas costeras de artillería y misiles tácticos.

3) Área exterior de transporte.

Áreas de estacionamiento inicial de los buques de transporte a su arribo al área objetivo, seleccionada fuera del alcance efectivo de las baterías de artillería costera enemiga.

4) Áreas exteriores para buques de desembarco.

Área de estacionamiento y tránsito temporal de los buques de desembarco, ubicados por lo general en los flancos del área Exterior de transporte, ocupadas con el mismo propósito de aquellas. En estas áreas se ubican los puntos de lanzamiento de embarcaciones de asalto para movimientos buque-playa.

5) Área interior de transporte.

Áreas situadas tan cercas de las playas de desembarco, como lo permitan las profundidades del mar, los peligros para la navegación, el tránsito de embarcaciones menores y la acción enemiga, a las cuales se dirigen los transportes para hacer más expedito el desembarco y descarga. Normalmente, estas áreas se ocuparán luego del desembarco de las primeras olas de transhorizonte, las que permitirán destruir y neutralizar la amenaza enemiga, minimizando la reacción de la tierra sobre el mar.

6) Áreas de fuego de apoyo naval (FAN).

Áreas de estacionamiento para buques de apoyo FAN, seleccionadas en posiciones favorables, para cubrir con fuego la máxima extensión de blancos, en el área de desembarco, tan próximas a las playas como lo permitan las profundidades del mar y riesgos para la navegación y que no interfieran el desembarco.

7) Estación para buques control.

Son estacionamientos, asignados a los buques control, en la vecindad de línea de partida, para facilitar el cumplimiento de sus funciones durante el movimiento buque-playa.

8) Áreas de lanzamiento de vehículos anfibios (ALVA).

Áreas situadas en la vecindad de la línea de partida, hacia alta mar, donde se estacionan los buques de desembarco para descargar los vehículos anfibios.

c.- Plan de escalón de mar.

Cuando sea imperativa la máxima dispersión, de los medios navales, en un área objetivo muy intensa, junto con reducir el esfuerzo de contramedida y de

barrio de minas, se adopta un dispositivo, cuya adopción se efectúa en base al plan de escalón de mar, promulgado por la CFTA. La organización del área marítima, para su aplicación, incluye:

1) Área del escalón de mar.

Ubicada hacia alta mar, del área de desembarco, a los que concurren los buques transportes y desde la cual se desplazan al área de transporte siguiendo canales barridos. El área del escalón de mar debe tener una amplitud tal, que permita la adecuada dispersión de los buques de su interior. Una vez efectuado el desembarco y la descarga, en el área de transporte, los buques regresan al área del escalón de mar y desde ella pueden ser despachados a la patria.

2) Área de transporte.

Ubicada entre el límite inferior del área del escalón de mar y la playa, donde concurren los buques transportes para desembarcar tropas y material. El número máximo de transportes es limitado específicamente para facilitar la dispersión y evitar interferencias. Dentro del área de desembarco, las áreas para buques de desembarco, área de transporte, áreas para buques FAN, Estaciones para buques control y (ALVA), están convenientemente dispersas, en el interior de una gran área barrida.

3) Ejecución del movimiento.

Es realizada ciñéndose al plan de movimiento, emitido por el CFTA, y difundido antes del zarpe, a los Comandantes de las agrupaciones organizadas.

Junto con el programa de zarpes e instrucciones para el movimiento, aproximación, arribo y distribución de las agrupaciones en el área objetivo, se incluyen instrucciones adicionales relativas a:

4) Medidas de seguridad.

La seguridad durante el movimiento es de primordial importancia para el éxito de la operación, por cuanto la FD, debe llegar al área objetivo, sin pérdidas significativas en su potencial de combate. Las medidas para la protección, de las agrupaciones, son las mismas aplicables a toda organización operativa que efectúa una travesía por mar, reforzado con medidas de protección adicionales, que le otorgan sus elementos dependientes y elementos de apoyo de otros mandos. Algunas de estas medidas adicionales de protección son:

- Operaciones aéreas de apoyo de aviones, basado en tierra o a bordo, para la exploración aeromarítima, patrullaje A/S, defensa aérea y de conquista y mantenimiento del control aéreo local.
- Operaciones de FN de superficie en misiones de protección directa, protección indirecta o cobertura.
- Operaciones aeronavales de grupos hunter/kiler para localizar y destruir las amenazas submarinas.
- Operaciones de barrido de minas a lo largo de las rutas seleccionadas.
- Protección directa y escolta para los grupo logísticos de reaprovisionamiento.

5) Logística y reabastecimiento.

Los problemas logísticos, durante su travesía, pueden ser satisfechos en áreas de apresto o en la mar, utilizando grupos de apoyo móvil y de reabastecimiento.

6) Comunicaciones.

El CFTA controla el cumplimiento de las disposiciones que regulan las comunicaciones durante el movimiento al área objetivo y delega en

los comandantes de agrupaciones de movimiento, tal responsabilidad, cuando no es posible ejercerla en forma centralizada. Normalmente, por razones de seguridad y preservación del secreto, se imponen condiciones de silencio electrónico, hasta el momento en que el CFTA, levanta la modifica tales restricciones.

D.- Fase Asalto.

La fase asalto es la más significativa y crítica, por cuanto de su éxito inicial y evolución posterior, dependerá el cumplimiento de la misión de la FTA, siendo su finalidad la conquista de la CP; si fracasa en su propósito, no permite la continuación de las acciones previstas para alcanzar el objetivo final.

Su desarrollo es complejo, por cuanto conjuga el empleo de la máxima capacidad ofensiva, de todas las fuerzas para superar las limitaciones de contar, inicialmente en tierra, con un potencial de combate equivalente a cero, incrementándolo en la forma más rápida posible, hasta lograr una superioridad que permita neutralizar y aniquilar las defensas del enemigo. Debido a lo anterior, esta fase exigirá que las fuerzas estén orientadas a apoyar a la FD.

Se inicia cuando los elementos de asalto del cuerpo principal, arriban al área objetivo y termina con el cumplimiento de la misión asignada a estos elementos.

En su desarrollo se realizan principalmente las siguientes actividades:

- Preparación el área de desembarco mediante bombardeo naval y aéreo.
- Movimiento buque-playa (inicialmente transhorizonte y luego cercano a costa).
- Operaciones en tierra para conquistar la CP seleccionada.
- FAN y FAA, durante y después del desembarco.
- Aprovisionamiento logístico durante y después del desembarco.
- Desembarco de los elementos restantes de la FD, para el apoyo global a las operaciones en tierra que permitan la consolidación de la CP y el inicio de las operaciones terrestres de la FEXP, cuando corresponda.

- Normalmente, en la etapa final de esta fase, arribarán las agrupaciones post-día “D”., básicamente conformadas por buques que transportan a la FEXP.

1.- Organización.

a.- Organización de la fuerza de desembarco.

Para el movimiento buque-playa adopta una organización de tarea, conformada por unidades de combate, de Infantería de Marina, reforzados con unidades de apoyo de combate y logístico.

Para el movimiento buque-playa la FD, es transportada en olas de asalto, que incluyen a todo el personal y material que, embarcado en embarcaciones, vehículos anfibios y buques de desembarco, están provisto que desembarquen al mismo tiempo en una playa de desembarco.

b.- Organización de las fuerzas navales.

Paralelamente a la organización de la FD, establecen una organización funcional, llamada grupo de embarcaciones, cuya estructura es flexible y su composición depende de las cantidades de medios disponibles y del número de tropas a transportar. El oficial naval a cargo de este grupo, recibe la denominación del comandante del grupo de embarcaciones, que a su vez, ejerce este control a través de oficiales navales llamados comandantes de olas.

Las olas de asalto son numeradas en orden correlativo, de acuerdo al orden o secuencia en la programación del desembarco, siendo la primera ola aquella prevista para desembarcar en la playa a la hora “H”.

c.- Organización del área marítima.

La organización y distribución del área marítima, para el movimiento buque-playa, es una responsabilidad naval. Establecida, por el CFTA, con el propósito de facilitar el movimiento controlado de embarcaciones, vehículos anfibios y buques de desembarco y proveer

áreas de estacionamiento y maniobra para los transportes y demás elementos de la organización de tarea. Tienen aplicación las siguientes áreas y elementos de control:

1) Áreas de formación.

Ubicadas a ambas bandas, por las aletas de los transportes para concentrar las embarcaciones antes de ser llamadas al costado, para ser cargadas. Las embarcaciones allí reunidas, bajo el control de los respectivos comandantes de olas, proceden a girar en círculo antes de dirigirse a las estaciones de desembarco.

2) Áreas de reunión.

Ubicadas en el área interior de transportes para concentrar las embarcaciones cargadas de cada ola y desde donde son dirigidas a la playa, según la secuencia y orden establecido en los planes correspondientes. Antes de ser despachadas, al igual que en las respectivas áreas de formación, proceden a girar en círculos, para permitir que se reúna ordenadamente el total de las embarcaciones. Para facilitar la labor de los buques control y tener una referencia de la cantidad de tropas desembarcadas, cada embarcación lleva letreros que indican con un número la ola y el equipo de embarcación que transporta. Una vez desembarcadas las tropas, el letrero es clavado en tierra.

3) Línea de partida (LP).

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

4) Rutas de varada.

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

5) Rutas de aproximación.

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

6) Estaciones para buques control.

Son los estacionamientos asignados, a los buques control, en la vecindad de la LP. Dependiendo de la magnitud de las operaciones y los medios disponibles pueden establecerse las siguientes estaciones:

– Buque control central.

Dispuesta para el control integral del desembarco normalmente ubicada al centro de las rutas de aproximación.

– Buques control principales.

Dispuesta para el control de una determinada playa de desembarco, normalmente ubicadas en los extremos de la LP.

– Buque control secundarios.

Dispuesta para complementar la función de las anteriores.

- Buques marcadoras de rutas.

Dispuesta para materializar el inicio de rutas de aproximación. Estos buques o embarcaciones pueden acompañar las olas, hasta la LP, enlazándolas con las rutas de varada.

7) Organización del área marítima para movimiento buque-playa transhorizonte.

Se debe tener presente que en un movimiento buque-playa transhorizonte, cobrarán especial interés las áreas y elementos de control que se indican en los párrafos siguientes:

a) Área de formación.

No se establecerán áreas de formación para las embarcaciones de asalto, procediendo el personal IM, a embarcarse de inmediato luego arriadas las dos primeras embarcaciones al costado.

b) Área de reunión.

El área de reunión se ubicará a un costado del buque transporte. Las embarcaciones cargadas, al desatracar del buque transporte, se dirigirán al área de reunión y navegarán en columna doble, manteniéndose en la aleta asignada.

c) Punto de lanzamiento.

Lugar asignado a cada buque transporte para el lanzamiento de embarcaciones y/o helicópteros de asalto en navegaciones y vuelos transhorizonte.

Estos puntos son planificados a una distancia de costa fuera del alcance de los medios de detección enemiga en el área objetivo.

Las unidades de transporte despacharán los grupos de embarcaciones sin detenerse, pasando por los puntos de lanzamiento a una velocidad de 2 a 3 nudos.

El establecimiento de los puntos de lanzamiento es de responsabilidad del CFTA, siendo asesorado en su planificación por el CFD.

d) Punto de control.

Medidas de control y coordinación que permite a los grupos de embarcaciones, verificar su rumbo y situación respecto del horario guía planificado para la navegación.

e) Punto de reunión.

Se establecen para reunir dos o más grupos de embarcaciones que naveguen desde distintos puntos de lanzamiento.

f) Punto de entrada.

Punto ubicado en el centro de la LP, el cual es cruzado por las olas de asalto para su ingreso a la ruta de varada en movimiento buque-playa transhorizonte nocturno.

g) Track de navegación.

Ruta establecida por la cual deben navegar los grupos de embarcaciones y olas de asalto en su desplazamiento desde el punto de lanzamiento a la LP.

d.- Control.

El CFTA, es responsable de controlar el movimiento buque-playa, tanto por medios de superficie como por helicópteros.

Inicialmente, el movimiento buque-playa por medio de superficie y en helicópteros, se controla en

forma centralizada, para permitir la coordinación de los apoyos con el desembarco de los elementos de asalto. Posteriormente, cuando lo permitan las circunstancias, el control de los medios de superficie, se descentralizan para lograr mayor eficacia y rapidez. El movimiento en helicópteros, sin embargo, se mantiene bajo control centralizado.

El sistema para controlar el movimiento buque-playa esta condicionado por el plan de desembarco. La máxima zona sobre la cual se puede ejercer un control centralizado varía con cada situación y depende en gran parte de las capacidades de enlace.

1) Control de los medios de superficie.

El control de las olas de asalto de buques, embarcaciones de desembarco y vehículos anfibios, desde las áreas de transporte y ALVA, se ejerce por medio de un grupo de control, cuya organización se basa en la disposición y números de playas en que se desembarcará la FD.

Para asesorar y cooperar a los oficiales de control, respecto a las necesidades de la FD durante el movimiento buque-playa, se organiza un grupo táctico-logístico (TAC-LOG), con personal de la FD. Por lo general, los grupos TAC-LOG no se asignan a buques de control secundarios, pero sirven y actúan en los demás buques de control.

2) Control de los medios aéreos.

Este control es ejercido centralizadamente por el CFTA, a través de su centro de control aéreo táctico (CCAT), y posteriormente descentralizado a una organización subordinada, denominada centro de dirección de helicópteros (CDH).

e.- Ejecución del Asalto.

- 1) La “*fase asalto*” comienza cuando el grueso de la FTA, llega al área objetivo. Inicialmente se cumplen las siguientes actividades:
 - a) Continuación de la preparación del área, efectuada por la fuerza avanzada (si ha sido empleada).
 - b) Preparativos finales para el movimiento buque-playa que comprenden:
 - (1) Preparación final del área de desembarco.

La preparación final incluye las siguientes operaciones:

- (a) Barrido de minas.

Las unidades de dragaminas llevan a cabo su misión con especial atención en la limpieza de minas en las áreas de transportes, de apoyo de fuegos y en los accesos a las playas.

- (b) Equipos de demoliciones submarinas.

Están capacitadas para cumplir las siguientes actividades:

- Reconocimiento hidrográfico de las playas y sus accesos.
- Demolición de obstáculos naturales y artificiales.
- Limpieza de minas, desde el baril de 3,5 brazas hacia tierra.

- Localización, mejora y balizamiento de los canales utilizables.

(c) Aéreas.

Se intensifican las medidas de defensa anti-aéreas y las operaciones aéreas de ataque.

(d) Bombardeos navales.

Se intensifican al aproximarse a la hora “H”, con el objeto de destruir o neutralizar las defensas enemigas, que puedan dificultar la aproximación y despliegue de la FTA, y contribuir al aislamiento del área de desembarco.

(2) Preparativos finales para el movimiento buque-playa.

Al iniciar la aproximación a los puestos asignados para la fase Asalto, los buques hacen preparativos para el desembarco de las tropas, materiales y aprovisionamiento de acuerdo con los planes emitidos, el comienzo de las actividades y el movimiento buque-playa dependen de la hora “H” establecida y deben estar preparados para amoldarse a los cambios que puedan introducirse a dicha hora.

2) Secuencia del asalto.

Se inicia con el movimiento buque-playa, el que podrá considerar inicialmente un movimiento buque-playa transhorizonte, y finaliza cuando el FD ha capturado los objetivos en tierra y ha alcanzado el borde delantero de la cabeza de playa (BDGP) las otras fuerzas continúan prestando

apoyo táctico y logístico y proporcionando protección general a la FTA.

a) Iniciación del asalto.

Después de la llegada de los buques a las áreas de mar asignadas, el CFTA, ordena iniciar el desembarco. La hora “H” se confirma lo antes posible, o es cambiada, cuando sea necesario, por el CFTA previo asesoramiento del CFD.

b) Movimiento buque-playa.

Una vez realizada la preparación del área de desembarco, mediante bombardeo naval y aéreo, se procede a iniciar el desembarco de la fuerza, para permitir una rápida superioridad en tierra. El movimiento buque-playa se desarrolla en dos etapas:

c) Asalto y descarga selectiva.

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

d) Descarga general.

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

e) Conquista de la cabeza de playa.

En cuanto las primeras unidades arriban a la playa se da inicio a la conquista de la CP.

Para permitir la reunión de nuevos medios en las playas y obtener rápidamente la superioridad necesaria, las primeras unidades desembarcadas deben conquistar, a la brevedad, los objetivos iniciales asignados.

Una vez aumentada su potencia en tierra, la FD continúa la conquista de objetivos sucesivos hasta alcanzar los que materializan el BDCP.

Durante la etapa inicial, puede mantener reservas embarcadas, en condiciones de concurrir hacia las playas al requerir su presencia, pero en cuanto la situación lo permita, estas deberán ser desembarcadas para facilitar su empleo.

La conquista de la CP, normalmente requerirá de un fuerte y sostenido apoyo de fuego naval y aéreo. Habiéndose logrado la sorpresa inicial y un efectivo desgaste del enemigo, de estos fuegos jugarán un importante papel la interdicción de su dispositivo terrestre, impidiendo la concurrencia oportuna de sus reservas.

Alcanzando el BDCP, la FD, realizará las actividades necesarias para su consolidación y asegurar su mantención ante la eventual concurrencia de fuerzas enemigas, permitiendo el inicio del desembarco administrativo de la FEXP, cuando está considerada su participación en la operación.

Si el objetivo de la FTA, se encuentra dentro de la CP conquistada, con esta fase se habrá puesto término a la OA.

E.- Fase Conquista del Objetivo.

Esta fase corresponde a las actividades que debe desarrollar la FTA, para la conquista del objetivo final, cuando esté se encuentra fuera de la CP, en cuyo caso requiere emplear una FEXP.

1.- Conquista del objetivo.

Una vez establecida la CP la FEXP, desembarcará administrativamente, alcanzando zonas de apresto, donde concentrará sus unidades y se alistará para iniciar la ofensiva.

La primera acción que deberá realizar la FEXP, será el paso de líneas, a través de la FD.

Las condiciones de detalle, para la ejecución de esta actividad, serán establecidas entre el CFD y el CFEXP, con la participación de oficiales delegados de los Comandantes de unidades navales y aéreas, responsables del fuego de apoyo respectivo.

En determinados casos, de acuerdo a lo resuelto por el CFTA, la FEXP, será incrementada con parte de la FD, quedando sólo el mínimo indispensable a cargo de la protección del área de apoyo logístico (AAL), denominación que recibe el sector de la CP, considerando para asegurar el flujo logístico requerido por esta fuerza.

Durante la ejecución de esta fase, la FEXP, requerirá del máximo apoyo aéreo y hasta donde sea posible, de FAN, estos requerimientos tendrán prioridad en su satisfacción, por parte del CFTA, quien continua manteniendo el mando y control sobre las acciones en desarrollo.

Todos los esfuerzos de la FTA, deben volverse hacia el apoyo a la FEXP, la cual se encontrará empeñada en la obtención del objetivo final.

2.- Mantención del objetivo.

En aquellos casos en que el objetivo se encuentra incluido en la CP, las acciones siguientes a su conquista corresponderán a las necesarias para su mantención, pudiendo considerarse como parte de la fase de asalto si son de corta duración o como una fase de mantención, si su duración se prevé mayor.

Los procedimientos de planificación y ejecución de la actividad defensiva que se originará, corresponderán a doctrinas de las fuerzas respectivas.

En determinados casos, la operación ofensiva que realice la FE, para la conquista de un objetivo, fuera de la CP, podrá culminar con una fase de defensa, como sucede cuando se debe mantener un objetivo, por un tiempo determinado o hasta establecer enlace con otras fuerzas.

CAPÍTULO 03

PLAN DE EMBARQUE.

A.- Generalidades.

El planeamiento del embarque incluye las medidas necesarias para asegurar el desembarco y descarga oportuna del personal y material de la FD, durante el asalto y de la FEXP, una vez consolidada la CP.

La organización para el embarque consiste en la agrupación administrativa temporal que adoptan la FD y FEXP, para facilitar la planificación y ejecución del embarque, en todos los niveles.

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

B.- Planeamiento.

El planeamiento del embarque comprende:

- Determinación de necesidades de buques.
- Establecimiento de organizaciones paralelas para el embarque.
- Determinación de la asignación conveniente de tropas, material y abastecimiento a cada buque.
- Preparación de planes y horarios de carguío detallados.

Los planes, para la concentración de los buques de asalto y para el movimiento de las tropas a los puntos o puertos de embarque, los preparan los Comandantes de la FN, FD y FEXP, respectivamente, bajo el control del CFTA deben estar coordinados y se distribuyen, tan pronto como sea posible, a los mandos que tengan el control operativo de los buques y de las unidades de tropas asignadas.

Hay ciertas consideraciones, previas al planeamiento, que es conveniente examinar debido a sus posibles efectos sobre él:

- La organización para el embarque de la FD, debe ser compatible con el plan para el movimiento buque-playa, que a su vez, debe apoyar el concepto de operaciones en tierra.
- Debe haber un equilibrio entre la integridad táctica de las unidades de tropa y la necesaria dispersión para disminuir los efectos que puedan producir la pérdida de uno o más transportes.
- En el objetivo debe mantenerse la cantidad mínima de buques compatibles con las necesidades para el asalto. Las unidades, de la FD, que no requieran inicialmente o cuya utilización se haya aplazado, se pueden embarcar y despachar de forma que, el arribo del área objetivo, coincida con su empleo previsto.
- Los tipos de carguío y estibas empleados, afectan al número de buques que deben permanecer en el objetivo, como también la rapidez con que son descargados.
- Dentro de lo posible, en un mismo transporte deben embarcarse mandos paralelos, tanto navales como la FD, FAA y FEXP.
- Al seleccionar los puertos y áreas de embarque, se debe considerar el espacio y tiempo disponible para el carguío, muelles, malecones, instalaciones en las playas para cargar, servicios de puertos y otras instalaciones posibles de emplear.
- Existencia de las fichas de datos logísticos actualizados, de los buques transportes, las que son entregadas a la FD, al comenzar la fase para el planeamiento.

B.- Contenido de los Planes de Embarque y de Carguío Detallado.

El CFTA, y los mandos navales subordinados preparan los planes de embarque. Se promulga como parte del plan de operaciones. Estos planes detallan:

- La organización de las fuerzas navales para el embarque.
- La disponibilidad de buques, para el embarque de la FD, incluyendo el horario de llegadas y salidas de los puertos y puntos de embarque.

- La disponibilidad de medios especiales para el manejo de la carga.

El CFD, y sus mandos subordinados, preparan el plan de embarque, que se promulga con el plan de operaciones y prescribe:

- La organización para el embarque y asignación a los buques.
- Abastecimiento y material a embarcar.
- La situación y asignación de las áreas de embarque.
- Las disposiciones para el control y los planes de comunicación para el embarque.
- Los horarios, detalles del movimiento y secuencia del embarque personal y material, de acuerdo con el horario de embarque establecido por el CFTA.
- Las instrucciones relacionadas con el funcionamiento de los equipos para el manejo del material.
- Instrucciones adicionales relativas al manejo de armas, equipo y abastecimientos especiales.

El plan de la FEXP, para coordinar a su nivel la ejecución del Embarque, considera los siguientes aspectos:

- Concepción general para el embarque, conteniendo la distribución global de las unidades subordinadas y los puertos y puntos de embarque correspondientes.
- Responsabilidades de los diferentes mandos subordinados en la planificación y coordinación con los mandos navales.
- Rutas e itinerarios de marcha hacia los puertos y puntos de embarque.
- Aspectos logísticos y disposiciones especiales de seguridad.

Excepcionalmente, la FAA deberá elaborar su planificación para el embarque, cuando sus aeronaves deban ser transportadas, hacia el área objetivo, por encontrarse a gran distancia o cuando éste prevista la conquista de una base o aeródromo y sea necesario transportar medios logísticos, de apoyo de vuelo u otros.

C.- Organización para el Embarque.

La organización para el embarque consiste en una organización de tarea, temporal establecida por el CFD y otra del mismo tipo, establecida por el CFTA. Estas organizaciones se forman para simplificar el planeamiento y facilitar la ejecución del embarque en

todos los niveles de mando. Ninguna organización estándar es aplicable para el embarque, ni a la tropa ni a las fuerzas navales, que satisfaga todas las situaciones; por esta razón, las organizaciones de tareas se conforman para determinadas circunstancias de embarque y, de acuerdo a los requerimientos que anticipe la situación táctica. Una vez establecida la organización de tarea, se emplea en forma exclusiva durante toda la fase de embarque y cuando ha sido completada esta fase, la organización temporal es disuelta.

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

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

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

1.- Organización de la FD.

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

a.- Equipo de embarque.

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

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

b.- Elemento de embarque.

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

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

c.- Unidad de embarque.

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

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

d.- Grupo de embarque.

Es la máxima organización que adoptar la FD para su embarque y considera a todos los medios de transportes y fuerzas a embarcar.

El grupo de transporte es la organización naval paralela. Por medio de esta organización, el CFD ejerce la dirección y control del planeamiento y ejecución del embarque de su fuerza.

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

Organización de los Buques.	Organización de la tropa para el embarque	Características
Buque transporte	Equipos de embarque	Mínima organización para el embarque.
Elementos de transporte	Elementos de embarque	Organización opcional, dependiendo de los medios y necesidades operativas, compuesta por 2 o más equipos de embarque.
Unidad de transporte	Unidad de embarque	Organización opcional, dependiendo de los medios y necesidades operativas, compuesta por 2 o más elementos de embarque.
Grupo de transporte	Grupo de embarque	Máxima organización para el embarque. compuesta por todos los medios de transportes y fuerzas a embarcar

3.- Formularios para la preparación del plan detallado de carguío.

Cada unidad o fracción de unidad actuando separadamente, que embarque personal, equipo o abastecimientos, en un buque, debe preparar los cuatro formularios siguientes:

- Manifiesto de carga de la unidad (formulario N° 1 en Cap.05).

Es el primer formulario que prepara la unidad y en él se encuentran todos los detalles de carga, excepto vehículos, que son necesarios para preparar la guía de embarque de carga. Consiste en una lista de la carga, agrupada según líneas de la guía de personal y carga, y totalizada después de cada línea.

El “*manifiesto de carga*” es un formulario de trabajo de la unidad y no se adjunta al plan detallado de carguío.

- Guía de embarque de carga (formulario N° 2 en Cap. 05).

Se prepara en base al manifiesto de carga, llenando todas sus columnas, excepto la columna final “*donde va estibado*”, que la llena el oficial de embarque, posteriormente, al preparar el plan detallado de carga del buque.

- Guía de embarque y prioridad de vehículos (formulario N° 3 en Cap.05).

Este formulario complementa la guía de embarque de carga, ya que toda la carga de una unidad debe figurar, en uno u otro según corresponda.

La carga estibada en vehículos se deja constancia en este formulario, como información, ya que el total de peso, área y volumen de vehículos, que va a la línea 39 de la guía de personal y carga, son los valores netos de estos.

- Guía de personal y carga (formulario N° 4 en Cap.05).

Este es el cuarto y último formulario que prepara cada unidad y consiste en un resumen de la “*guía de embarque de carga*” y “*guía de embarque y prioridad de vehículos*”, por clases de abastecimiento y dentro de cada clase, por líneas que permiten una mejor ubicación de la carga y mayor seguridad para la estiba.

Sección personal : se indica en los diferentes casilleros los totales por grados y totales generales.

Sección carga : se indican los totales por líneas que obtienen de la guía de embarque de carga, totalizando por clases.

CAPÍTULO 04

PLAN DE DESEMBARCO.

A.- Generalidades.

El planeamiento detallado del movimiento buque-playa, se inicia una vez se ha determinado el concepto de operaciones en tierra y debe estar incluido, antes de iniciar el planeamiento del embarque. Su expresión y forma final, se presentará como Anexo “*movimiento buque-playa*” del plan de operaciones de la FTA y para la FD como anexo “*plan de desembarco*”.

Para poder preparar los planes de movimiento buque-playa y de desembarco, es necesario la elaboración de una serie de documentos que se detallan a continuación, los cuales son incorporados como apéndices a los anexos anteriormente mencionados.

Aún cuando está establecida la responsabilidad en la preparación de los documentos mencionados, estos planes, diagramas, tablas, calcos, etc., exigen que sean producidos en forma paralela y consecuente entre la FN y la FD.

La información contenida en algunos documentos producidos por la FN resulta básico para la formulación de documentos de la FD y viceversa.

B.- Listado de Documentos Preparados por la Fuerza Naval.

- 1.- Diagrama de aproximación a la playa.
- 2.- Tabla de disponibilidad de embarcaciones de desembarco.
- 3.- Plan de empleo de embarcaciones de desembarco.
- 4.- Diagrama de olas de asalto.
- 5.- Diagrama del área de desembarco.
- 6.- Plan de escalón de mar.
- 7.- Diagrama del área de transportes.
- 8.- Horario de aproximación.
- 9.- Tabla de disponibilidad.
- 10.- Diagrama de desembarco helitransportado.
- 11.- Tabla de asignación de serie y olas de helicópteros.
- 12.- Tabla de asalto y empleo de helicópteros.

C.- Listado de Documentos Preparados por la Fuerza de Desembarco.

- 1.- Tabla de prioridad de desembarco.
- 2.- Tabla de disponibilidad de botes de asalto anfibio (BAA).
- 3.- Plan de empleo de BAA.
- 4.- Diagrama de desembarco.
- 5.- Tabla de asignaciones de embarcaciones y BAA.
- 6.- Cuadro de asignación de series.
- 7.- Tablas de secuencia del desembarco.

D.- Detalle de los Documentos Emitidos por la Fuerza Naval.

- 1.- Diagrama de aproximación a la playa.

Calco preparado por el CGT. Abarca desde la playa hasta a los menos 500 yds, pasada la línea de partida. Incluye la siguiente información:

- a.- Designación (color y número) y dimensiones de las playas.
- b.- Línea de partida.
- c.- Distancia desde la LP a la playa.
- d.- Ubicación de otras embarcaciones según proceda (embarcaciones de rescate, de evacuación de bajas, de control de tráfico, etc.).
- e.- Posición de los buques del grupo control.
- f.- Rutas de regreso de embarcaciones de cada playa.

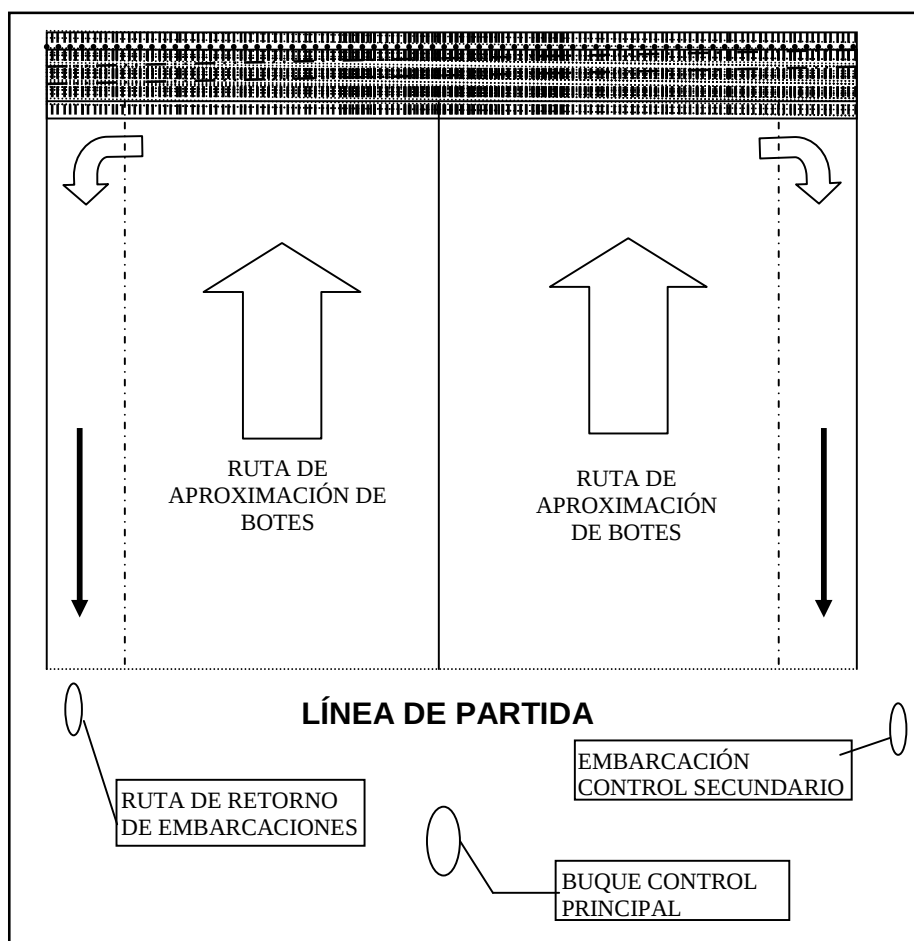


Figura N° 1
Diagrama de Aproximación a la Playa

2.- Tabla de disponibilidad de embarcaciones de desembarco.

Esta tabla lista los tipos y cantidades de embarcaciones de desembarco con que cuenta cada buque del grupo de transporte. Especifica el total necesario para uso de la FN y la cantidad a ser empleada por la FD.

Es el documento básico para la posterior asignación de embarcaciones de desembarco para el movimiento buque-playa. Es preparado por el CGT del CFN.

TABLA DE DISPONIBILIDAD DE EMBARCACIONES DE DESEMBARCO.					
BUQUES	TOTAL DE EMBARCACIONES A BORDO				OBSERVACIONES
	LCVP	LVT	BAP	BAVP	
LST "ALFA"	2		4	2	
LST "BRAVO"		3	4	2	
LST "CHARLIE"	1	3	4	2	
* OTROS BUQUES IN-DICADOS INDIVIDUAL-MENTE	12	12	24	14	
TOTAL	15	18	36	20	
MENOS 10 % DE RESPETO	1	2	3	2	
TOTAL DISPÓNIBLE	14	16	33	18	
BUQUES	EMBARCACIONES DISPONIBLES PARA FUERZA NAVAL				OBSERVACIONES
	LCVP	LVT	BAP	BAVP	
COMANDANTE GRUPO EMBARCACIÓN				4	
EMBARCACIONES DE RESCATE		2			
EMBARCACIÓN EVA-CUACIÓN BAJAS	2				
TOTAL REQUERIDO PARA USO DE LA FUERZA NAVAL	2	2		4	
TOTAL DISPONIBLE PARA USO FZA. DE DESEMBARCO	12	14	31	4	

3.- Plan de empleo de embarcaciones de desembarco.

Este plan expone los movimientos predeterminados de las embarcaciones de desembarco de diferentes buques para satisfacer las necesidades, tanto de la FN como de la FD.

Indica la cantidad de embarcaciones de desembarco, tipo, buque de origen, buque al que deben asignarse, a que hora y hasta cuando deben permanecer en dicha condición.

Este plan es preparado por el CGT o en su ausencia por el CFN.

El plan de empleo de embarcaciones de desembarco, también asigna las embarcaciones a las olas de asalto, de acuerdo al diagrama de desembarco.

PLAN DE EMPLEO DE EMBARCACIONES DE DESEMBARCO.						
TRASLADO PRE HORA “H” (OMITIDO – MISMO FORMATO). OLAS PROGRAMADAS Y A PEDIDO DE LA FD						
CANT DE EMBARC.	TIPO	DESDE	AL	HORA DE ARRIBO	PERIODO ASIGNADO	OBSERVACIONES
2	B.A.P.	LST “BRAVO”	ROJA 3	H – 45	1 VIAJE	DESEMBARCAR SERIE 752 EN PLAYA ROJA OLA 3.
4	B.A.P.	LST “DELTA”	ROJA 3	H – 25	2 VIAJES	DESEMBARCAR SERIE 544 Y 549 EN PLAYA ROJA OLAS 3 Y 4 RESPECTIVAMENTE
2	B.A.V .P.	LST “ALFA”	ROJA 3	H – 15	1 VIAJE	DESEMBARCAR SERIE 321 EN PLAYA VERDE 1 OLA 5.
4	B.A.P.	LST “CHARLI E”	ROJA 3		PERMA- NENTE	DESEMBARCAR SERIE 1024 EN PLAYA VERDE 1 A PEDIDO.

EMBARCACIONES EMPLEADAS POR LA FUERZA NAVAL.						
CANT DE EMBARC.	TIPO	DESDE	AL	HORA DE ARRIBO	PERIODO ASIGNADO	OBSERVACIONES
1	B.A.P.	LST “BRAVO”	VERDE 1		HASTA SER RELEVADO	MARCADOR RUTA DE APROXIMACIÓN PLAYA VERDE 1.
1	B.A.P.	LST “DELTA”	VERDE 1 Y 2		HASTA SER RELEVADO	EMBARCACION RESCATE PLAYAS VERDE 1 Y VERDE 2.
1	B.A.P.	LST “ALFA”	VERDE 1		HASTA SER RELEVADO	EMBARCACION CONTROL SECUNDARIO PLAYA VERDE 1.

4.- Diagrama de olas de asalto.

El diagrama indica como se conformarán las olas a una hora prefijada. De ser necesario se le agregará un apéndice con las formaciones de las diferentes olas. El documento consta de una tabla y un gráfico.

TABLA DE APROXIMACIÓN A LA PLAYA ROJA.					
OLA	PLAYA	EMBARCACION	PASA EL BUQUE EMBARCADOR O SALE DEL CIRCULO DE LANZAMIENTO DE VEHICULOS ANFIBIOS	DEJA LP	LLEGA A PLAYA
1	ROJA 1	8 BAP	H – 45 minutos	H-30 min	HORA-H
	ROJA 2	8 BAP	H – 45 minutos	H-30 min	HORA-H
2	ROJA 1	8 BAP	H – 42 minutos	H-27 min	H+ 3 min
	ROJA 2	10 BAP	H – 25 minutos	H- 5 min	H+ 3 min
3	ROJA 1	9 BAP	H – 38 minutos	H-23 min	H+ 7 min
	ROJA 2	10 BAP	H – 21 minutos	H- 1 min	H+ 7 min
4	ROJA 1	8 BAP	H – 36 minutos	H-19 min	H+ 11min
	ROJA 2	10 BAP	H – 17 minutos	H+ 3 min	H+ 11min
5	ROJA 1	6 BAP	H – 19 minutos	H+ 1 min	H+ 16 min.
	ROJA 2	4 LCM	H – 29 minutos		
6	ROJA 1	8 LCVP	H – 14 minutos	H+ 6 min	H+ 21 min.
	ROJA 2	3 LCM	H – 18 minutos		
7	ROJA 1	3 LCM	H – 8 minutos	H+12 min	H+ 27 min.
	ROJA 2	8 LCVP	H – 12 minutos		
8	ROJA 1	9 LCVP	H – 2 minutos	H+18 min	H+ 33 min.
	ROJA 2	8 LCVP	H – 6 minutos		
9	ROJA 1	7 LCVP	H – 4 minutos	H+24 min	H+ 39 min.
	ROJA 2	7 LCVP	Hora H		

OLA A PEDIDO

Serie	Salen	Llegan a Buque	Control Secundario
427	7 BAP	H + 10 minutos	ROJA 1 H + 30 minutos
427	6 BAP	H + 6 minutos	ROJA 2 H + 26 minutos

5.- Diagrama del área de desembarco.

Este diagrama es preparado como calco a la carta del área de desembarco en la escala correspondiente. Muestra gráficamente, designaciones de playas, líneas de partida, zonas de buques transportes y de buques de desembarco, área de fuego de apoyo naval, rutas de varada de aproximación de los medios de desembarco de superficie.

6.- Plan de escalón de mar.

Plan optativo tendiente a incrementar la dispersión entre los buques anfibios en la zona interior de transporte y a su vez en las áreas minadas a barrer.

Dado a que afecta el plan de carguío de la FD, la decisión de adoptarlo es del CFTA a proposición conjunta del CFN y del CFD.

7.- Diagrama del área de transporte.

El diagrama se prepara en forma de calco a una carta del área objetivo. Mostrará un sector que abarque desde al menos 1.000 yd, hacia el mar, desde la playa, hasta por lo menos 1.000 yd, más fuera de lo fondeaderos o estacionamientos de transporte exteriores. De utilizarse zona interior y exterior de transporte se harán dos diagramas. Estos calcos incluirán:

- a.- Zonas de transportes y asignaciones de fondeadero o estacionamientos para todos los buques.
- b.- Zona de buques de desembarco y su estacionamiento o fondeadero.
- c.- Zona de operación de buques de asalto anfibio si corresponde.
- d.- Posiciones de los buques control.
- e.- Rutas de aproximación y de medios de desembarco.
- f.- Línea de partida.
- g.- Playas.
- h.- Ubicación de buques de rescate o remolcadores.
- i.- Distancia relativa y rumbos entre buques, áreas, playas, etc.

8.- Horario de aproximación.

Este documento indica los diferentes horarios para cada ola programada, individualizando la playa de destino, los medios de desembarco que son utilizados, el buque de origen, áreas de reunión, línea de partida y otros puntos de control.

HORARIO DE APROXIMACIÓN			
		Hora H	Playa ROJA 1
OLA	SALE DE ZONA REUNIÓN	SALE L.P.	DESEMBARCA
1	H – 40 min (Zona de lanzamiento)	H – 36 min.	Hora H
2	H – 62 min.	H – 12 min.	H + 03 min.
3	H – 54 min.	H – 4 min.	H + 11 min.
4	H – 44 min.	H + 6 min.	H + 21 min.
5	H – 36 min.	H + 14 min.	H + 29 min.
6	H – 25 min.	H + 25 min.	H + 40 min.
7	H – 15 min.	H + 35 min.	H + 50 min.
Rumbo desde el área de reunión a la LP 040° verdadero, 035 magnético. Rumbo desde LP a la playa 355° verdadero, 350 ° magnético. - Cmdte. de Grupo de Embarcaciones : T1 Sr. J. Díaz P. - Oficial de Control Principal : CC Sr. F. Fernández C. NOTAS: 1.- Distancias empleadas para calcular los tiempos indicados: a) Área de Reunión a la Línea de Partida. 10.000 Yardas. b) Línea de Control Principal. 4.000 Yardas. 2.- Velocidades empleadas para calcular los tiempos indicados: 13.- Velocidad de los BAVP desde Área de Reunión a la LP 3 Nudos. 14.- Velocidad de BAP y BAVP de la LP a la playa máxima velocidad. 15.- Velocidad de los BAP desde las LST a la LP 8 Nudos. 3.- La primera Ola está compuesta de BAP; las Olas siguientes de BAP y BAVPS.			

9.- Tabla de disponibilidad de helicópteros.

Tal como la “*tabla de disponibilidad de embarcaciones de desembarco*”, esta tabla especifica los medios con que se cuenta para efectuar el desembarco. Esta tabla es un listado de la cantidad y tipos de helicópteros disponibles para una determinada operación. Es preparada por el Comandante del destacamento aeronaval embarcado (CDAE) de la FTA y es elevada a la fuerza de desembarco, para ser incluida como apéndice al anexo “*plan de desembarco*”.

Indica el número de unidades de helicópteros (agrupaciones, escuadrones, etc.), la cantidad de helicópteros prevista para los primeros y subsecuentes viajes, la capacidad de carga esperada para cada tipo de helicóptero y los buques desde donde operarán. Es empleada como base para determinar el empleo de los helicópteros por parte de la unidad helitransportada en las fases iniciales de la planificación de una OA.

TABLA DE DISPONIBILIDAD DE HELICÓPTEROS.									
UNIDAD DE HELICÓPT Y DESIGNAC.	C A N T I D A D D E A E R O N A V E S	CANTIDAD DE AERONAVES DISPONIBLES		TIPO DE MODE LO	BUQUE TRANSP DE HELIC.	CAPACID AD MAX. DE DESPEGU E SIMULTA N. (CUBIERT A DE VUELO)	CARGA TENTATIV A POR AERONAVE S		OBSE RV.
		1º	O T R O S V I A J E S				T R O P A S	C A R G A Kg	
HH 561 "OSCAR"	8	8	6	UH-32	DLG	1	20	4000	
HH562 "VICTOR"	5	6	4	UH-57	LST	1	4	400	
HH 563 "MIKE"	7	7	5	UH-32	PFG	1	20	4000	

10.- Diagrama de desembarco helitransportado.

Este gráfico indica las rutas hacia y desde las zonas de aterrizaje y transporte de helicópteros.

Es preparado por el comandante del destacamento aeronaval de la FTA y es elevando a los Comandantes de la FTA y FD para su coordinación y aprobación.

Este diagrama es clave para la preparación y coordinación de los planes de fuego y apoyo de la orden de operaciones. Se publica como Apéndice al Anexo "*plan de desembarco de las FD*", figura N° 2.

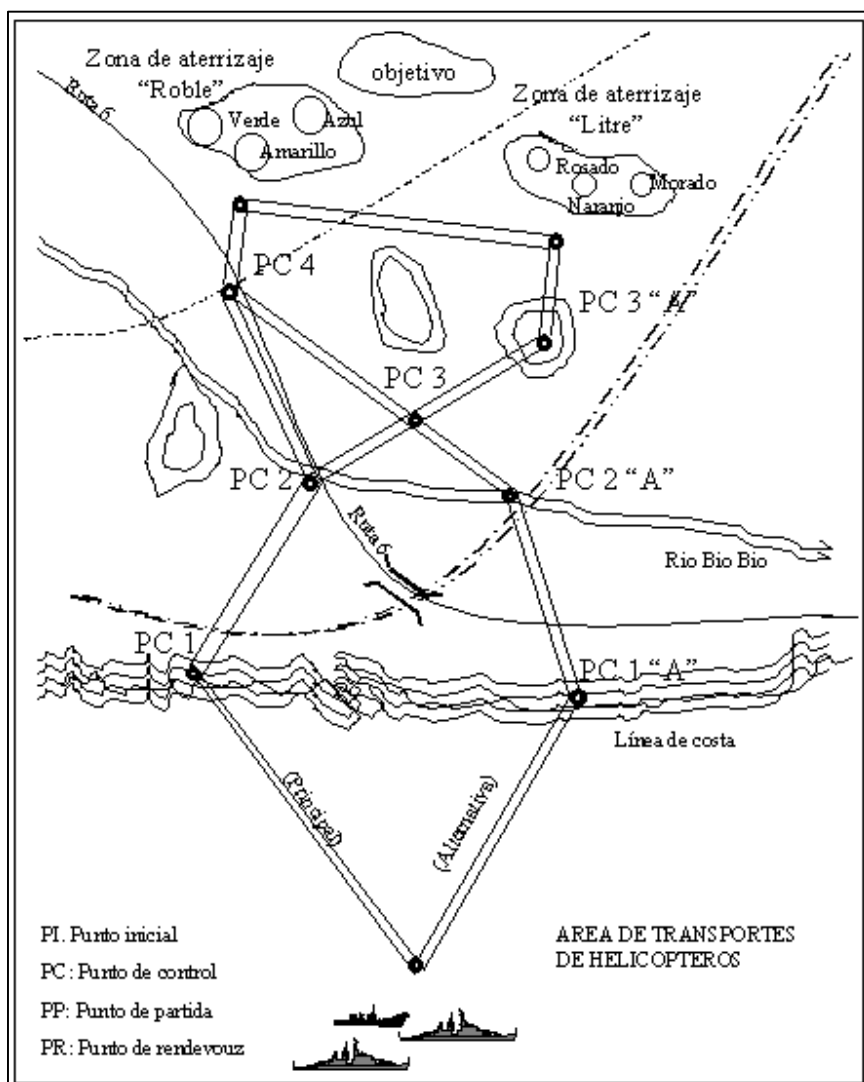


Figura N° 2
 Diagrama de Desembarco Helitransportado

11.- Tabla de asignación de series y olas de helicópteros.

Esta tabla describe las unidades tácticas, equipo y carga a embarcar en cada helicóptero. A su vez, identifica cada equipo de helicópteros por su número de serie asignado y el número de serie del vuelo y ola. Se incluyen todas las categorías de desembarco. Las olas programadas se organizan en olas helicópteros y se listan en secuencia numérica. Las olas a pedido y no programadas se listan de igual forma, pero a continuación de las programadas.

La preparación de esta tabla, es necesaria para detallar los requerimientos de carga a transportar, obtener la secuencia de desembarco planeada y asignar el número de serie a las unidades involucradas. La tabla de asignación de series y olas de helicópteros, se publica como apéndice al anexo “*plan de desembarco*”.

TABLA DE ASIGNACIÓN DE SERIES Y OLAS DE HELICÓPTEROS.							
OLA	EQUIPO HELO VUELO SERIE	PERSONAL		AB. EQUIPO	PESO (MAXIMO 1500 KGRS.)		
		UNIDAD DE TROPAS	Nº		PERS	AB. EQUIPOS	TOTAL
1ª	NIVELAY 101 310 – 1	1ª. Esc. (-) 1ª. Secc. Co. Fusileros IM Sgto. Guía 1ªSecc. Mensajero 1ª. Secc. Cmdte. Esc. Amet. Secc. Armas Co. Fus.	9 1 1 <u>1</u> 12	Munición Amet. 30 Kg.	1.200	30	1.230
1ª	NIVELAY 102 310 – 2	2ª. Esc. (-) 1ª. Secc. 1ª Esc. (-) Part. Amet. Co. Fus. IM (todos)	9 <u>3</u> 12	1 Amet. 12 Kg. Munición Amet. 60 Kg.	1.200	72	1.272
2ª	NIVELAY 201 424 – 1	1ª. Esc. (-) 1ª. Secc. Co. Fusileros IM Sgto. Guía 1ªSecc. Mensajero 1ª. Secc. R.O. Morteros Secc. Armas Co. Fus.	8 1 1 1 <u>1</u> 12	1 Equipo Comunic. 10 Kg.	1.200	10	1.210

Nota: la serie del equipo helitransportado esta compuesto por:

NIVELAY : Característica de llamado (radio).
1 : Número de ola del equipo helitransportado.
01 : Ubicación del helo en la ola.
310 : Número de serie asignado a la unidad tropa.
1 : Número del equipo de tropa helitransportada.

12.- Tabla de asalto y empleo de helicópteros.

Esta tabla incluye los planes detallados para el movimiento de las tropas, equipos y carga helitransportada. Es el horario de desembarco para el movimiento de helicóp-

teros y asocia unidades específicas de la FD con los vuelos necesarios.

Este documento es, a su vez, la base para que las unidades de helicópteros desarrollen sus programas de vuelo y es empleado por las agencias de control aéreo, para el control y ejecución del movimiento buque-playa de los helicópteros.

En cuanto a prioridad de desembarco, las olas a pedido y series no programadas son listadas a continuación de las olas programadas. Esta tabla es equivalente a la “*tabla de horarios de asalto y secuencia de desembarco*”.

Es preparada por el comandante de la unidad helitransportada, en coordinación con la unidad de helicópteros correspondientes. Se consolida en cada nivel de mando y se transforma en apéndice del anexo al “*plan de desembarco*”.

TABLA DE ASALTO Y EMPLEO DE HELICÓPTEROS										
O L A	UNIDAD	CANT.	BUQ UE	CARGA EN BUQUE	HORA			DESTINO		UNIDAD TROPA N°1 Y SERIE DE LA CARGA
					CARG A	DESP E- GUE	ATER RI- ZAJE	ZONA	SITIO	
1	NIVEL AY 100	2 UH- 32	DLH	DLH	H – 25	H – 20	HOR A H	ROB LE	VERDE	1 SECC. CO. FUS. SERIE 230
2	NIVEL AY 200	2 UH- 32	DLH	LST "A"	H – 13	H – 11	H + 9	ROB LE	AZUL	1 SECC. CO. FUS. SERIE 252
3	NIVEL AY 300	2 JET Ranger	AP	LST "C"	H – 4	H – 20	H + 19	LITR E	MORA DO	ELEMENTO DE LA SECC.REC. SERIE 252
HORA PROGR AM		1 UH- 32		LST "B"	A P E D I D O			ROB LE	AZUL	CENTRAL DE TIRO BATERIA ARTILLERIA DE COSTA

E.- Detalles de los Documentos Emitidos por la Fuerza de Desembarco.

1.- Tabla de prioridad de desembarco.

La tabla de prioridad de desembarco, es un documento de trabajo empleado a nivel FD. Describe gráficamente el

arribo de los componentes de la FD a tierra y establece las prioridades de la unidad a desembarcar. Está basada en el plan táctico del CFD y debe ser publicada como parte de su plan de desembarco.

La tabla de prioridad de desembarco, lista todas las unidades mayores a desembarcar en orden de prioridad, el horario de desembarco y las áreas y playas designadas.

TABLA DE PRIORIDAD DE DESEMBARCO						
UNIDAD	DIA DE DESEMBARCO PREVISTO					OBSERVACIONES
	D	D+1	D+2	D+3	D+4	
GRUPO DE DESEMBARCO N° 1	X					HORA H PLAYA ROJA Y VERDE 1.
GRUPO DE DESEMBARCO N° 2		X				A PARTIR 17:00 HRS. PLAYA AZUL 1 Y 2
GRUPO DE DESEMBARCO N° 3		X				HORA H + 120 PLAYA VERDE 2.
ESTACION MEDICA DE COMBATE			X			HELITRANSPORTADA A PARTIR 07:00 HRS. ZONA ALERCE SITIO OSO.

2.- Tabla de disponibilidad de botes de asalto anfíbio.

Esta tabla contiene una lista de los botes de asalto disponibles de la FD por tipo y cantidad. La tabla indica los buques que los transportan, especificando cantidad y tipo de buque y una columna para observaciones. Es preparada a nivel FD y se publica como apéndice al anexo “*plan de desembarco*”.

TABLA DE DISPONIBILIDAD DE BOTES DE ASALTO ANFIBIO					
BUQUE	UNIDAD DE B.A.A.	CANT. Y TIP BAA			OBSERVACIONES
		BAP MK-V	BAV P	BAP MK-III	
LST “D”	Co. BAA (-)	16	2		
LST “A”	Co. BAA (-)	25	14		15 BAP desembarcar a partir Hora H + 2. 10 BAP desembarcar a partir Hora H + 2.
LST “B”	Co. Cdos. (-)			5	
OTROS MEDIOS EMBARCADOS					
	TOTAL	41	16	5	

3.- Plan de empleo de botes de asalto anfibio.

Este documento muestra en forma tabulada el empleo planificado para los BAP, incluyendo su utilización posterior al movimiento inicial de la playa.

El plan lista con las observaciones pertinentes, el origen y cantidad de dichos medios y a su vez, el buque que los transporta. Este plan es preparado a nivel FD como Apéndice al Anexo “*plan de desembarco*”.

PLAN DE EMPLEO DE BOTES DE ASALTO ANFIBIO.						
ORIGEN	CANTIDAD DE EMPLEO BAA			OLA	DESTINO	OBSERVACIONES
	BAP MK-V	BAVP	BAP MK-III			
LST 3	6				VERDE 1	Compañía de Fusileros IM (-)
LST 1	4	3		2	VERDE 1	Comp de Fusileros IM (-) 1ª Secc Co.
LST 3	10	2				Comp. de Fus IM (-)
LST 1		4		3	VERDE 1	4 cañones.
LST 3	5					2ª Secc (+) Comp de Fus.
LST 1	6			4	VERDE 2	Comp de Fus IM (-) .
LST 3			5			Ola a Pedido.

4.- Diagrama de desembarco.

Este documento es una presentación gráfica del plan movimiento buque-playa de superficie de unidad de combate. Debe ser distribuido a todos los responsables de controlar las formaciones de embarcaciones, vehículos o botes y sus olas durante el movimiento de superficie.

Otorga información sobre el despliegue táctico de las unidades para el asalto, lista los números de olas, el horario de varada de las olas, los números de cada embarcación y su ubicación dentro de cada ola, las unidades principales de cada ola, la hora “H” y el color y número de las playas. Es publicado como apéndice al anexo “*plan de desembarco*”.

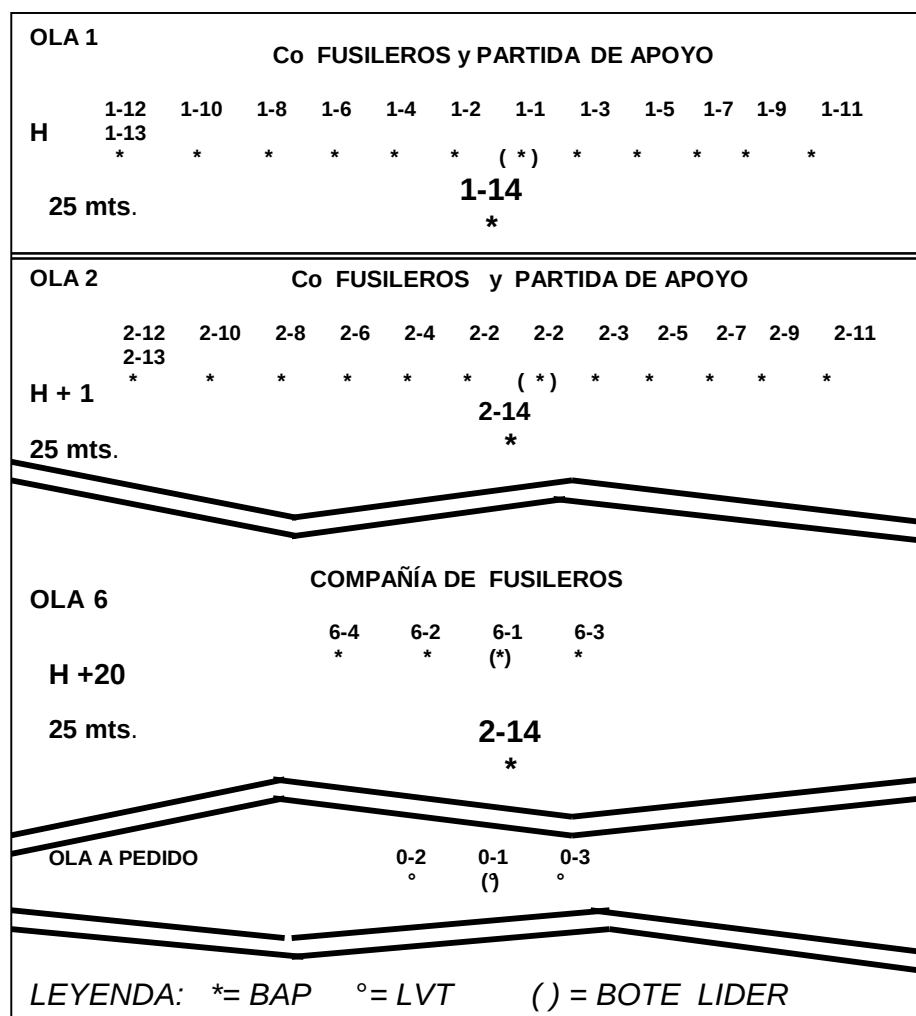


Figura N° 3
“Diagrama de Desembarco”

5.- Tablas de asignaciones de embarcaciones de desembarco y BAP.

Esta tabla es una descripción detallada de la FD por equipos de embarcaciones y es el único documento del plan de desembarco que muestra la ubicación de cada individuo en los diferentes medios empleados en el asalto de superficie.

La tabla indica la organización de las unidades de la FD en equipos de embarcación y la asignación de estos equipos a olas o series no programadas.

Esta tabla puede incluir instrucciones respecto a asignar ciertos depósitos flotantes a embarcaciones de desembarco de la FN o BAP botes de asalto anfibio de la FD.

Sin embargo, cualquier unidad que desembarque en olas programadas, a pedido, no programadas o embarcaciones libres, deberá contar con un ejemplar del apéndice del anexo “*plan de desembarco*”.

Esta tabla no incluye a los elementos desembarcados mediante varada de LST.

El armamento y equipo de la FD, que ocupa espacio y peso dentro de las embarcaciones de asalto, debe considerarse como un sitio a bordo, para disminuir personal en ellas. (Ejemplo morteros de 81 mm, etc.).

TABLAS DE ASIGNACION DE EMBARCACIONES DE DESEMBARCO Y BAA.			
EMBARC. N° 2	PERSONAL Y MATERIAL	SITIOS	FORMACIÓN
1 - 1 BAP	<u>1ra. OLA</u>		COLUMNA
	Equipo de Fus. N° 1 - 1a. Esc. 1a. Secc.	3	
	Mensajero	1	
	Radio Operador	1	
	Cmdte. 1a. Esc. - 1a. Secc.	1	
2 - 1 BAP	Dotación 1a. Esc. Ametr. Secc. Armas.	4	CUÑA
		10	
	<u>2da. OLA</u>		
	Cmdte. 1a. Secc. Co. Fus. IM	1	
	Mensajero	1	
3 - 1	Equipo 1 y 2 3a. Esc. 2a. Secc.	6	
	Enfermero	1	
	Cmdte. Escuadra 1ª. Sección.	1	
		10	
	<u>3ra. OLA</u>		
3 - 2	Equipos 2 y 3 1a. Esc. 2a. Secc.	6	CUÑA
	Cmdte. Esc. 2ª. Secc.	1	
	Radio Operador	1	
	Equipo A/T B-300	2	
		10	
	Cmdte. Esc. Ametr.	1	
	Esc. Ametr. 2ª. Secc.	4	
	Radio Operador	1	
	Cmdte. Secc. 2a. Secc.	1	
	Equipo 1 1a. Esc. 2a. Secc.	3	
		10	
NOTA : “Esta tabla es preparada y promulgada junto al Diagrama de Desembarco”			

6.- Tabla de asignaciones de series.

La tabla de asignaciones de series, lista los números de serie de todos los componentes de la FD y es una compilación de las series conformadas por las unidades subordinadas.

Tiene por finalidad el identificar a las unidades y/o equipos de carga, la cantidad de personal en cada serie, el buque desde el cual será desembarcada la serie, la cantidad y tipo de embarcaciones o medios de desembarco necesarios para desembarcar dicha serie y otras instrucciones especiales cuando sea necesario.

TABLAS DE ASIGNACIONES DE SERIES.									
S E R I E	UNIDAD	P E R S O N A S	M A R T I L	E Q U I P O	V E H I C U L O S	CANT.	TIPO	B U Q U E O R I G	OBSERVACIONES
						EMBARC			
120	Co. Fus. IM. - Secc. PM. - Secc. Armas - 1ª, 2ª y 3ª Secc. - de Fus. IM Part. Ap.PP.A.A.	9 35 93 5 142	3 Mort. 60 mm.			14	BAP	LST “D”	1a. Ola Playa Verde 1 1 BAP de rescate
130	Co. Fus. IM. Secc. PM. Secc. Armas 1ª, 2ª y 3ª Secc. de Fus. IM - Part. Ap.PP.A.A.	8 35 93 5 141	3 Mort.60 mm.			14	BAP	LST “C”	2a. Ola Playa Verde 2 1 BAP de rescate
142	Co. Fus. IM - 1ª Secc. Fus. IM	<u>35</u> 35				4	BAP	LST “B”	Ola a pedido
211	Co Armas Ap (-) Secc. C/SR 106mm	<u>16</u> 16	4 Jeep.c/Cañ. 106 mm.			4	B.A. V.P.	LST “A”	6a. Ola Playa Verde 2

7.- Tablas de secuencia de desembarco.

Este documento contiene los planes detallados para el movimiento buque-playa de las unidades no programadas de la FD de acuerdo al orden previsto para dicho movimiento.

La Tabla de secuencia es preparada en todos los niveles desde Batallón a FD y es empleada como base para los planes de embarque de dichas unidades. Para las agencias de control de la FN, constituye el documento principal para la ejecución y control del movimiento buque-playa de las unidades no programadas. También incluye la prioridad de varada de las LST.

MEDIOS DE DESEMBARCO							
UNIDAD	Elemento		CANT.	TIPO	BUQUE	PLAYA	OBSERVACIONES
Co.Fus.(+)	Co.Fus.(-)	245	3	BAP	LST "C"	AZUL	Puede ser desembarcada por helicóptero
Co.Fus	Co.Fus.(+)	420	4	BAP	LST "C"	AZUL	
Co.Fus	Co.Fus.(+)	345	3	BAP	LST "B"	AZUL	
Co.Fus.	Co.Fus.(-)	1010	12	BAP	LST "D"	ROJA	BAP Orgánicos de la FD.
Batería	Batería (-)	1144	4	BAP	LST "C"	ROJA	
Co.Fus	Esc. 106	1080	2	BAV P	LST "B"	ROJA	
SECUENCIA DE VARADA LST'S							
NOTA: Los números de serie no se listan en orden numérico, sino que de acuerdo a la secuencia de desembarco.							

Figura N° 3
"Tablas de Secuencia de Desembarco"

F.- Documentos Complementarios.

Caben en esta categoría, los planes internos de buques u otros que involucren a integrantes de dos o más componentes diferentes de la FTA, cuya aplicación es local y no precisan ser publicados en los niveles superiores.

1.- Horario de desembarco.

Documento elaborado por cada comandante de buque transporte en coordinación con el jefe de equipo de embarque respectivo. Contiene la información referente al proceso de desembarco/descarga, buque-embarcación, de las series programadas y de los abastecimientos de emergencia. Está basado en la tabla de asignación de embarcaciones y botes de asalto anfibio y en la tabla de asignación de series y olas de helicópteros.

a.- En su confección deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

Reducir al máximo el tiempo del proceso de desembarco o descarga buque-embarcación para disminuir el período de vulnerabilidad del buque transporte, ante ataque aéreo y de submarinos.

Reducir al máximo el tiempo que ha de permanecer embarcado el personal en el medio de desembarco, por ende evitar iniciar el desembarco buque-embarcación anticipadamente.

b.- La información específica del documento incluye:

- Secuencia de arribo de embarcaciones, por tipo, a las estaciones de desembarque.
- Individualización de los equipos de embarcación a desembarcarse en cada estación de desembarco.

CAPÍTULO 05

LISTAS DE CHEQUEO Y FORMULARIOS.

A.- Comandantes de Sección Escuadra o Partida.

1.- Pre-embarque.

- a.- Verificar el alistamiento del armamento.
- b.- Comprobar la aplicación de las técnicas de amarre y descarga del equipo y armamento.
- c.- Seguridad en el cumplimiento de los procedimientos del desembarco de personal y carga por red de desembarco.
- d.- Cumplimiento de los procedimientos mientras se permanece en el bote.
- e.- Cumplimiento de los procedimientos de desembarco en bote.
- f.- Conocimiento y cumplimiento de los procedimientos de acción inmediata de abandono, de defensa, contra amenazas y de emergencia durante la navegación en bote de asalto.
- g.- Conocimiento y aplicación de técnicas de natación de combate.
- h.- Conocimiento de costumbres navales y vida a bordo.
- i.- Conocimiento de temas característicos anfibios.
- j.- Comprobar el entrenamiento integral del equipo de embarcación/helo.
- k.- Verificar el marcado de equipo militar y carga

2.- Embarque.

- a.- Verificar que el personal sea conducido al punto de embarque correspondiente, y se tome contacto con el personal designado a cargo del embarque.
- b.- Verificar el embarque del personal y equipo de acuerdo a instrucciones de la partida de avanzada.
- c.- Inspeccionar el espacio de habitabilidad asignado, determinando la educación y operatividad de las literas.
- d.- Verificar la asignación de chazas al personal conforme a las instrucciones de la partida de avanzada.
- e.- Verificar la designación de personal para integrar roles de guardia y servicios a bordo.

- f.- Verificar que se ejecute la división “X” con apoyo de personal del buque.

3.- Travesía.

- a.- Verificar que se hayan emitido instrucciones a la Unidad respecto a:

- 1) Acciones a tomar durante el entrenamiento del buque.
- 2) Aplicación de las disposiciones y órdenes del buque.
- 3) Revistas e inspecciones.
- 4) Ejercicios de rancho.
- 5) Obligaciones en los servicios de guardia.
- 6) Uso de las facilidades del buque:
 - Peluquería.
 - Biblioteca.
 - Videos.
 - Bar lácteo.
 - Lavandería.
 - Enfermería.
- 7) Integrar al personal IM, a los distintos zafarran-
chos del buque, incluyéndolos sobre la acción a
tomar ante cada una de ellas.

- b.- Comprobar que se reviste diariamente:

- 1) El personal.
- 2) El equipo y armamento.
- 3) Los compartimentos del personal para asegurar:
 - Cubiertas y mamparos limpios.
 - Jardines y duchas limpias y operables.
 - Literas armadas, camas hechas y debida-
mente seguras.
 - Armamento trincado y asegurado.
 - Sistema de ventilación funcionando y sin
obstrucciones.
 - Elementos de aseo en cantidad suficiente.

- Salvavidas disponibles y en buenas condiciones.
- c.- Comprobar que estén conduciendo diariamente las prácticas de acondicionamiento físico.

Verificar que se efectúen instrucción relativa a:
 - Misión de la unidad.
 - Programa de ensayos
 - Procedimiento para el desembarco.
 - Movimiento buque-playa.
- d.- Comprobar que se haya dado a conocer las órdenes y documentos para las prácticas de desembarco.
- e.- Comprobar el cabal entendimiento de las órdenes y documentos, conduciendo instrucciones aclaratorias con el empleo de cartas, fotografías, videos y terrenos reducidos.
- f.- Comprobar que el personal haya sido asignado a los distintos equipos de embarcación, de acuerdo a las tablas de asignación de embarcaciones de desembarco.
- g.- Inspeccionar al personal al término de las prácticas diarias, para verificar y tomar medidas respecto de:
 - Perdidas o deterioros de equipos y armamentos
 - Mantenimiento del equipo y armamento.
 - Deficiencias del entrenamiento.
- h.- Comprobar que se estén cumpliendo las modificaciones que se han dispuesto, producto de las críticas de las prácticas realizadas.

B.- Comandante del Equipo de Embarque.

1.- Embarque.

- a.- Verificar que se haya organizado la partida de avanzada, la cual se ha embarcado oportunamente y ha completado las tareas de detalle (roles de guardia, asignación de chazas y rancheros, etc.)
- b.- Comprobar que los vehículos, carga y carga acompañada se encuentran listas y con sus marcas correspondientes.
- c.- Verificar que el desplazamiento al sitio de embarque se efectúe a las horas establecidas.
- d.- Verificar que el personal designado para cargar, conozca todos los detalles del plan de carguío.
- e.- Comprobar que el embarco del personal se efectúa de acuerdo a las instrucciones emitidas por la partida avanzada.
- f.- Verificar que el embarque de la carga se efectúe de acuerdo al plan de carguío.
- g.- Verificar que se hayan efectuado las coordinaciones necesarias con el buque, referidas a la guardia, servicios, facilidades, etc.
- h.- Comprobar que se ha entregado al buque, la relación del embarque.
- i.- Verificar que el embarque se efectúe de acuerdo al plan y a las horas establecidas.
- j.- Verificar que se han conducido las divisiones "X" con apoyo del personal del buque.

2.- Travesía.

- a.- Verificar que el personal participe en los zafarranchos del buque, especialmente en el zafarrancho antiaéreo.

- b.- Comprobar que lleven a efecto las instrucciones relativas a la vida de a bordo del personal.
- c.- Verificar el cumplimiento de actividades recreativas y físicas.
- d.- Comprobar que se han ejecutado inspecciones de sanidad, higiene y aseo del personal y entrepuente.
- e.- Verificar que se han emitido en detalle los planes.
- f.- Comprobar que la tropa IM embarcada cumple con los procedimientos y normas prescritas por el comandante del buque.
- g.- Verificar que se estén conduciendo programas de mantenimiento del equipo y vehículos.
- h.- Comprobar el cumplimiento de instrucciones de inteligencias al personal.

3.- Ensayos.

- a.- Comprobar que se practiquen los procedimientos de comunicaciones, teniendo en cuenta el plan EMCON establecido.
- b.- Verificar que los equipos de embarcación realicen prácticas de desembarco comprobándose los tiempos y efectuando las coordinaciones con el buque.
- c.- Verificar que se haya ensayado el plan de desembarco.
- d.- Verificar que se efectúe el mantenimiento al equipo al término de cada ensayo.
- e.- Comprobar que se efectúen alteraciones al plan de desembarco en caso de mal tiempo.
- f.- Verificar que se lleven a cabo críticas al término del ensayo.
- g.- Comprobar que se efectúen los ajustes al plan de desembarco, producto de los problemas evidenciados en los ensayos.

4.- Movimiento buque-playa.

- a.- Verificar que los equipos de embarcación estén preparados e inspeccionados.
- b.- Comprobar que los BAP concurren a las estaciones de desembarco de acuerdo a lo planificado y en los tiempos previstos.
- c.- Verificar que el embarco de las tropas en los BAP se efectúe de acuerdo a la tabla de asignación de embarcaciones y en los tiempos previstos.
- d.- Comprobar que el movimiento de las BAP se efectúe de acuerdo al horario de asalto.
- e.- Comprobar que el desembarco progresa de acuerdo al horario y diagrama de desembarco.
- f.- Verificar que el comandante de ola adopta las formaciones que le dispone el buque-control, (excepto para olas transhorizonte).
- g.- Comprobar que los BAP informan el cruce de la LP.
- h.- Verificar que los BAP, aplican correctamente los procedimientos de acción inmediata ante ataques o emergencias.
- i.- Comprobar que las olas de desembarco varan a la hora establecida y el personal desembarca según lo previsto.
- j.- Comprobar que los equipos de embarcación han seguido los procedimientos establecidos durante el movimiento buque-playa.
- k.- Verificar que los BAP, sin tropas embarcada, desvaran y regresan por las rutas de embarcaciones establecidas.
- l.- Verificar que los comandantes de unidades asuman rápidamente el control en tierra y adopten la organización táctica normal.

C.- Oficial de Embarque de Tropa del Equipo de Embarque.

- 1.- Durante la gestación de una OA, se deben designar oficiales familiarizados en las técnicas de planeamiento y ejecución de embarque y carguío de una OA. El GT y la FD, deben contar con oficiales especialmente designados para desarrollar la planificación, ejecución y control de las tareas propias de esta fase de una OA.
- 2.- En la FD, este oficial se denomina “**oficial de embarque de la tropa**” (OFEMBTROP). Paralelamente en la organización naval se llama “**oficial de embarque naval**” (OFEMBNAV). Estos oficiales deben mantener un estrecho contacto, durante toda la fase embarque.
- 3.- Funciones generales.
 - a.- Comanda al personal asignado para efectos de planificación y embarque.
 - b.- Obtiene y mantiene al día los siguientes datos:
 - Nombre y tipos de buques designados para el embarque.
 - Tablas de tonelaje de equipos y abastecimientos a embarcar.
 - Obtiene fichas de datos logísticos actualizados y planos a escala de los buques.
 - En conjunto, con la plana mayor, prepara la organización para el embarque.
 - Obtiene información sobre los equipos de estiba y maniobra de carga disponibles.
 - c.- Prepara un horario de carguío en conjunto con el oficial de embarque naval.
 - d.- Programa y asigna las áreas de acantonamiento de tropa, abastecimientos y equipos, cuando sea necesario.

- e.- Coordina y supervisa todas las actividades de carga durante el embarque.

4.- Funciones Particulares.

a.- Designación y responsabilidades.

- 1) El comandante de equipo de embarque es el responsable del embarque y carguío oportuno y eficiente de su equipo de embarque.
- 2) El OFEMBTROP tiene la tarea de preparar el plan detallado de carguío y supervisar personalmente su ejecución.
- 3) El OFEMBTROP del equipo de embarque, es designado y seleccionado desde la unidad de tropa que formará el núcleo principal del equipo de embarque; su designación es de carácter temporal y mientras se encuentre cumpliendo funciones como OFEMBTROP, debe ser revelado de toda otra obligación.

5.- Obligaciones.

- a.- Actúa como representante directo del comandante del equipo de embarque en materias relacionadas en el embarque de la tropa y el carguío.
- b.- Toma contacto y mantiene el enlace entre el comandante del equipo de embarque, y el comandante del buque.
- c.- Prepara el plan detallado de carguío para el buque correspondiente a su equipo de embarque en dicha preparación actúa en coordinación con el oficial de embarque naval del buque.
- d.- Coordina y supervisa la ejecución del plan de carguío.

D.- Comandante de Equipo de Embarcación.

- 1.- Organizar el equipo de embarcación.
- 2.- Asignar la ubicación de cada hombre en la embarcación de desembarco de acuerdo al plan de desembarco.
- 3.- Reconocer la ruta desde el área de reunión hasta la estación de desembarco.
- 4.- Pasar revista de equipo de embarcación en el área de reunión en el momento que se disponga.
- 5.- Inspeccionar a cada hombre del equipo de embarcación los siguientes aspectos:
 - a.- Salvavidas colocado y con sus trincas de suelta rápida claras.
 - b.- Equipo colocado y con sus trincas de suelta rápida claras.
 - c.- Casco abrochado con el barboquejo aflojado.
 - d.- Máscara antigás colgada en el hombro derecho.
 - e.- Cantimploras y portacargadores a los costados y hacia atrás.
 - f.- Guantes en los bolsillos, no colocados.
 - g.- Pistola en la cartuchera y asegurada con su rabiza colgado del hombro derecho.
 - h.- Fusil colgado en el hombro izquierdo con la trompetilla hacia arriba.
- 6.- Supervisar las amarras de las armas colectivas y equipo que se arriarán a la embarcación.
- 7.- Formar el equipo de embarcación en el orden correspondiente (hombre red - cargadores bajos - segundo comandante - resto del personal - cargadores altos).

- 8.- Cuando se ordene, guiar al equipo de embarcación del área de reunión a la estación de desembarco.
- 9.- Al llegar a la estación de desembarco, supervisar que los fusiles estén debidamente trincados.
- 10.- Verificar que los cargadores altos tomen su puesto y que el equipo a cargar esté distribuido convenientemente.
- 11.- Informar al oficial naval a cargo de la estación de desembarco cuando el equipo de embarcación esté listo a embarcar.
- 12.- Cuando se ordene, iniciar el embarque al bote de asalto y supervisar su ejecución.
- 13.- Asegurar que la red sea usada a su máxima capacidad.
- 14.- Informar al patrón de la embarcación cuando todo el personal y equipo esté a bordo.
- 15.- Verificar que el personal haya asegurado las armas y equipo a la embarcación y que la señal esté colocada.
- 16.- Verificar que se cumplan las instrucciones del patrón durante la navegación.
- 17.- Al cruzar la línea de partida, ordenar:
 - Destrincar las armas y el equipo.
 - Trincarse el barboquejo.
 - Adoptar la posición en cuclillas para la varada.
 - Quitar el seguro al armamento.
 - Sacar la señal.
- 18.- A 100 metros de la playa, alertar al equipo de embarcación y prepararse para la varada; efectuando previamente un reconocimiento visual de la playa.
- 19.- Verificar que al varar, se asalte la playa avanzando sobre las posiciones enemigas con rapidez y decisión.

E.- Comandante de Unidad de Combate (Batallón IM).

1.- Embarque.

- a.- El Batallón ha completado los planes para el embarque y los buques se encuentran dispuestos en el área de embarque.
- b.- Verificar que se ha publicado el programa de embarque a las unidades subordinadas.
- c.- Comprobar que se han efectuado las asignaciones y segregaciones dispuestas en la publicación.
- d.- Verificar que se han organizado los equipos de embarque.
- e.- Comprobar que las tareas de detalle de los equipos de embarque han sido completadas (roles de guardia, asignación de chazas, rancheros, etc.).
- f.- Verificar que los abastecimientos y equipos se encuentran listos para el embarque (embalado, protegido, marcado, etc.).
- g.- Verificar que las tablas de organización para el embarco de personal hayan sido completadas.
- h.- Comprobar que el material motorizado se encuentra listo y con sus marcas correspondientes (buque, prioridad de embarque, ubicación y prioridad de desembarque).
- i.- Verificar que se han establecido y difundido las medidas de seguridad necesarias para no comprometer el secreto de la operación.
- j.- Informar al mando superior que el alistamiento para el embarque ha sido completado.

a.- Se han asignado a las unidades el punto o puerto de embarque.

- 1) Verificar que los enlaces de comunicaciones han sido establecidos (área de embarque – área de concentración / área embarque-buque / oficina control - área de carga / etc.).
- 2) Comprobar que se han efectuado las mejoras necesarias a los puntos de embarque (despejar cargas, establecer oficinas, etc.).
- 3) Verificar que se han designado y organizado las áreas de reunión de carga de vehículos de cada buque en el punto de embarque.
- 4) Comprobar que se han establecido las medidas de seguridad en los puntos de embarque.
- 5) Verificar que la partida avanzada llegue al punto de embarque a lo menos 24 horas antes de embarcar.

b.- Se dispone el movimiento a los puntos de embarque.

- 1) Verificar que el movimiento de carga y equipo comience a la hora establecida en el programa de embarque.
- 2) Comprobar que la carga fue entregada y ubicada en el área de reunión de carga de acuerdo al plan de carguío.
- 3) Verificar que el material peligroso (municiones, combustible, etc.) fue separado en forma segura.
- 4) Verificar que los vehículos fueron ubicados en el área de estacionamiento de acuerdo al plan de carguío.
- 5) Comprobar que se ha establecido la seguridad para la carga y vehículos en el área de reunión de carga.

- 6) Verificar que el personal de la unidad que se embarca revise todo el material y confirme su ubicación de acuerdo al plan de carguío.
- c.- Todo el material a cargar se encuentra en el punto de embarque y el personal dispuesto para las faenas.
- 1) Comprobar que el personal designado para cargar conoce todos los detalles del plan de carguío.
 - 2) Verificar que los conductores de cargo de los vehículos militares conocen la maniobra y los puntos de apoyo y enganche de sus vehículos de acuerdo a especificaciones.
 - 3) Comprobar que los vehículos se encuentren sin carga al momento de embarcarse por pescante.
 - 4) Verificar que la carga, equipo y vehículos son cargados y ubicados apropiadamente a bordo según el plan de carguío.
 - 5) Comprobar que el arribo del grueso del personal de los equipos de embarque es efectuado coordinadamente con la completación del carguío.
 - 6) Verificar que el personal responsable del carguío revise la carga y tome notas de los cambios que se requerirán efectuar a los documentos del plan.
 - 7) Comprobar que las unidades evacuan informes periódicos del avance y completación del carguío y embarque.

2.- Travesía.

- a.- Verificar que todo el personal IM participe en los zafarranchos del buque, especialmente en el zafarrancho de defensa antiaérea, el que deberá cubrirse diariamente, desde 30 minutos después del ocaso, cuando se navega bajo amenaza antiaérea.

- b.- Comprobar que las unidades conducen programas de acondicionamiento físico para la tropa embarcada.
 - c.- Verificar que las unidades conduzcan programas de entrenamiento característico de:
 - Práctica de desembarco.
 - Concentración y movimiento a las estaciones de desembarco hasta lograr expedición y rapidez.
 - Estudio y familiarización con el área objetivo mediante: cartas, fotos aéreas, videos o terreno reducido.
 - Instrucción de armamento y tiro.
 - Entrenamiento de guerra química.
 - Reconocimiento de vehículos y aeronaves enemigas.
 - Instrucción detallada de los planes.
 - d.- Comprobar que la tropa cumpla los procedimientos y normas prescritas por el comandante del buque.
 - e.- Verificar que las unidades conducen programas de mantenimiento del equipo y vehículos.
- 3.- Ensayo.
- a.- Verificar que las unidades ensayan los procedimientos de comunicaciones, teniendo en cuenta el plan EMCON establecido.
 - b.- Comprobar que las unidades ensayan el plan de desembarco.
 - c.- Verificar que el equipo y material usado en el ensayo es sometido a mantenimiento después de su uso.
 - d.- Comprobar que las unidades ensayan las alteraciones al plan en caso de posible mal tiempo.
 - e.- Verificar que se conduzcan críticas después de cada ensayo.

- f.- Verificar que la PM desarrolle cambios a los documentos del plan, producto de los problemas evidenciados durante el ensayo.
 - g.- Comprobar que las unidades difundan las modificaciones a las órdenes que se emitieron.
- 4.- Movimiento buque-playa.
- a.- Comprobar el aislamiento de todos los equipos de embarcación.
 - b.- Verificar que los Comandantes de equipo de embarcación demuestran control sobre su personal y equipo.
 - c.- Comprobar que el embarco de las tropas y material se efectúe en los tiempos previstos.
 - d.- Verificar que se mantenga un registro actualizado de las series y olas de asalto.
 - e.- Comprobar que el movimiento de las embarcaciones de desembarco se efectúa de acuerdo al horario de aproximación.
 - f.- Verificar que el desembarco progresa de acuerdo al horario y diagrama de desembarco.
 - g.- Verificar que las embarcaciones de desembarco informen el cruce de la línea de partida.

F.- Formularios.

- 1.- Manifiesto de carga de la unidad.
- 2.- Guía de embarque de carga.
- 3.- Guía de embarque y prioridad de vehículos.
- 4.- Guía de personal y carga.

FORMULARIO N° 1

MANIFIESTO DE CARGA DE LA UNIDAD.

UNIDAD:

BUQUE:

FECHA:

[illegible]

DISTRIBUCIÓN:

FORMULARIO N° 2

GUÍA DE EMBARQUE DE CARGA.

UNIDAD:

BUQUE:

FECHA:

N° LINEA	UNIDAD	DESCRIPCION	CANT TIROS	CARGA ESTAN DAR		CARGA ESPECIAL					CARGA EN VEHICULOS		
				M3	KG	N° LINGA DA	M2	AL TO	M3	KG	M3	KG	DONDE VA ESTIBAD O

DISTRIBUCIÓN.:

FORMULARIO N° 3

UNIDAD	
BUQUE	
FECHA	

FORMULARIO N° 4

EJEMPLAR N° _____ HOJA N° _____

GUÍA DE PERSONAL Y CARGA.

UNIDAD _____

BUQUE _____ FECHA _____

OFICIALES TROPA	CN SO	CF S1	CC S2	T1 CB	T2 SOLD	STTE CONSCRIP	TOTAL OFIC. TOTAL TROPA
TOTAL PERS.							
CARGA (menos vehículos)							
CLASE ABASTECIMIENTO	LINEA N°	DESCRIPCIÓN				M3	KG
I	1	Viveres					
	2	Agua					
	3	Total clase (1+2)					
II IV SANIDAD DENTAL II Y IV A	4	Equipo orgánico					
	5	Carga acompañada de la tropa					
	6	Otro equipo orgánico					
	7	Total clase II y IV orgánicos (4-5)					
	8	Repuestos de:					
	9	Comunicaciones y electrónica					
	10	Ingeniería					
	11	Arequim					
	12	Material motorizado – equipo de reparación					
	13	Armamento y elementos mantenimiento					
	14	B.A.A.					
	15	Equipo de sanidad de campaña					
	16	Otros repuestos					
	16	Total repuestos clase (8 a 16)					
II Y IV A	17	Comunicaciones y electrónica (no organ.)					
	18	Ingeniería (consumos-elem esp. no organ.)					
	19	Equipo im. (no orgánicos)					
	20	Material motorizado (no orgánicos)					
	21	Armamento im. (no orgánicos)					
	22	Productos químicos (no inflamables)					
	23	Otros equipos especiales (no orgánicos)					
	24	Total equipo clase IV (16 a 22)					
	25	Material de aviación (repuestos ab-equip)					
	25	Material de aviación (repuestos ab-equip)					
	26	Combustibles y lubricantes					
	27	Gasolina y petróleo					
	28	Otros combustibles y lubricantes					
	28	Total clase III (27 + 28)					
	29	Munición					
	30	Munición menor					
	31	Alto explosivo					
	32	Pirotécnicos					
	33	Artificios					
	34	Otro tipo de munición					
	35	Total clase V (29+30+31+32+33)					
	35	Munición de aviación					
	35	Munición de aviación					
	36	Otros abastecimientos					
	37	Bienestar y bar lácteo					
	37	Sanidad (medica y dental)					
	37	Sanidad (medica y dental)					
	38	Total otros abastecimientos (36+37)					
	39	Total de carga (suma de líneas 3-6-7-16-24-25-28-34-35-38) M2				M3	KG
VEHICULOS							
	40	Total de vehículos (valores netos de la guía de embarque y prior.) M2				M3	KG
GRAN TOTAL		Toneladas métricas M2				M3	KG

UNIDAD : _____ FECHA: _____

BUQUE : _____

DISTRIBUCIÓN:

FIRMA _____

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Manual Conjunto de Operaciones Anfibia. DNI – 552.
- 2.- Manual de Entrenamiento Anfibia de la Armada, N° 2 – 70 / 2.
- 3.- Manual de Desembarco Anfibia de la Armada, N° 2 – 70 / 4
- 4.- Manual de Embarque de la Armada, N° 2 – 70 / 3.
- 5.- Manual de Planeamiento Operativo Naval N° 5 – 26 / 1.
- 6.- Manual de Operaciones Anfibia de la Armada, N° 2 – 70 / 1.