

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA NACIONAL

DNI-552

**MANUAL CONJUNTO DE OPERACIONES ANFIBIAS DE LAS
FUERZAS ARMADAS**

RFEVERVADO

Ejemplar N° _____/

1998

(PARA USO EXCLUSIVO DE LAS FF.AA.)

ORDEN MINISTERIAL

EMDN.DAG. (R.) Nº 60 - Santiago, 22 de Diciembre de 1998.

VISTO:

- a) Lo propuesto por el Estado Mayor de la Defensa Nacional.
- b) Las atribuciones que me confiere el "Reglamento de Clasificación y Denominación de la Reglamentación que elabora el Ministerio de Defensa Nacional" DN I-1025, edición 1982.

CONSIDERANDO:

Las necesidades de establecer unidad de doctrina, en las enseñanzas que se imparten en las Academias de Guerra Institucionales, como asimismo, en la elaboración de la planificación real de Operaciones Anfibia Conjuntas y de aquellas que se elaboran en Juegos de Guerra y Ejercicios Aplicados,

ORDENO:

- 1.- Apruébase el DNI-552 "Manual Conjunto de Operaciones Anfibia", edición 1998.
- 2.- Las Instituciones de las Fuerzas Armadas y los Organismos dependientes del Ministerio de Defensa Nacional que coorespondan, se ceñirán a él para la denominación de actividades conjuntas.
- 3.- En el plazo de dos años, contados desde esta fecha, las Instituciones de las Fuerzas Armadas y Región Militar Austral, remitirán al Estado Mayor de la Defensa Nacional las observaciones que les haya merecido, orientadas a su perfeccionamiento y actualización.
- 4.- En conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 y 39 del DNI-1025, las Instituciones de las Fuerzas Armadas y la Subsecretaría de Guerra, dispondrán la impresión de este reglamento de acuerdo a sus propias necesidades, informado al Estado Mayor de la Defensa Nacional para su control, la cantidad de ejemplares impresos.

Anótese, comuníquese y publíquese en los Boletines Oficiales Reservados del Ejército, Armada y Fuerza Aérea. FDO. JOSÉ FLORENCIO GUZMAN CORREA, Ministro de Defensa Nacional.

CAPITULO 01

CONCEPTOS GENERALES SOBRE OPERACIONES ANFIBIAS CONJUNTAS

10101. DEFINICIONES

a.- Objetivo Conjunto.

Es aquel, para cuyo logro es imprescindible la participación de Fuerzas de significación estratégica similar de dos o más Instituciones bajo un mando común, como asimismo, la más estrecha coordinación entre ellas.

b.- Fuerza Conjunta.

Es aquella integrada por Fuerzas de dos o más Instituciones, que operan bajo un mando único y común, cuya significación estratégica es similar y su participación es imprescindible para el éxito de la Misión.

c.- Misión Conjunta.

Es aquella que consiste en el logro de un Objetivo Conjunto, exigiendo en consecuencia una Fuerza Conjunta para su cumplimiento.

d.- Operación Conjunta.

Es una Operación donde participa una Fuerza Conjunta, que es generada en contribución al logro del objetivo estratégico total o parcial asignado al Frente Bélico, Teatro de Operaciones Conjunto, Teatro de Operaciones Terrestre o a una Institución de las Fuerzas Armadas, la cual, es dispuesta por el Director Supremo de la Guerra, Director del Campo de Acción Bélico, Comandante de Teatro de Operaciones Conjunto o Comandante en Jefe Institucional.

10102. OPERACION ANFIBIA CONJUNTA

Es una Operación naval, de carácter ofensivo, donde participa una Fuerza Conjunta que en un esfuerzo coordinado, conquista un objetivo de significación estratégica, mediante el desembarco de una Fuerza Militar que proviene desde el mar.

Una Operación Anfibia es la más compleja de todas las operaciones militares, por lo tanto, es la más exigente en su planeamiento y ejecución.

Su ventaja principal emana de la capacidad de concentrar fuerzas de significación estratégica equilibradas, de manera de amenazar desde el mar, el dispositivo terrestre adversario en un amplio frente, concentrando el esfuerzo principal de la Fuerza de Tarea Anfibia sobre el sector más vulnerable de su sistema defensivo, en el momento más oportuno para las intenciones propias.

La sola amenaza que representa una Fuerza de Tarea Anfibia, puede hacer que el adversario deba dispersar sus fuerzas, de manera de proteger los distintos objetivos e incluso, puede llegar hasta incapacitarlo para enfrentarla con posibilidades de éxito.

El efecto disuasivo que causa la existencia de una Fuerza de Tarea Anfibia, la convierte en una herramienta eficaz a ser empleada en períodos de crisis, al explotar al máximo los atributos del Poder Naval en cuanto a : Flexibilidad Política, Flexibilidad Operativa, Flexibilidad Logística y la Condición de Listo para Operar al Arribo.

La Organización de las fuerzas institucionales que participan en una operación Anfibia Conjunta, obedecen a una estructura de Fuerza del Tipo Organización de Tarea, que como tal, será diseñada para cumplir una misión específica y particular. Esta Organización de Tarea, una vez cumplida su misión, se disuelve de manera que las Unidades se reintegren a sus Instituciones de origen.

Se debe considerar que en una Operación de este tipo, normalmente participarán Unidades provenientes de distintas Instituciones, que no son de equivalencia estratégica respecto a las Unidades que realizan el esfuerzo principal, sino que cumplen un rol de Apoyo, que contribuyen al logro del objetivo asignado.

Estas Unidades de Apoyo permanecerán bajo el mando del Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia, exclusivamente durante el periodo que se desarrolle la respectiva operación componente.

En general, los aspectos de detalle requeridos para la Organización, Planificación y ejecución de una Operación Anfibia Conjunta se regirán de acuerdo a lo normado en el Manual de Operaciones Anfibias de La Armada, Confidencial N° 5-70/3.

10103. DEFINICIONES Y UNIDADES COMPONENTES DE UNA OPERACIÓN ANFIBIA (O.A.)

a.- Operación Anfibia (O.A.).

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

b.- Fuerza de Tarea Anfibia (F.T.A.).

Es la organización de tarea, formada con el propósito de realizar una O.A., bajo un mando naval único. Está integrada por una Fuerza Naval (F.N.), una Fuerza de Desembarco (F.D.), Fuerzas Especiales (FF.EE.), una Fuerza Aérea de Apoyo (F.A.A) y una Fuerza Expedicionaria (F.EXP.).

En los casos que se conforme con Fuerzas de similar significación estratégica, provenientes de dos o más Instituciones de las FF.AA., pasará a denominarse Fuerza de Tarea Anfibia Conjunta (F.T.A.C.).

c.- Fuerza Naval (F.N.).

Denominación del total de las Unidades Navales, asignadas a la F.T.A. Eventualmente incluirá medios requisados, necesarios para cumplir la tarea de transporte de la fuerza y sus abastecimientos. Considera los medios aeronavales en tierra y embarcados, asignados a la F.T.A.

d.- Fuerza de Desembarco (F.D.).

Denominación del total de las Unidades de Infantería de Marina, asignadas a la F.T.A. Por lo general no incluirá Unidades de FF.EE. IM., y eventualmente podrá ser reforzada por unidades de la F.Exp.

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

e.- Fuerza Expedicionaria (F.EXP.).

Son aquellas Fuerzas de Ejército asignadas a la F.T.A., para el logro de un objetivo, cuando éste se encuentre fuera de la Cabeza de Playa.

Estas Unidades requieren, que la Cabeza de Playa haya sido consolidada por la F.D. previamente.

Eventualmente, podrá ser reforzada por unidades de la F.D. una vez consolidada la C. de P.

f.- Fuerza Aérea de Apoyo (F.A.A.).

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

g.- Fuerzas Especiales (FF.EE.)

Denominación del total de Unidades de Comandos y Buzos Tácticos, asignados a la F.T.A., para la ejecución de Operaciones Especiales, en apoyo a la misión asignada al F.T.A.

10104. ORGANIZACION DEL AREA OBJETIVO PARA UNA OPERACION ANFIBIA.

a.- Area Objetivo (A.O.).

Zona geográfica, dentro de la cual se encuentran los objetivos de la F.T.A., e incluye el espacio marítimo, terrestre y aéreo necesario para su conquista o mantención. Esta zona es definida por el Mando que da origen a la O.A. en la Directiva de Iniciación. Puede contener una o más Areas de Desembarco.

b.- Areas de Desembarco (A.D.).

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

c.- Sitios de Desembarco (S.D.).

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

d.- Playas de Desembarco (P.D.).

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

e.- Cabeza de Playa (C. de P.).

Es el espacio de terreno, cuya conquista permite asegurar el espacio de maniobra necesario, para el desembarco seguro del apoyo logístico de la F.D. y de la Fuerza Expedicionaria.

Puede contener el objetivo final de la F.T.A., en cuyo caso su conquista, por parte de la F.D., coincide con el logro del objeto.

Si el objetivo de la F.T.A. se encuentra situado fuera de ella, puede ser necesario mantenerla para asegurar el apoyo logístico de la F.EXP.

f.- Zona Especial de Operaciones Anfibias (Z.E.O.A.).

Existirá cuando el objetivo de la F.T.A. se encuentre fuera de la C. de P.

Será el espacio terrestre y aéreo, que contenga el objetivo final de la F.T.A., y cuyo control depende de la F.EXP.

10105. CARACTERISTICAS DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS.

a.- Carácter Ofensivo

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

b.- Importancia del Objetivo.

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

c.- Coordinación para su ejecución.

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

d.- Planeamiento paralelo y concurrente.

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

e.- Inteligencia.

Debido a la ubicación inicial de la F.T.A., en relación al A.O., a la necesidad de obtener el máximo de antecedentes del Area de Operaciones y de identificar puntos débiles del dispositivo defensivo adversario, la obtención de Inteligencia, oportuna y completa, constituye uno de los mayores problemas para la planificación de la operación.

f.- Movilidad.

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

g.- Flexibilidad.

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

10106. CLASIFICACION DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS

- a.- Las O.A. pueden clasificarse según el origen de las Fuerzas Componentes de la F.T.A. y de acuerdo a su propósito:

b.- Según el origen de las Fuerzas Componentes.

1) Institucionales.

Realizadas con medios de la Armada, en beneficio de la Estrategia Naval o en Apoyo a la estrategia conjunta.

2) Conjuntas.

Aquellas en que participan fuerzas de similar equivalencia estratégica de la Armada y de una o más instituciones militares, en beneficio de la Estrategia Conjunta.

3) Combinadas.

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

c.- Según su Concepción Estratégica.

1) En Apoyo a Fuerzas Terrestres.

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

2) Para la Conquista de Areas Geográficas.

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

d.- Según su Tipo.

1) De Invasión.

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

2) De Ocupación.

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

3) Incursiones Anfibias.

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

4) Demostraciones y Fintas Anfibias.

Operaciones destinadas a confundir al enemigo por medio de un despliegue de fuerzas, con el propósito de inducirle a adoptar un curso de acción desfavorable.

La Demostración Anfibia, es un simulacro de desembarco que implica una aproximación de las Embarcaciones de Asalto a una o mas playas de desembarco, retromarchando para reembarcar posteriormente.

La Finta Anfibia, considera la aproximación hacia una o más Playas de Desembarco de la totalidad o parte de los medios componentes de una Fuerza Naval, sin que se produzca el Movimiento Buque Playa.

5) Retiradas Anfibias.

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

e.- Otras Operaciones.

Operaciones Costa a Costa:

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

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

- 1) No se requiere conformar una F.T.A., aunque existen fuerzas Navales y aéreas efectuando operaciones de apoyo.
- 2) No se requiere contar con un Grupo de Transportes para el movimiento de tropas al Área Objetivo, aunque parte de la F.D. puede ser transportada en buques para caer por el flanco a retaguardia del dispositivo defensivo.
- 3) Implica un riesgo menor, en su ejecución, al no hacer frente a la reacción enemiga, durante la travesía desde los puntos de embarque al Área Objetivo.
- 4) Dificulta la explotación de la sorpresa.
- 5) Facilita al enemigo la obtención de inteligencia.
- 6) Permite al enemigo, reaccionar contra las fuerzas propias en el Área de Concentración, a través de operaciones aéreas y de Fuerzas Especiales.
- 7) Permite, al enemigo, prever un ataque durante la concentración de las fuerzas propias.

10107. FASES DE UNA OPERACION ANFIBIA

a.- Generalidades.

Toda O.A. sigue, en general, una secuencia que permite llevar a cabo la preparación completa y detallada para el logro del objetivo y asegurar su ejecución en forma coordinada. Sus Fases son : Planeamiento, Embarque, Ensayo, Travesía, Asalto, Conquista del Objetivo y Término.

b.- Fase Planeamiento.

Abarca el período comprendido desde la recepción de la Directiva de Iniciación (D. de I.) hasta el Embarque y se caracteriza por la necesidad de planeamiento concurrente, detallado y paralelo, por parte de todas las fuerzas participantes. Sin embargo, el planeamiento anfibio es un proceso continuo, que no cesa, hasta el término de la Operación.

c.- Fase Embarque.

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

d.- Fase Ensayo.

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

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

e.- Fase Travesía.

Es el período durante el cual, los componentes de la F.T.A. se trasladan desde los puertos o puntos de embarque al Area Objetivo. Durante esta fase puede hacerse el Ensayo. Termina cuando las fuerzas llegan a las posiciones asignadas en el Area Objetivo.

f.- Fase Asalto.

Abarca el período comprendido entre la llegada, del grueso de las fuerzas de asalto al Area Objetivo y el cumplimiento de la misión de la F.T.A., si el objetivo final está comprendido en la C. de P.

Esta fase incluye la preparación final del Area Objetivo, el movimiento buque-playa, las operaciones tácticas necesarias para establecer la Cabeza de Playa, las operaciones de apoyo a la F.D., desembarco administrativo de la F.EXP. y el establecimiento de instalaciones de mando, control, refuerzo y apoyo en tierra.

g.- Fase Conquista del Objetivo.

Abarca el período comprendido entre el Paso de Línea, a través de la C. de P., por parte de la F.Exp. hasta la conquista del objetivo, que permitirá cumplir la misión de la F.T.A.

h.- Término.

El término, de una O.A., depende del cumplimiento de la misión de la F.T.A., de acuerdo a las condiciones especificadas en la D. de I. Normalmente se presentarán las siguientes situaciones que marcarán su término:

- 1) Enlace terrestre con Fuerzas Amigas, conforme a coordinaciones establecidas en los documentos iniciales o realizadas con posterioridad, por el Escalón Superior.

- 2) Traspaso de la responsabilidad del control, sobre el objetivo, a otras fuerzas, arribadas al área por mar o aire, las que continuarán las operaciones en forma independiente o como parte de una concepción de empleo diferente a la que originó la O.A.
- 3) Retirada del Área Objetivo, después de haberse logrado el propósito perseguido con la ejecución de la operación.

10108. NECESIDAD DE SUPREMACIA RELATIVA

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

10109. OPERACIONES PRE-DESEMBARCO

- a.- Las operaciones pre-desembarco se efectúan para contribuir a crear las condiciones favorables que permitan cumplir la misión de la F.T.A. Dependiendo del momento y el propósito que tengan, se consideran los siguientes tipos de operaciones pre-desembarco:
 - 1) Operaciones Pre-día "D".
 - 2) Operaciones Pre-Hora "H".
 - 3) Desembarcos Subsidiarios.

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

b.- Operaciones Pre-Día "D": son aquellas conducidas por fuerzas propias o amigas, realizadas con anterioridad al día "D" y de acuerdo a la dependencia y propósitos perseguidos se clasifican en:

1) Operaciones de Apoyo.

Realizadas por fuerzas no asignadas a la F.T.A., antes del arribo de ésta al Área Objetivo. Son dispuestas por el Mando Superior y normalmente materializadas fuera del Area Objetivo. Se cumplen a través de alguna de las siguientes actividades:

- a) Fintas o Demostraciones.
- b) Interdicción a los movimientos estratégicos u operativos del adversario.
- c) Operaciones aéreas para obtener el control local del aire.
- d) Obtención de Inteligencia.
- e) Operaciones psicológicas y no convencionales.

2) Operaciones Pre-Asalto.

Realizadas en el Area Objetivo, por elementos de la F.T.A., llamados Fuerza Avanzada y que preceden a la llegada del cuerpo principal. Las dispone el C.F.T.A., con consulta al C.F.D. Las fuerzas avanzadas normalmente son disueltas el día "D". Se efectúan con el propósito de conducir la preparación final de objetivos específicos mediante:

- a) Operaciones de Interdicción.
- b) Reconocimientos Anfibios.
- c) Barrido de Minas.
- d) Bombardeos aéreos y navales.
- e) Demoliciones Submarinas.
- f) Acciones de superioridad aérea.

c.- Operaciones Pre-Hora H.

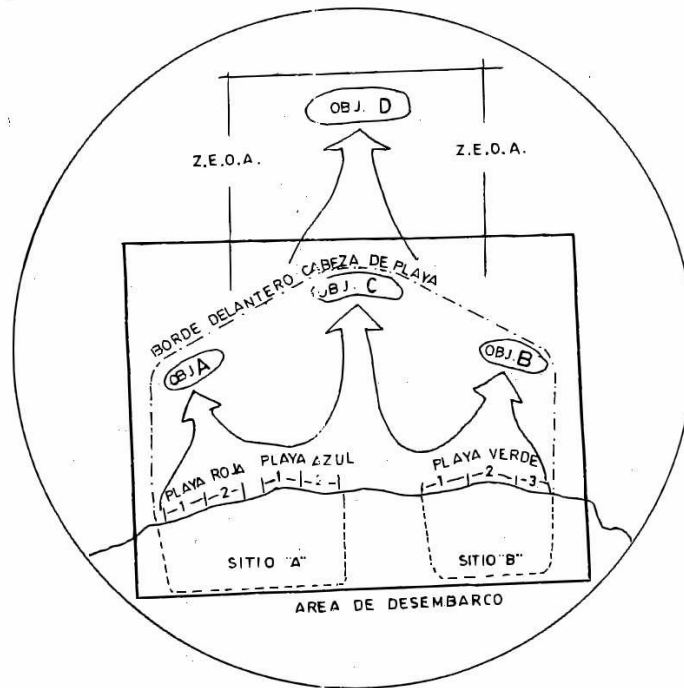
Son realizadas en la áreas de desembarco, antes de la Hora H, por el cuerpo principal con el propósito de dar seguridad, en el mayor grado posible, al desembarco. Comprende algunas de las siguientes actividades:

- 1) Bombardeo naval y aéreo.
- 2) Reconocimiento del dispositivo enemigo y terreno interior.
- 3) Reconocimiento de rutas de aproximación, varada y playas.
- 4) Acciones de interdicción sobre los primeros objetivos.

d.- Desembarcos Subsidiarios.

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

GRÁFICO DEL ÁREA OBJETIVO



CAPITULO 02

GESTACION, ORGANIZACION, MANDO Y CONTROL DE UNA OPERACION ANFIBIA CONJUNTA

10201. NIVELES DE CONCEPCION Y EMPLEO

- a.- Debido a la trascendencia de una Operación Anfibia y por la cantidad y variedad de los medios utilizados, sólo puede ser originada en los niveles Estratégico y Político-Estratégico.

Los únicos escalones capacitados para disponer una O.A. son el Director Supremo de la Guerra o la J.CC. en J.J., la Armada y los Comandos Conjuntos dotados de los medios necesarios. Los demás escalones deben solicitarlos.

- b.- Nivel Director Supremo de la Guerra o J.CC. en J.J.

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

- 1) 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 parcial.
- 2) Como producto de una Resolución, de este nivel de Mando, originada en la petición de una Institución u Órgano de Maniobra de las FF.AA., que requiera su decisión superior para el empleo de medios de distintas dependencias.

c.- Nivel Institucional.

1) Comando Conjunto.

Dependiendo de la composición del Comando Conjunto y de la cantidad de medios que le han sido asignados, podrá contar con la capacidad de gestar y llevar a cabo una O.A. en forma integral o deberá solicitar la participación de medios de otro Organismo de Maniobra o Institución para completar los propios.

El empleo de la O.A. corresponderá al logro de un Objetivo Estratégico total o Parcial del Comando Conjunto o concebida como una forma de otorgar movilidad a su Reserva Estratégica, permitiéndole alcanzar la zona prevista para su empleo. En este caso la F.T.A. constituirá un Organismo de Maniobra del Comando Conjunto.

En caso de no contar con los medios necesarios para organizar la F.T.A., la solicitud deberá ser planteada al Nivel Superior, correspondiendo a este Escalón la resolución.

2) Armada

Es la única Institución que posee la capacidad de gestar y ejecutar una O.A., necesitando en algunos casos, sólo de operaciones de apoyo de una o más instituciones militares. Para la Armada, las O.A. 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, para crear un apremio a la Fuerza Organizada enemiga y para destruir una instalación vital del adversario.

Cuando se resuelva el empleo de una F.T.A., puede presentarse el caso de que sus medios no sean suficientes para el logro del objetivo 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.

10202. MANDO Y CONTROL DE UNA OPERACION ANFIBIA CONJUNTA

- a.- La definición de las responsabilidades de Mando y Control, sobre la F.T.A., corresponderá al Escalón que haya resuelto o aprobado su empleo, quedando claramente reflejadas en la Directiva de Iniciación.
- b.- La responsabilidad del mando comprende la capacidad, del escalón designado, para tomar decisiones que afecten la concepción de empleo y la aprobación, modificación o rechazo de las resoluciones del C.F.T.A.
- c.- La responsabilidad de control comprende la preocupación, del escalón designado, sobre el desarrollo de la O.A., manteniendo o generando los apoyos que se requieran y coordinando su acción con los organismos pertinentes.
- d.- El mando de una operación Anfibia Conjunta, durante toda la operación, recae en el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia (C.F.T.A.), el cual, es responsable del cumplimiento integral de la misión asignada.

e.- La necesidad de un Mando Naval único se fundamenta en:

La O.A. no es una suma de operaciones independientes, sino que es una operación naval única, coordinada, con una misión específica y en la cual participan unidades navales, de desembarco, aéreas y expedicionarias.

Ningún elemento componente puede cumplir la misión por si solo.

La organización y estructura del mando obedecen a las funciones y tareas que se deben cumplir durante la operación.

f.- La F.T.A. es una Organización de Tarea que utiliza diversas estructuras de Mando y organiza sus medios en forma variada, de acuerdo a las necesidades particulares que se genera para cada fase de la operación.

g.- Durante la fase Planeamiento lo normal será que el C.F.T.A. ejerza como Autoridad de Coordinación, sobre los medios asignados lo cual le permite desarrollar la planificación, efectuar reuniones de coordinación, dictar disposiciones preparatorias o cualquier otra actividad relacionada fundamentalmente con el trabajo de los mandos de las Fuerzas Componentes.

h.- Normalmente el C.F.T.A. asumirá el Mando al momento de iniciar la fase de Embarque.

10203. MANDOS DE LAS FUERZAS COMPONENTES DE UNA FUERZA DE TAREA ANFIBIA

a.- El C.F.T.A. será un Oficial de la Armada, del escalafón Ejecutivo, de mayor rango que los Comandantes de las Fuerzas Componentes.

b.- El C.F.T.A. ejerce el mando desde el comienzo de la planificación, hasta el término de la O.A. definido este como el cumplimiento de la misión que la originó o según lo establezca la D.I. Esto es aplicable a las O.A. Institucionales y Conjuntas. En las Combinadas se procederá según se indica en el ATP-8.

c.- La sucesión de mando de la F.T.A., será el Oficial de la Armada del escalafón Ejecutivo, que siga en antigüedad al C.F.T.A., quien podrá ser designado exclusivamente para ese puesto.

d.- El Estado Mayor de la F.T.A.(EM/FTA) es el órgano asesor del C.F.T.A. y se constituye al iniciarse la O.A.

e.- El C.F.N. será un Oficial de la Armada, del escalafón Ejecutivo.

f.- El C.F.D. será un Oficial de la Armada, del escalafón de Infantería de Marina.

g.- El C.F.EXP será un Oficial del Ejército, cuando el grueso de la fuerza provenga de dicha institución.

h.- El C.F.A.A. será un Oficial de la Fuerza Aérea de Chile, cuando el grueso de aviación asignada provenga de dicha institución.

i.- El C.F.F.EE. será un Oficial de la Armada, subespecialista en Comandos IM. o Buzo Táctico.

j.- Normalmente, los medios aéreos pertenecientes a la Fuerza Aérea de Chile, sólo efectuarán operaciones de apoyo. Coordinarán su apoyo mediante un Oficial de Enlace Aéreo (O.E.A.), el cual se incorporará al Estado Mayor del C.F.A.A., o al EM/FTA. si no existiera dicha componente.

- k.- El mando de las operaciones en tierra, fuera de la C. de P., lo asume el C.F.EXP., quien operará en la Z.E.O.A., cuando haya desembarcado sus fuerzas y efectuado el Paso de Líneas, con la F.D. La C. de P. pasa a constituir, mientras sea necesaria, un Área de Apoyo Logístico (A.A.L.) en beneficio de la F.D. y F.EXP.

10204. RELACIONES DE MANDO DURANTE EL PLANEAMIENTO

- a.- El C.F.T.A. ejerce la dirección y supervisión de las actividades de planificación, situándose en un nivel superior al de los Comandantes de Fuerzas Componentes, de modo que pueda dirimir las diferencias, compatibilizar los diversos requerimientos y en general, propender a la armonización de los esfuerzos desde una perspectiva amplia y no comprometida con una fuerza en particular.
- b.- Los Comandantes de cada componente, están a igual nivel que su correspondiente paralelo, sin perjuicio de las atribuciones legales y reglamentarias que corresponden a los Comandantes de buques y aeronaves.
- c.- Los asuntos que corresponden y afectan sólo a la F.N., F.D., F.A.A., F.EXP. y FF.EE., se tratarán directamente con el C.F.T.A., a través de las respectivas cadenas de mando.
- d.- Los asuntos que correspondan o que afecten, a dos o más componentes, se tratarán a través de las respectivas cadenas de mando y luego, conjuntamente, ante el C.F.T.A.
- e.- Los Comandantes, a todos los niveles, mantendrán contacto estrecho y continuo para asegurar que, excepto en emergencias, ningún Comandante adopte decisiones que, sin consulta previa, afecten a fuerzas dependientes de otro Mando. En emergencias se procederá a tomar acción y se informará al Comandante afectado, a la mayor brevedad posible.
- f.- El C.F.D. es responsable de la conducción de las operaciones de su fuerza en tierra, por lo que el planeamiento y ejecución de la Fase Asalto son de su incumbencia. La participación de los demás componentes, en esta fase, normalmente estará destinada a prestar apoyo a la F.D. Esto implica el análisis de las proposiciones de ésta para determinar su factibilidad, desde el punto de vista de la F.T.A. La posibilidad de prestar apoyo requerido es factor primordial en la evaluación y aceptación de los conceptos de operación y los planes propuestos.
- g.- El C.F.EXP. deberá analizar, desde su punto de vista, para operar en la Z.E.O.A., las proposiciones del C.F.D. Lo propio deberá considerar el C.F.D. para contribuir al logro del objetivo final.

10205. RELACIONES DE MANDO DURANTE LAS OPERACIONES

- a.- El C.F.T.A. ejerce el mando a través de los mandos de su organización operativa. Estos últimos, a su vez, ejercen su autoridad a través de sus propias cadenas de mando.
- b.- El C.F.T.A. ejerce el control o coordinación, según lo dispuesto en la Directiva de Iniciación, sobre fuerzas que no forman parte de su organización, cuando tales fuerzas operen en el Area Objetivo. Cuando estas fuerzas se encuentran simplemente de paso, el control lo ejercerá sólo en la medida necesaria para evitar o reducir, al mínimo, las interferencias mutuas.
- c.- El C.F.T.A. podrá conducir, a sus medios asignados, de acuerdo a alguno de los siguientes procedimientos:
 - 1) A través de los Comandantes de la Fuerzas Componentes:

En este caso se mantienen los mandos de la F.N., F.D., F.A.A., F.EXP. y FF.EE., quienes conducen la acción de sus respectivas organizaciones, estructuradas para el cumplimiento de la Misión.

- 2) A través de parte de los Mandos iniciales.

Procedimientos en el cual el C.F.T.A ejerce el mando directo de los Grupos de Tarea Navales y de FF.EE. que se organicen, y la conducción de la F.D., F.EXP., F.A.A., la ejercen sus respectivos Comandantes.

- 3) A través de Grupos de Ataque Independientes:

Procedimiento empleado cuando la F.T.A. debe dividirse, en dos o más agrupaciones independientes, debido a la dificultad del Comandante para ejercer el control centralizado sobre la totalidad de los medios.

Esta modalidad se aplica en algunos de los siguientes casos:

Cuando se efectúen asaltos, simultáneos o casi simultáneos, en Areas de Desembarco tan separadas geográficamente, que imposibiliten ejercer el control táctico con efectividad.

Cuando la magnitud de las fuerzas impida un control centralizado efectivo.

Ante una de estas situaciones, se podrá designar Comandantes de los respectivos Grupos de Ataque, asignándoles parte de los medios, manteniendo el C.F.T.A. el control general y medios, bajo su mando directo, con capacidad para influir en un lugar o momento especial.

- 4) Grupo de Ataque Principal:

Otra forma de conducción se puede materializar designando un Comandante de Grupo de Ataque, para aquél de menor trascendencia, manteniendo el C.F.T.A. la conducción directa del Grupo de Ataque Principal.

- d.- Consulta a Mandos Subordinados:

El C.F.T.A. manda paralela, simultánea e igualmente a las Fuerzas Componentes. En el ejercicio del mando, en la mayor medida posible, considerará la opinión de los mandos subordinados, particularmente en aquellos casos que precise de la asesoría especializada en sus campos operativos. Sin embargo, este requerimiento, no limitará en modo alguno su autoridad.

10206. ORGANIZACION DE LA FUERZA DE TAREA ANFIBIA CONJUNTA (F.T.A.C).

a.- Principios de organización anfibia.

Las consideraciones que rigen la organización de las fuerzas, para cualquier operación de combate, son aplicables a las O.A. Sin embargo, en éstas, se enfatizan los conceptos de "Agrupación Funcional o de Tarea", "Economía de Medios" y "Cadena de Mandos Paralelos", que derivan de la complejidad en su concepto y ejecución y de la participación integrada de fuerzas navales, aéreas y terrestres.

b.- Organización de Tarea o Funcional.

La organización de tarea adoptada, en la totalidad de los órganos componentes, debe satisfacer las necesidades para el embarque, movimiento al área objetivo, protección de la fuerza, desembarco, asalto, para el apoyo táctico y logístico de la F.D. en tierra y, eventualmente, de la F.Exp.

Por lo general, ninguna organización estándar es aplicable a las distintas situaciones que se presentan durante el desarrollo de las O.A., razón por la cual, la organización de tarea debe basarse en las necesidades derivadas de la situación táctica prevista.

De acuerdo a las distintas variables que se presentan, el concepto de flexibilidad, en la organización, debe ser considerado como factor común en cada una de las etapas de la operación.

10207. FUERZAS PARTICIPANTES

- a.- Cuando se emplean exclusivamente medios dependientes de la Armada, las fuerzas navales y de desembarco son asignadas por el C.J.A. y organizadas como Fuerza de Tarea Independiente, bajo la autoridad del C.F.T.A.

La participación de unidades del Ejército y de la Fuerza Aérea es ordenada por el Director Supremo de la Guerra o por la Junta de CC. en JJ., a través de sus respectivos mandos institucionales o Comando Conjunto.

b.- La Fuerza Naval (F.N.).

Este Grupo de Tarea se estructura en distintos Elementos de Tarea, de acuerdo a las necesidades de la operación. Por razones de versatilidad de los medios navales, determinadas unidades pueden ser consideradas integrando más de una agrupación.

Dependiendo de la situación y de los medios disponibles, las FF.NN. son estructuradas en los siguientes Elementos o Grupos de Tarea:

1) Grupo de Transporte.

Incluye el total de unidades designadas para embarcar, transportar, desembarcar y dar apoyo logístico a las Fuerzas de Desembarco. Comprende la totalidad de buques, embarcaciones y helicópteros empleados para embarcar y desembarcar a la F.D. y la Fuerza Expedicionaria.

2) Grupo de Control.

Incluye a los buques, embarcaciones y al personal designados para controlar el movimiento buque-playa.

3) Grupo de Cobertura.

Incluye a los buques y aeronaves de protección de superficie y antiaérea, durante el movimiento al Area Objetivo y durante las Fases Asalto y Conquista del Objetivo.

4) Grupo Cortina.

Incluye a los buques y aeronaves de protección A/S., durante el movimiento al Area Objetivo y durante las Fases Asalto y Conquista del Objetivo.

5) Grupos de Fuego de Apoyo Naval (Grupos F.A.N.).

Organizaciones que proporcionan F.A.N. a la F.D., antes, durante y después del asalto y eventualmente a la F.Exp.

6) Grupo Minador-Barredor.

Organización que incluye unidades capacitadas para conducir operaciones ofensivas y defensivas de minaje en apoyo de la F.T.A.

7) Grupo de Decepción Táctica.

Organización que planifica y conduce operaciones de decepción táctica, incluyendo métodos electrónicos, visuales u otros, destinados a confundir o engañar al enemigo.

c.- La Fuerza de Desembarco (F.D.).

Es la Fuerza que ejecuta la Fase Asalto de una O.A. y debe cumplir las siguientes funciones:

- 1.- Embarque de tropas, equipos y abastecimientos.
- 2.- Desembarco por medios aéreos y de superficie.
- 3.- Materialización del Esquema de Maniobra en Tierra, para la Conquista de la Cabeza de Playa.
- 4.- Conducción del F.A.N.
- 5.- Desembarque y traslado del material en las playas.
- 6.- Asegurar la Cabeza de Playa para permitir el Desembarco administrativo de la Fuerza Expedicionaria y eventualmente apoyarla en la Zona Especial de Operaciones Anfibias.

Estas tareas obligan a la F.D. a organizarse, sucesivamente, en las tres formas que a continuación se señalan:

1) Para el Embarco.

Es la organización administrativa temporal de las fuerzas, para la fase Travesía, teniendo presente que su organización debe facilitar y satisfacer lo establecido en el Plan de Desembarco. Ubica y distribuye a las unidades de la F.D., en los buques transporte, aplicando los principios del Embarque y Carguío de Combate.

2) Para el Desembarco.

Es la organización táctica temporal que adoptan las fuerzas, para efectuar el movimiento buque-playa y desembarcar, con el propósito de iniciar las operaciones en tierra, teniendo presente que debe facilitar y satisfacer los requerimientos del Esquema de Maniobra en Tierra.

3) Para el Asalto.

Es la organización táctica, para cumplir las tareas establecidas en el Concepto de Operaciones en Tierra. Esta organización se adopta tan pronto como sea posible, una vez desembarcado e iniciadas las operaciones en tierra.

d.- La Fuerza Expedicionaria (F.Exp.).

La F.Exp. adoptará una organización conforme a las operaciones que desarrollará en tierra. En caso necesario, podrá subdividirse, según sea la concepción general de maniobra.

En algunos casos, la F.Exp. podrá ser reforzada o incrementada por la F.D., una vez consolidada la C. de P. e iniciada la operación terrestre. A su vez, la F.Exp. podrá, eventualmente, reforzar con parte de sus unidades, a la F.D.

Al igual que la F.D. la F.Exp. adoptará una organización especial para el embarque, de acuerdo a sus necesidades y a las capacidades de los transportes. Una vez desembarcada adoptará la organización de combate, de acuerdo a la maniobra proyectada.

e.- La Fuerza Aérea de Apoyo (F.A.A.).

Denominación del total de los medios aéreos asignados durante toda o parte de la operación, y que no son orgánicas de la F.N., F.D. y F.Exp.

En los Grupos de Tarea Aeronavales o Aéreos, su organización y procedimientos corresponderán a conceptos propios de la institución de la cual provienen, pero su empleo se ajustará a los procedimientos específicos que se coordinen a nivel de la F.T.A.

Normalmente se organizan las siguientes agrupaciones aéreas:

1.- Grupos de Reconocimiento Aéreo.

Organizaciones que incluyen aeronaves de exploración aerotáctica, basados en tierra, y destinadas a la obtención de información del despliegue enemigo en tierra, y del terreno en el A.O.

2.- Grupos de Apoyo Aerotático.

Organizaciones que incluyen aeronaves de combate, capacitadas para proporcionar apoyo aerotático y que operan a flote y desde bases terrestres próximas al Area Objetivo o en su interior, cuando la situación lo permite.

3.- Grupos de Control Aerotático.

Organizaciones capacitadas para controlar y dirigir las operaciones aéreas ubicadas a bordo de buques o en tierra, según la situación que se viva.

4.- Grupos de Transporte Aéreo.

Agrupación que se organiza, con aeronaves basadas en tierra, para proporcionar transporte aéreo a personal y material, de acuerdo a las necesidades de la F.T.A.

f.- Las Fuerzas Especiales (FF.EE.).

Compuestas por unidades de Comandos IM. y Buzos Tácticos asignados a la F.T.A. Su organización estará orientada a la ejecución de operaciones especiales de reconocimiento y de combate sobre objetivos de importancia ubicados en el área objetivo asignada al Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia (C.F.T.A.).

10208. DIRECTIVA DE INICIACION (D.I.)

- a.- La D.I. es una orden dirigida al C.F.T.A., para efectuar una O.A., con copias al C.F.D. y demás mandos de la Fuerzas componentes. Es emitida por el mando que origina la O.A.

b.- Contenido de la D.I.

- 1.- Misión de la F.T.A. y Area Objetivo.
- 2.- Designación del C.F.T.A.
- 3.- Asignación de medios: navales, de desembarco, expedicionarios y aéreos.
- 4.- Designación de los mandos de la Fuerzas Componentes.
- 5.- Fechas límites para realizarla.
- 6.- Nombre clave (optativo).
- 7.- Instrucciones respecto al término de la O.A. y destino de la Fuerzas Componentes.
- 8.- Instrucciones especiales sobre relaciones de mando.
- 9.- Instrucciones de coordinación con los mandos designados para conducir operaciones concurrentes de apoyo, previstas o en ejecución.
- 10.- Inteligencia actualizada disponible (normalmente como Anexo).

c.- El formato de la D.I. se muestra en el Anexo "A".

ANEXO "A"

FORMATO DE DIRECTIVA DE INICIACION PARA UNA OPERACION ANFIBIA

CLASIFICACION

EJEMPLAR N° ____ / HOJA N° ____ /

MANDO SUPERIOR
MANDO QUE EMITE LA DIRECTIVA
LUGAR Y FECHA

DIRECTIVA DE INICIACION

(INICIALES DE MANDO - CLASIFICACION N°/....)

REFERENCIAS : Cartas, Mapas, Documentos pertinentes.

HUSO HORARIO : El que se empleará durante la operación.

I. SITUACION

A.- FUERZAS ENEMIGAS

Contiene toda la Inteligencia disponible relacionada con la operación anfibia a desarrollar. Se detalla en un Anexo "Inteligencia".

B.- FUERZAS AMIGAS

Toda aquella información relativa a fuerzas no incluidas en la organización de tarea y que puedan tener relación con la operación.

C.- ASIGNACIONES Y SEGREGACIONES

Se refiere a las Unidades que serán asignadas o segregadas durante la operación. Debe incluir el momento y oportunidad en que se llevarán a efecto.

II. MISION DE LA F.T.A.

Se refiere a la tarea que se ha asignado al Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia (C.F.T.A.) y el propósito de la misma.

La tarea debe ser expresada en términos de "Efecto Deseado".

El propósito debe ser expresado en términos de la "Tarea del Superior" o "Resolución del Superior". Esto indica si la tarea asignada conlleva el esfuerzo principal en la maniobra del Superior o bien es una tarea de apoyo o protección dentro del contexto.

III. CONSTITUCION DE LA FUERZA

A.- FECHA DE CONSTITUCIÓN.

B.- ASIGNACIÓN DE MEDIOS (Normalmente detalla en un Anexo).

- 1.- Fuerza Naval.
- 2.- Fuerza de Desembarco.
- 3.- Fuerza Expedicionaria.
- 4.- Fuerza Aérea de Apoyo.

IV. DESIGNACION DE LOS MANDOS

A.- COMANDANTE DE LA F.T.A.

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se izará su insignia.

B.- COMANDANTE DE LA FUERZA NAVAL

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se izará su insignia.

C.- COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO (C.F.D.)

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se ubicará inicialmente.

D.- COMANDANTE DE LA FUERZA AÉREA DE APOYO (C.F.A.A.)

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se ubicará inicialmente.

E.- COMANDANTE DE LA FUERZA EXPEDICIONARIA (C.F.EXP.)

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se ubicará inicialmente.

F.- COMPOSICIÓN DEL ESTADO MAYOR DE LA F.T.A.

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se ubicará inicialmente.

G.- SEGUNDO EN EL MANDO DE LA F.T.A.

- 1.- Nombre.
- 2.- Fecha y lugar donde se ubicará inicialmente.

V. AREA OBJETIVO

Debe expresarse en términos de la magnitud de espacios marítimos, aéreos y terrestres contenidos dentro de los límites señalados por coordenadas geográficas.

Sus características y estudios pertinentes deben formar parte del Anexo "Inteligencia".

VI. FECHAS LIMITES

Se refiere a las fechas entre las cuales puede llevarse a cabo la operación; al estar dentro de ese rango todavía sirve a los propósitos del Mando Superior. También puede expresarse como día "D" tentativo.

VII. NOMBRE CLAVE DE LA OPERACION (Optativo)

(El que se estime conveniente).

VIII. RELACION DE MANDO

- A.- Grado de Autoridad del C.F.T.A. durante la Fase Planeamiento respecto a los demás componentes.
- B.- Grado de Autoridad del C.F.T.A. dentro del Area Objetivo, ante la presencia de otras fuerzas amigas.

IX. INSTRUCCIONES DE COORDINACIÓN

Con los mandos designados para conducir operaciones concurrentes de apoyo, previstas o en ejecución.

X. TERMINO DE LA OPERACIÓN ANFIBIA

El Mando Superior debe expresar claramente las condiciones que materializarán el término de la operación (misión asignada al C.F.T.A. se considera cumplida) y destino de las Fuerzas Componentes.

XI. RECURSOS LOGISTICOS

Deberá indicarse la asignación de recursos al C.F.T.A. y responsabilidades logísticas para satisfacer las necesidades de las fuerzas asignadas.

CAPITULO 03

PLANEAMIENTO ANFIBIO

10301. CONSIDERACIONES BASICAS

Generalidades.

El planeamiento anfibio es un proceso continuo, desde la recepción de la D.I. hasta el término de la operación. Los procedimientos se caracterizan por:

- 1) La necesidad de planeamiento concurrente, paralelo y detallado por parte de todos los mandos de la fuerzas participantes.
- 2) Buscar un alto grado de flexibilidad, para hacer frente a las exigencias operativas y para el empleo de los medios, aplicando el principio de Economía de Fuerzas. Los factores que contribuyen a esta necesidad son:
 - a) Inicialmente las fuerzas oponentes no se encuentran en contacto físico, lo que aumenta el campo de las contingencias imprevisibles, a las que deben enfrentarse las fuerzas atacantes.
 - b) Ninguna directiva preconcebida, por muy detallada y cuidadosamente preparada, puede prever todas las eventualidades.
- 3) Su naturaleza es cíclica y comprende una serie de análisis y juicios de la situación, cada uno de los cuales deriva de los que le han precedido.
- 4) La necesidad de considerar el apoyo brindado, por los elementos de superficie y aire, obliga a que el Concepto de Operaciones en Tierra, sea examinado por los Mandos de las Fuerzas Componentes para determinar su factibilidad.

El C.F.T.A. debe manifestar su conformidad antes de iniciar el planeamiento detallado. Es imperativo que este concepto se formule prontamente para orientar el resto de la planificación. Sin embargo, todos los mandos que proporcionan apoyo al asalto, deben estar preparados para alterar o acomodar sus planes a las necesidades variables de la F.D. y F.Exp., ante cambios en la situación.

10302. CARACTERISTICAS

a.- Planeamiento Concurrente.

- 1) Es efectuado por dos o más escalones del mismo mando o por escalones correspondientes a distintos mandos, ante el hecho de que, muchos problemas, son de incumbencia mutua.
- 2) El planeamiento deben iniciarlo los mandos subordinados, basándose en las informaciones preliminares, bosquejos de planes, órdenes preventivas, memorándum de planeamiento y resoluciones que se emitan.
- 3) Las resoluciones finales, alcanzadas por los mandos superiores, a menudo son influenciadas por recomendaciones y apreciaciones hechas por los mandos subordinados, durante la planificación preliminar.

b.- Planeamiento Paralelo.

- 1) Es el coordinado entre los correspondientes niveles de mando, de las diversas Fuerzas Componentes.
- 2) La participación concurrente de fuerzas navales, aéreas y terrestres obliga a una continua relación durante la planificación, entre los correspondientes niveles o escalones de mando.
- 3) Las Resoluciones Básicas, aún 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.
- 4) Esta coordinación tan estrecha, durante la planificación, es esencial y alcanza a todos los niveles o escalones de mando.
- 5) En los escalones más altos, el planeamiento paralelo se inicia al comienzo de la operación, cuando los Comandantes de la Fuerzas Componentes se presentan al C.F.T.A. En los escalones más bajos, por lo general no puede comenzar mientras no se den a conocer las Resoluciones Básicas de los mandos superiores.

c.- Planeamiento Detallado.

La naturaleza de la O.A., requiere de una planificación detallada en todos los niveles de mando, lo que normalmente obliga a adoptar decisiones que restringen la libertad de acción de los mandos subordinados, en el cumplimiento de sus tareas.

10303. OBTENCION DE INFORMACION Y DIFUSION DE INTELIGENCIA

- a.- El planeamiento anfibio requiere de una Inteligencia adecuada y actualizada. Por consiguiente, es preciso iniciar cuanto antes la obtención de la información esencial para el desarrollo válido y oportuno del proceso de Inteligencia.
- b.- La obtención de la extensa y detallada información, se ve complicada por todos o algunos de los factores siguientes:
 - 1) El Area Objetivo puede ser inaccesible debido a su situación y al dispositivo de defensa enemigo.
 - 2) La F.T.A. no está en contacto con el enemigo.
 - 3) Muchos de los organismos que se requieren para reunir la información, no pertenecen a la F.T.A.
 - 4) La necesidad de no dar a conocer el lugar y el momento del desembarco, puede obligar a una dispersión del esfuerzo de los órganos de obtención de las agencias de búsqueda de información.
 - 5) Entre el comienzo de la planificación y la ejecución de la operación puede transcurrir un lapso relativamente largo, por lo que las características del Area Objetivo y la situación del enemigo, pueden sufrir variaciones.
- c.- Cuando las fuerzas asignadas están dispersas, tanto durante la planificación como durante el movimiento al Area Objetivo, la difusión oportuna de la Inteligencia puede constituir un problema que exija tomar medidas especiales.

10304. EL FACTOR TIEMPO

- a.- El tiempo necesario para planear una O.A. depende de muchos factores variables, que comprenden el número, la variedad y la separación física de las fuerzas componentes, la magnitud y complejidad de la operación, así como de la destreza de los Oficiales para confeccionar los planes. Por tanto, el tiempo requerido, para redactarlos, debe ser considerado como un factor de planeamiento.
- b.- A menudo, los planes que debe elaborar un mando se basan en documentos asignados por otros mandos. Por tal razón, el C.F.T.A. y los Comandantes de las Fuerzas Componentes, emiten un "Programa de Planeamiento" en el que consideran las fechas de iniciación y plazos de ejecución de los diversos planes.

10305. MÉTODOS DE PLANEAMIENTO

a.- Generalidades.

Las decisiones de un Comandante, en un determinado nivel, pueden influir en los planes de otros mandos. A fin de mantenerlos perfectamente informados, debe existir una pronta y continua difusión, desde y hacia todos los niveles, respecto a las resoluciones adoptadas que afecten a la planificación.

b.- Directiva de Planificación.

Tras la recepción de la D.I., el C.F.T.A., promulga una Directiva de Planeamiento, para garantizar la coordinación de los planes relacionados, el término de la planificación en el tiempo establecido y que no se omita ningún aspecto importante.

Esta Directiva especifica los planes que se deben emitir y fija fechas límites para su completación, tanto al Organo de Mando de la F.T.A., como a las Fuerzas Componentes.

c.- Programa de Planeamiento.

Utilizando como guía la Directiva de Planeamiento, cada mando prepara un Programa de Planeamiento, para su Fuerza, que contiene el calendario de los acaecimientos durante la planificación.

d.- Memorándum de Planeamiento.

A medida que reciben instrucciones e informaciones y antes de la emisión de los planes, los mandos publican Memorándum de Planeamiento, para garantizar la posesión, por parte de los mandos subordinados, de todos los datos disponibles que afecten a sus respectivos planes.

e.- Distribución de Borradores.

Los borradores de los planes y órdenes de operaciones, o parte de estos documentos (tales como anexos y apéndices), deben ser distribuidos, si así conviniera a otros mandos, para mantenerlos al corriente del avance de la planificación.

10306. SECUENCIA DEL PLANEAMIENTO

a.- Generalidades.

- 1) El Planeamiento se desarrolla básicamente desde la promulgación de la D.I. hasta el inicio del Embarque; sin embargo, por ser un proceso continuo no cesa hasta el término de la operación.

- 2) Durante el Planeamiento, se pueden distinguir dos etapas: Planeamiento Preliminar y Planeamiento Operativo o Detallado.

b.- Planeamiento Preliminar.

- 1) Corresponde a las primeras actividades que realiza, el C.F.T.A. y su E.M., al recibir la D.I. En esta etapa se realiza la Apreciación de la Situación y se promulga la Directiva de Planeamiento.
- 2) Se caracteriza por estudios y apreciaciones que son necesarios para la preparación de planes operativos.
- 3) Al finalizar el análisis de la Misión, durante el proceso de Apreciación de la Situación, el C.F.T.A., asesorado por su E.M. y los Comandantes de las Fuerzas Componentes, inicia la planificación para llegar a las Resoluciones Básicas y difundir la Directiva de Planeamiento.

c.- Planeamiento Operativo o Detallado.

- 1) Corresponde a las actividades que se realizan, a partir de la adopción de las Resoluciones Básicas, para el desarrollo de los Planes de Operaciones de la F.T.A., F.N., F.D., F.A.A., F.EXP. y FF.EE.
- 2) Para el C.F.D., esta planificación comprende la formulación detallada del Concepto de Operaciones en Tierra y su Anexo "Esquema de Maniobra en Tierra" y los planes correspondientes que lo apoyan: Plan de Fuegos de Apoyo (naval, aéreo y de artillería de campaña), Planes de Embarque y de Carguío Detallado y requerimientos para el movimiento buque-playa y apoyos tácticos y logísticos, para ser presentados al C.F.T.A. Los planes de la F.N. y la F.A.A. satisfacen los requerimientos de transporte, protección y apoyo de la F.D.
- 3) Durante esta planificación se evalúa constantemente si los medios disponibles son suficientes. En caso contrario, el C.F.T.A. lo representará al Mando Superior, para obtenerlos.
- 4) Para la F.EXP. esta planificación comprende la formulación detallada del Plan de Conquista del Objetivo y los planes que lo apoyan: Plan para el Embarque y Desembarque de la Fuerza y Plan de Concentración.
- 5) Para las FF.EE., esta planificación comprende la formulación de su Orden de Operaciones.

10307. RESOLUCIONES BASICAS

a.- Generalidades.

Antes de llevar a cabo la planificación detallada, deben tomarse ciertas decisiones fundamentales, al más alto nivel de la F.T.A., denominadas Resoluciones Básicas. Estas son:

- 1) Determinación de los Objetivos de la F.T.A.
- 2) Determinación de la Misión de la F.D., F.EXP. y FF.EE.
- 3) Selección de los Sitios de Desembarco.
- 4) Determinación de Cabezas de Playa.
- 5) Selección de las Areas de Desembarco.
- 6) Desarrollo del Concepto de las Operaciones en Tierra.
- 7) Selección de las Playas de Desembarco.
- 8) Selección de las Zonas de Aterrizaje para Helicópteros.
- 9) Determinación de la fecha y hora tentativa para el desembarco (Día "D" y Hora "H").

b.- Determinación de Objetivos de la F.T.A.

La Misión asignada en la D.I. incluye, por lo general, la designación de las zonas que han de ser ocupadas dentro del Área Objetivo. De no ser así, el C.F.T.A. elegirá aquellas zonas cuya ocupación le permita cumplir su misión.

c.- Determinación de la Misión de la F.D., F.EXP. y FF.EE.

El C.F.T.A., el C.F.D., el C.F.EXP. y el C.FF.EE., en la primera reunión formal, seleccionarán los Objetivos Generales de la F.T.A. y determinarán un curso de acción general, concebido en forma que permita cumplir su Misión. Basándose en esta resolución, el C.F.T.A. con el C.F.D., determinan conjuntamente la Misión de la F.D., con el C.F.EXP. la Misión de la F.EXP., y con el C.FF.EE. la Misión de las FF.EE.

d.- Selección de los Sitios de Desembarco.

El C.F.N. designa los Sitios de Desembarco potenciales, en el Area Objetivo, que permitan el desembarco de tropas, equipos y abastecimientos. Luego proporcionará al C.F.D., toda la información pertinente, que derive de su análisis desde el punto 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.

e.- Determinación de Cabezas de Playa (C. de P.).

En base a la disponibilidad de Sitios de Desembarco y de los objetivos seleccionados, el C.F.D. estudia las posibles C. de P. reteniendo aquellas 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 C. de P. retenidas, se propondrán al C.F.T.A. para su selección definitiva. Paralelamente, se analizan las Aéreas de Desembarco correspondientes.

Las consideraciones para seleccionar las C. de P. son:

- 1) Distancia entre Objetivos y el lugar de desembarco.
- 2) Dispositivo de las Fuerzas Enemigas.
- 3) Configuración de la línea de costa.
- 4) Características del terreno e instalaciones existentes.
- 5) Condiciones favorables para el desembarco.
- 6) Espacio de maniobra suficiente para conducir las operaciones en tierra y el desembarco administrativo de la F.EXP.
- 7) Debe contener la totalidad de los objetivos de la F.D.

f.- Selección de las Areas de Desembarco.

- 1) El C.F.T.A., y su Estado Mayor, estudian las proposiciones del C.F.D. y las someten a consideración de las otras Fuerzas Componentes, a fin de contar con los elementos de juicio para seleccionar definitivamente la o las C. de P. y determinar la Areas marítimas, aéreas y terrestres de las Áreas de Desembarco.
- 2) El C.F.D. somete a las C. de P. seleccionadas a una serie de consideraciones, orientadas a determinar la mejor solución bajo su punto de vista, estableciendo sus ventajas y desventajas.

- 3) El C.F.EXP., somete las C. de P. 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 C.F.D., establece las ventajas y desventajas que presenta cada una de las proposiciones, priorizándolas desde su punto de vista.
- 4) El C.F.A.A. efectuará su propio análisis, definiendo las ventajas y desventajas de utilizar una u otra C. de P.
- 5) El C.F.N. analizará las proposiciones, a fin de determinar, la o las mejores alternativas, bajo el concepto del mejor empleo de sus medios, señalando a su vez las ventajas y desventajas de cada una.
- 6) Con los antecedentes proporcionados por sus Comandantes Subordinados, el C.F.T.A. adoptará una resolución, seleccionando la o las C. de P., incluídos los espacios aeromarítimo y aerot terrestre, que permitan el mejor empleo de los medios y satisfagan la totalidad de las necesidades e inconvenientes planteados. Esta decisión puede incluir un área principal y una o más Areas de Desembarco alternativas.

g.- Desarrollo del Concepto de Operaciones en Tierra.

- 1) El concepto de Operaciones en Tierra corresponde a la idea general de maniobra, para la conquista de la C. de P., a partir del desembarco de la F.D.; deberá definirse un concepto de operación por cada C. de P. seleccionada.
- 2) Este concepto se reproduce finalmente en una representación gráfica denominada Esquema de Maniobra en Tierra.
- 3) Teniendo presente los cambios de situación, que se puedan presentar, este Concepto de Operaciones debe ser revisado, actualizándolo de ser necesario.
- 4) 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 durante el desembarco y posterior ejecución de operaciones en tierra.

h.- Selección de las Playas de Desembarco.

- 1) Una Playa de Desembarco es la parte abordable de la línea de costa considerada para efectuar un desembarco anfibio.

El C.F.D. seleccionará, una o más Playas de Desembarco, teniendo presente su Concepto de Operaciones en Tierra y de las características hidrográficas del Area de Desembarco, a la luz de las consideraciones navales.

- 2) Las playas seleccionadas, son propuestas al C.F.T.A., quien en conjunto con el C.F.N., 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.
- 3) Cuando la F.T.A. se compone de dos o más Grupos de Ataque, con sus correspondientes Grupos de Desembarco, puede seleccionarse un Area de Desembarco para cada grupo.

En este caso, cada Comandante de Grupo de Ataque, elige las playa dentro del área asignada.

- 4) 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 enemigo y sus capacidades.
 - c) Las posibilidades de desembarcar abastecimientos 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 Areas de apoyo de playa y accesos al terreno interior.
 - g) Condiciones para sostener el apoyo logístico requerido por la F.D.
 - h) Ubicación, tipo y densidad de los obstáculos de playa, incluyendo 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 meteorológicas.

i.- Selección de Zonas de Aterrizaje para Helicópteros.

El C.F.D. efectuará un análisis similar al establecido para las Playas de Desembarco, a fin de determinar la o las Zonas de Aterrizaje, proponiéndolas, para su aprobación, al C.F.T.A.; asesorado por el C.F.N. y C.F.A.A., las analizará a fin de determinar las capacidades y posibilidades de interferencias con el F.A.N., aeronaves de combate, fuego antiaéreo, etc.

j.- Determinación de la Fecha y Hora Tentativa para el Desembarco.

Considerando la situación prevista y la misión recibida, el C.F.T.A., en conjunto con el C.F.D., 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 difundida lo antes posible.

10308. PLANEAMIENTO DE INTELIGENCIA

a.- Generalidades.

El planeamiento de Inteligencia es orientado por la necesidad de inteligencia especializada para los mandos de las principales fuerzas, para: ejecutar la operación, llegar a las Resoluciones Básicas y emitir los planes.

- b.- Durante la fase de Planeamiento, el C.F.T.A. sigue un proceso que comprende la elaboración de su Apreciación de la Situación, por medio de la cual llega a la resolución del qué hacer, así como el cuándo, dónde, cómo y para qué. Esto encuentra expresión en el Plan de Operaciones. La Inteligencia es esencial en cada paso de este proceso.

- c.- Es de particular importancia la pronta obtención de información y difusión de la Inteligencia deducida, para satisfacer las necesidades de la F.D., ya que, el planeamiento de la operación, en su conjunto, se basa en el Concepto de Operación en Tierra, el que, a su vez, se deriva de las apreciaciones y resoluciones basadas en la Inteligencia, relacionada con el enemigo y el Área de Operaciones.

10309. PLANEAMIENTO DE LOS FUEGOS DE APOYO

a.- Necesidades Navales.

Se debe hacer una asignación precisa de aeronaves y buques, para destruir o neutralizar la artillería de costa que se oponga al desembarco, mantener cortinas antisubmarinas y antilanchas, buques Piquete de Radar y patrullas aéreas de combate, para la protección de la F.N. contra ataques aéreos, submarinos y de superficie.

b.- Necesidades de la F.D.

La F.D. debe ser apoyada por Fuego de Apoyo Aéreo Estrecho y Fuego de Apoyo Naval contra blancos en tierra, antes, durante y después del desembarco.

Los fuegos tienen por objeto destruir o neutralizar las defensas capaces de oponerse al desembarco y a las operaciones posteriores en tierra. Hasta que la artillería de campaña se encuentre en tierra, en condiciones de atender los pedidos de fuegos de apoyo, estos deberán ser proporcionados, exclusivamente, por las Fuerzas Navales y Aéreas.

c.- Necesidades Globales.

Las necesidades globales, de apoyo de fuego, para las Fuerzas Componentes, deben consolidarse centralizadamente, para determinar el medio que se empleará para cumplir los requerimientos, teniendo presente las disponibilidades de fuegos de apoyo naval, aéreo y de artillería de campaña.

d.- Coordinación del Apoyo de Fuegos.

1.- Los planes de fuegos aéreos, navales y de artillería de campaña deben coordinarse para evitar duplicidad de uso y garantizar que estas armas se empleen con la máxima eficiencia y con seguridad. En el Planeamiento se logra dicha coordinación mediante la aplicación de los siguientes principios:

- a) Debe evitarse la innecesaria duplicidad de misiones.
- b) Las misiones efectuadas no deben poner en peligro a las fuerzas propias.
- c) Debe reducirse al mínimo la interferencia entre los distintos medios de apoyo.
- d) Cada medio de apoyo debe emplearse en las misiones más apropiadas a sus posibilidades de acuerdo con la situación, tiempo disponible, cantidad de munición existente, dotación de municiones especiales y dificultades para el reabastecimiento de munición.
- e) La conducción de los fuegos es efectuado en el escalón más bajo que cuente con personal y medios adecuados.
- f) Efectuar la coordinación final de fuegos en el escalón más bajo, que sea afectado o apoyado por la misión de fuego y que cuente con un Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo (C.C.F.A.).
- g) Todas las armas de apoyo deben usar un sistema común de designación de blancos.

2.- Organos de Coordinación.

El órgano naval de coordinación se denomina Centro Coordinador de Armas de Apoyo (C.C.A.A.), el órgano de coordinación de la F.D. es el Centro Coordinador de Fuego de Apoyo (C.C.F.A.) y el de la F.EXP. se denomina Centro Coordinador de Apoyo de Fuegos (C.C.A.F.). El órgano que coordina el apoyo aéreo es el Centro Coordinador Aerotáctico (C.C.A.T.).

Durante la fase de Planeamiento debe mantenerse un estrecho enlace para garantizar la concepción coordinada de los planes de fuegos de apoyo.

10310. PLANEAMIENTO DE COMUNICACIONES

a.- Generalidades.

- 1.- La Organización de Tarea requiere de una planificación de comunicaciones que, sea integrada con los distintos Planes que se emiten y que permitan satisfacer las necesidades de mando, coordinación y control de las Fuerzas y Unidades Componentes, en los correspondientes niveles.
- 2.- La diversidad de situaciones, hacen necesario considerar la mayor flexibilidad posible, en la planificación de comunicaciones.

Las comunicaciones deben servir a los mandos en la consecución de sus objetivos y consecuentemente deberá considerarse que, saturar una red en base a gran cantidad de estaciones que cumplan funciones múltiples o de naturaleza diversa, puede ser una solución peor que crear una nueva red para necesidades específicas.

b.- Consideraciones Generales.

Las necesidades de comunicaciones pueden variar: dependiendo de la entidad y composición de las fuerzas, la ubicación relativa de las Fuerzas Componentes entre sí, la fase para la cual se está planificando, la ubicación y características del Area Objetivo.

Conforme a lo anterior, se deberá orientar la planificación de comunicaciones a lo siguiente:

Cada nivel, debe contar con los enlaces necesarios y compatibles con los medios, tácticas y técnicas empleados por dicha Fuerza o Unidad.

c.- Guerra Electrónica de Comunicaciones (G.E.C.).

- 1) El empleo de Contra-contra Medidas Electrónicas (C.C.M.E.) y de Contra Medidas Electrónicas (C.M.E.), debe estar claramente especificada en el Plan de Operaciones del C.F.T.A., ya que su mal uso o descoordinación en su empleo, puede producir graves interferencias en el sistema propio o anular totalmente la sorpresa deseada.
- 2) El empleo de M.A.E. debe estar ligado y coordinado al trabajo de un Organismo de inteligencia especializado. Las informaciones deberán ser previamente analizadas y procesadas por un órgano de inteligencia competente, para que sean de utilidad.

10311. PLANEAMIENTO LOGISTICO

a.- Consideraciones.

El aspecto más significativo del planeamiento logístico dice relación con la necesidad de que las fuerzas a flote, presten un continuo y coordinado apoyo logístico y administrativo a la F.D. y F.Exp., mientras su sistema logístico no se encuentra establecido en tierra.

La F.EXP. podrá, a requerimiento, recibir apoyo logístico de la F.D., principalmente en lo que respecta a las facultades de manejo del Apoyo Logístico en la Playa y Seguridad del área.

El planeamiento logístico debe permitir:

- 1.- Reunión y embarco, en forma ordenada, del personal y material, en la secuencia para satisfacer las necesidades del Plan de Desembarco, el que a su vez se adecúa a los requerimientos impuestos por el Concepto Operaciones en Tierra.

- 2.- El establecimiento y mantenimiento de un sistema de apoyo, en el Area Objetivo, que asegure el efectivo apoyo logístico y administrativo a todos los elementos de la F.T.A.

b.- Planes Logísticos.

Cuando los asuntos logísticos afectan únicamente a una de las componentes, los planes correspondientes son preparados unilateralmente por esa fuerza.

Los planes para el apoyo logístico que, por su contenido y objetivo, conciernen a más de un elemento de la F.T.A. son:

- 1) Plan de Embarque y Carguío.
- 2) Plan de Desembarco
- 3) Plan de abastecimiento y reabastecimiento, incluyendo las provisiones para su desembarco y descarga.
- 4) Plan de sanidad.

10312. PLANEAMIENTO DE MOVIMIENTO BUQUE-PLAYA

a.- Generalidades.

- 1) El movimiento buque-playa es aquella etapa de la fase Asalto, que comprende el Desembarco de la F.D. y de la Fuerza Expedicionaria, desde los buques de transporte a las playas de desembarco.
- 2) Tiene por finalidad el desembarco, de las unidades de asalto, en los momentos y lugares oportunos y en las formaciones impuestas por el Esquema de Maniobra en Tierra.
- 3) Comienza a la orden del C.F.T.A. y termina cuando se ha finalizado la descarga de los buques de transporte. El movimiento buque-playa se divide en dos períodos.
 - a) Asalto y descarga selectiva : De carácter eminentemente táctico y debe dar respuesta instantánea a las necesidades en tierra de la F.D.
 - b) Descarga general : De carácter primordialmente logístico y presta atención especial al desembarco de la Fuerza Expedicionaria y a la rapidez y volumen en la descarga del material necesario para sostener la operación desde tierra.

b.- Relación con otros planeamientos.

El planeamiento del movimiento buque-playa no puede empezar hasta que se haya determinado el Concepto de Operaciones en Tierra y culmina con la preparación del Plan de Desembarco. Este a su vez, debe estar definido antes de que pueda empezar el planeamiento del embarque.

c.- Responsabilidades.

- 1) Del C.F.T.A.

Aprobación del Plan de Movimiento Buque-Playa.

- 2) Del C.F.N.
 - a) Determinar las necesidades para el movimiento buque-playa y presentarlas al C.F.T.A. para su aprobación.
 - b) Elaborar el Plan de Movimiento Buque-Playa. Esto incluye la distribución de buques y embarcaciones de desembarco, de acuerdo a los requerimientos y necesidades del C.F.D.
- 3) Del C.F.D.

Preparar el Plan de Movimiento Buque-Playa, en coordinación con el C.F.N.
- 4) Mando de otras Fuerzas Componentes:

Los mandos de las Fuerzas Componentes son responsables de determinar y presentar sus requerimientos al C.F.N., para que los incluya en el Plan de Movimiento Buque-Playa.

10313. PLANEAMIENTO DE EMBARQUE

a.- Generalidades.

- 1) El planeamiento del Embarque incluye las medidas necesarias para asegurar el desembarco y descarga oportuna del personal y material de la F.D. durante el Asalto y de la F.EXP. una vez consolidada la Cabeza de Playa y de las FF.EE. en el momento que lo determine la planificación.
- 2) Organización.

La organización para el embarque consiste en la agrupación administrativa temporal que adoptan la F.D. y la F.EXP. para simplificar la planificación y ejecución del embarque, en todos los niveles.

b.- Planeamiento.

- 1) El planeamiento del embarque comprende.
 - a) Determinación de necesidades de buques.
 - b) Establecimiento de organizaciones paralelas para el embarque.
 - c) Determinación de la distribución conveniente de tropas, material y abastecimiento a cada buque.
 - d) Preparación de planes y horarios de carguío detallados.
- 2) Hay ciertas consideraciones, previas al planeamiento, que es conveniente examinar en detalle, tales como:
 - a) La organización para el embarque de la F.D. y F.EXP. debe ser compatible con el Plan para el movimiento buque playa, que, a su vez, debe apoyar al Concepto de Operaciones en Tierra.

- b) Debe haber un equilibrio entre la integridad táctica de las unidades de tropas y la necesaria dispersión para disminuir los efectos que puede producir la pérdida de uno o más transportes.
- c) Dentro de lo posible, en un mismo transporte deben embarcarse mandos paralelos, tanto navales como de la F.D., F.A.A., F.EXP. y FF.EE.

c.- Contenido del Plan de Embarque y de Carguío Detallado

- 1.- El C.F.D., el C.F.EXP. y el C.FF.EE., preparan el Plan de Embarque y Carguío Detallado para cada una de sus fuerzas, los que deberán ser coordinados con el C.F.N. y aprobados por el C.F.T.A.
- 2.- El C.F.N., es responsable de detallar.
 - a) La organización de las fuerzas navales para el embarque.
 - b) La disponibilidad de buques, para el embarque de la F.D., incluyendo el horario de llegadas y salidas de los puertos y puntos de embarque.
 - c) La disponibilidad de medios especiales para el manejo de la carga.
- 3.- El C.F.D. es responsable de detallar.
 - a) La organización para el embarque y asignación a los buques.
 - b) Abastecimiento y material a embarcar.
 - c) La situación y asignación de las Areas de embarque.
 - d) Los horarios, detalles del movimiento y secuencia del embarque del personal y material, de acuerdo con el horario de embarque establecido por el C.F.T.A.
 - e) Las instrucciones relacionadas con el funcionamiento de los equipos para el manejo del material.
 - f) Instrucciones adicionales relativas al manejo de armas, equipo y abastecimiento especiales.
- 4.- El C.F.EXP., es responsable de detallar.
 - a) Concepto general del embarque, conteniendo la distribución global de las Unidades Subordinadas y los puertos y puntos de embarque correspondientes.
 - b) Responsabilidad de los diferentes Mandos subordinados en la planificación y coordinación con los Mandos navales.
 - c) Rutas e itinerarios de marcha hacia los puertos y puntos de embarque.
 - d) Aspectos logísticos y disposiciones especiales de seguridad.

- 5.- El C.FF.EE. es responsable de detallar.
- a) La organización para el embarque y asignación a los buques.
 - b) Abastecimiento y material a embarcar.
 - c) La situación y asignación de las Areas de embarque.
 - d) Los horarios, detalles del movimiento y secuencia del embarque del personal y material, de acuerdo con el horario de embarque establecido por el C.F.T.A.
 - e) Las instrucciones relacionadas con el funcionamiento de los equipos para el manejo del material.
 - f) Instrucciones adicionales relativas al manejo de armas, equipo y abastecimiento especiales.
- 6) Excepcionalmente, la F.A.A. deberá elaborar su planificación para el embarque, cuando sus aeronaves deben ser transportadas hacia el Area Objetivo, por encontrarse a gran distancia o cuando esté prevista la conquista de una Base o Aeródromo y sea necesario transportar medios logísticos, de apoyo de vuelo, u otros.

10314. PLANES DE OPERACIONES

a.- El Plan de Operaciones de la F.T.A., normalmente estará compuesto de:

- 1) Cuerpo Principal.
- 2) Anexo "A" Organización Operativa.
- 3) Anexo "B" Inteligencia.
- 4) Anexo "C" Concepto de las Operaciones.
- 5) Anexo "E" Ensayo.
- 6) Anexo "H" Reconocimiento de Playas y Demoliciones Submarinas.
- 7) Anexo "K" Administración.
- 8) Anexo "L" Logística.
- 9) Anexo "M" Comunicaciones.
- 10) Anexo "N" Guerra Electrónica.
- 11) Anexo "O" Plan de Operaciones Pre-desembarco.
- 12) Anexo "P" Seguridad y Decepción Táctica.
- 13) Anexo "Q" Plan Defensa Antiaérea.
- 14) Anexo "R" Medidas para Evitar Interferencias Mutuas.
- 15) Anexo "S" Plan de Asuntos Civiles.
- 16) Anexo "T" Plan de Fuegos de Apoyo.
- 17) Anexo "U" Plan de Operaciones Aéreas.

b.- El C.F.N., además de emitir un Plan de Operaciones estándar para una Fuerza Naval deberá preparar y proponer al C.F.T.A. los siguientes anexos de la Directiva de su Superior.:

- 1) Anexo "D" Plan de Movimiento hacia el Área Objetivo.
- 2) Anexo "F" Plan de Guerra de Minas.
- 3) Anexo "G" Plan de Fuego de Apoyo Naval.
- 4) Anexo "I" Medidas de Protección en el Área Objetivo.
- 5) Anexo "T" Plan de Postergación y Plan de Ensayo.

c.- El C.F.D. deberá emitir un Plan de Operaciones compuesto de:

- 1) Cuerpo Principal.
- 2) Anexo "A" Organización Operativa.
- 3) Anexo "B" Inteligencia.
- 4) Anexo "C" Concepto de Operación en Tierra, con Apéndice "Esquema de Maniobra en Tierra".
- 5) Anexo "D" Logística.
- 6) Anexo "E" Comunicaciones.
- 7) Anexo "F" Plan de Embarque y Carguío Detallado.
- 8) Anexo "G" Plan de Movimiento Buque-Playa.
- 9) Anexo "H" Plan de Fuegos de Apoyo.
- 10) Anexo "I" Plan de Reembarque (cuando corresponda).
Plan de Ensayo. Plan de Desembarco.

d.- El C.F.A.A. deberá emitir un Plan de Operaciones compuesto de:

- 1) Cuerpo Principal.
- 2) Anexo "A" Organización.
- 3) Anexo "B" Inteligencia.
- 4) Anexo "C" Operaciones Aéreas de Apoyo. Plan de Ensayo.

Si no existe la componente aérea, el Oficial de Enlace Aéreo propone, al C.F.T.A., el Anexo "Operaciones Aéreas de Apoyo".

e.- El C.F.EXP. deberá emitir un Plan de Operaciones compuesto de:

- 1) Cuerpo Principal.
- 2) Anexo "A" Organización.
- 3) Anexo "B" Inteligencia.
- 4) Anexo "C" Plan de Enlaces y Telecomunicaciones.
- 5) Anexo "D" Plan Logístico/ Administrativo.
- 6) Anexo "E" Plan de Concentración.
- 7) Anexo "F" Plan de Embarque y Carguío Detallado.
- 8) Anexo "G" Concepto de Operaciones en la Zona Especial de Operaciones Anfibias (Z.E.O.A.).
- 9) Anexo "H" Plan de Fuegos de Apoyo.
- 10) Anexo "I" Plan de Asuntos Civiles y Gobierno Militar (Cuando corresponda).
- 11) Plan de Paso de Línea con la F.D
- 12) Guerra electrónica.
- 13) Plan de enlace terrestre.
- 14) Guerra de minas.
- 15) Reconocimiento.
- 16) Plan de Ensayo.

f.- El C.FF.EE. deberá emitir un Plan de Operaciones compuesto de:

- 1) Cuerpo Principal.
- 2) Anexo "A" Organización Operativa.
- 3) Anexo "B" Inteligencia.
- 4) Anexo "C" Concepto de las Operaciones Especiales.
- 5) Anexo "D" Logística.
- 6) Anexo "E" Comunicaciones.

- | | | |
|-----|-----------|--|
| 7) | Anexo "F" | Plan de Embarque y Carguío Detallado. |
| 8) | Anexo "G" | Plan de Inserción e Infiltración. (según corresponda). |
| 9) | Anexo "H" | Plan de Fuegos de Apoyo. |
| 10) | Anexo "I" | Plan de Extracción y Exfiltración. (cuando y según corresponda). |

CAPITULO 04

EJECUCION DE LA OPERACION ANFIBIA

10401. FASE EMBARQUE

a.- Generalidades.

El Embarque se efectúa de acuerdo con los Planes de Embarque y Carguío Detallado y es una responsabilidad mutua de la F.N., F.D., F.EXP. y FF.EE., además de otros órganos de apoyo que se hayan designado.

b.- Ejecución.

- 1.- 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.
- 2.- Se inicia con las actividades de Concentración de las Fuerzas, tanto terrestres como navales, en Zonas o Areas de Apresto, donde se ejecutan las últimas coordinaciones y se prepara a los medios para el Embarque. En estas Areas se adopta la organización para el embarque.
- 3.- De acuerdo a las coordinaciones establecidas, en el Plan 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.
- 4.- 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 para embarcar y debe ser concurrente con el Plan de Movimiento Buque-Playa.
- 5.- 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.

10402. FASE ENSAYO

a.- En general, los Ensayos, se realizan para alcanzar los siguientes propósitos:

- 1) Adecuar los planes a la realidad de la ejecución de las operaciones.
- 2) Determinar el grado de alistamiento alcanzado por las fuerzas participantes.
- 3) Sincronizar en tiempo las operaciones.
- 4) Comprobar la efectividad de los sistemas de enlace.
- 5) Comprobar y acrecentar el grado de familiarización, de los diferentes escalones con la planificación.

- b.- Esta fase podrá ser ejecutada por etapas diferenciadas en tiempo y espacio, si las condiciones no permiten la ejecución de un Ensayo completo.
- c.- La decisión de efectuar los Ensayos corresponde al C.F.T.A., en base al análisis conjunto que realiza con sus Comandantes, durante la fase de Planeamiento.
- d.- La planificación para los Ensayos es similar a la emitida para la O.A., adecuándose parcialmente los planes originales, de tal manera de preservar el secreto, condición fundamental para el éxito.
- e.- 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.
- f.- Al efectuar esta planificación se deberá tener en consideración los siguientes aspectos generales:
 - 1) La complejidad de las operaciones previstas.
 - 2) El tiempo disponible.
 - 3) El grado de preparación de las fuerzas.
 - 4) La Areas disponibles para su ejecución.
 - 5) La necesidad de practicar o analizar ciertas situaciones especiales o fuera de lo común.
 - 6) Consideraciones de Inteligencia y Contrainteligencia.
 - 7) La necesidad de efectuar críticas, reapreciar planes y corregir errores.

10403. FASE TRAVESIA

- a.- Esta Fase comprende aquellas actividades, netamente navales, que se desarrollan para desplazar a la F.T.A., desde las Areas de Embarque hasta el Area Objetivo.
- b.- Las principales actividades o etapas de esta Fase son las siguientes:
 - 1) Zarpe de las Fuerzas desde sus Areas de Embarque.
 - 2) Desplazamiento al Area Objetivo.
 - 3) Aproximación al Area Objetivo.
 - 4) Arribo y distribución de las fuerzas en el Área Objetivo.
- c.- Las Unidades Aéreas asignadas a la F.T.A. que operan basadas en tierra, se desplazan de acuerdo a lo planificado, pasando el control al C.F.T.A. según lo dispuesto en la Directiva de Iniciación.
- d.- El C.F.N. 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 y Orden de Operaciones del C.F.T.A.
- e.- El C.F.T.A. puede planificar la utilización eventual de Areas de Espera, que le permitan satisfacer necesidades de apoyo logístico, reparaciones de emergencia o Ensayos durante la Travesía.
- f.- Previo al arribo, al Area Objetivo, deberá planificarse y difundirse la organización general de las Areas Marítimas, para reducir posibles interferencias entre las componentes u otras Fuerzas de Apoyo.

10404. FASE ASALTO

a.- La Fase Asalto comienza cuando el grueso de la F.T.A. llega al Area Objetivo. Inicialmente se cumplen las siguientes actividades:

- 1) Continuación de la preparación del área, efectuada por la Fuerza Avanzada (si ha sido empleada).
- 2) Preparativos finales para el Movimiento Buque-Playa, que comprenden:
 - a) Barrido de Minas
 - b) Reconocimiento, Limpieza y Marcado de Playas de Varada.
 - c) Bombardeo Naval y Aéreo.
- 3) Al iniciar la aproximación a los puestos asignados, para la Fase Asalto, los buques hacen preparativos para el desembarco de las tropas, materiales y aprovisionamientos de acuerdo con el Plan de Desembarco.

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.

b.- Secuencia del Asalto.

- 1) Iniciación del Asalto.

Después de la llegada de los buques a las Areas asignadas, el C.F.T.A. ordena iniciar el desembarco. La hora H se confirma lo antes posible, o es cambiada, cuando sea necesario, por el C.F.T.A. previo asesoramiento del C.F.D.

- 2) Movimiento Buque-Playa.

Una vez realizada la preparación del Area 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:

- a) Asalto y Descarga Selectiva.

Es de naturaleza esencialmente táctica e incluye el desembarco de las Unidades de asalto de la F.D., sus equipos y abastecimientos esenciales para la conquista de los objetivos iniciales que conforman la Cabeza de Playa.

- b) Descarga General.

Es principalmente de carácter logístico, durante la cual, se desembarca a la Fuerza Expedicionaria y la carga general de las Unidades para su sostenimiento en tierra.

- c.- Con la llegada de la primera Ola de Desembarco a la playa se da inicio a la Conquista de la C. de P.
- d.- Una vez aumentada su potencia en tierra, la F.D. continúa la conquista de objetivos sucesivos hasta alcanzar los que materializan el Borde Delantero de la Cabeza de Playa (B.D.C.P.).
- e.- Durante la etapa inicial, se pueden mantener reservas embarcadas, en condiciones de concurrir hacia las playas al requerirse su presencia, pero en cuanto la situación lo permita, éstas deberán ser desembarcadas para facilitar su empleo.

- f.- La Conquista de la C. de P. normalmente requerirá de un fuerte y sostenido apoyo de Fuego Naval y Aéreo. Habiéndose logrado la sorpresa inicial y un efectivo desgaste del enemigo, estos fuegos jugarán un importante papel en la interdicción del dispositivo terrestre enemigo, impidiendo la concurrencia oportuna de sus reservas.
- g.- Alcanzando el B.D.C.P., la F.D. 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 F.EXP., cuando está considerada su participación en la operación.
- h.- Si el objetivo de la F.T.A. se encuentra dentro de la C. de P., se dará término a la Operación una vez logrado el efecto deseado sobre el Objetivo.

10405. FASE CONQUISTA DEL OBJETIVO

- a.- Esta Fase corresponde a las actividades que debe desarrollar la F.T.A. para la Conquista del Objetivo Final, cuando éste se encuentra fuera de la C. de P., en cuyo caso se requiere emplear una Fuerza Expedicionaria que operará en la Zona Especial de Operaciones Anfibias.
- b.- Una vez establecida la C. de P., la F.EXP. desembarcará administrativamente, alcanzando Zonas de Apresto, donde concentrará sus unidades y se alistará para iniciar la ofensiva.
- c.- La primera acción que deberá realizar la F.EXP. será el Paso de Líneas, a través del dispositivo defensivo establecido por la F.D. en el borde delantero de la Cabeza de Playa.

Las coordinaciones de detalle, para la ejecución de esta actividad, serán establecidas entre el C.F.D. y el C.F.EXP., con la participación de Oficiales delegados de los Comandantes de las Unidades Navales y Aéreas, responsables del Fuego de Apoyo respectivo.

- d.- En determinados casos, de acuerdo a lo resuelto por el C.F.T.A., la F.EXP. podrá ser reforzada por Unidades de la F.D., no obstante, deberán quedar las Unidades necesarias de la F.D. para la protección del Area de Apoyo Logístico (A.A.L.), denominación que recibe el sector de la C. de P. considerado para asegurar el flujo logístico requerido para sostener las actividades que deba realizar la Fuerza Expedicionaria para cumplir su misión.
- e.- Durante la ejecución de esta fase, la F.EXP. requerirá del máximo apoyo aéreo y, hasta donde sea posible, de F.A.N.
- g.- Todos los esfuerzos de la F.T.A., deben volverse hacia el apoyo a la F.EXP., la cual se encontrará empeñada en la obtención del objetivo final asignado a la Fuerza de Tarea Anfibia Conjunta.