



# Estudio de Estado Mayor sobre retiro prematuro de Oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana

Trabajo de grado para optar al título profesional:

**Curso de Estado Mayor (CEM)**

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

(Sin Clasificación)

CONSULTA  
FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA  
COMANDO GENERAL FF.FF.  
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA  
CURSO DE ESTADO MAYOR  
051000 MARZO/69

No. 001 /ESDEGUE-CREM-69

ASUNTO: Estudio de Estado Mayor sobre el retiro pre-  
maturo de Oficiales de la Fuerza Aérea Colombia-  
na.

FAC

AL : Señor Coronel  
JEFE DE ESTUDIOS  
Escuela Superior de Guerra  
Gn.

1969

1.- PROBLEMA

Qué puede hacerse para evitar el retiro prematuro de Oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana?

2.- FACTORES RELACIONADOS CON EL PROBLEMA

a. Hechos :

- (1) El Departamento de Personal de la Fuerza Aérea recibe permanentemente solicitudes de baja de Oficiales subalternos.
- (2) Estudiando esas solicitudes, se observa lo siguiente:
  - La casi totalidad procede de Oficiales Pilotos.
  - De los Oficiales Pilotos interesados en el

- retiro, la mayoría la constituyen aquellos que han adelantado curso de helicópteros.
- En todos se aprecia poco entusiasmo y mística por su carrera y la FAC.
  - La gran mayoría aducen como motivo principal, la difícil situación económica y los bajos sueldos de las FF.MM.
- (3) El curso de helicópteros lo adelantan Oficiales del grado de Subteniente o Teniente, generalmente, a solicitud propia o por selección del Comando de la Fuerza, previo el cumplimiento de requisitos de vuelo establecidos.
  - (4) El curso de helicópteros más que el de pilotaje, le implica a la FAC es esfuerzo presupuestal de consideración debido al alto costo del equipo y de la hora de vuelo.
  - (5) Las Empresas Comerciales de Helicópteros necesitan pilotos con experiencia y ofrecen sueldos realmente halagadores.
  - (6) En las Compañías de Aviación Comercial no hay la misma necesidad de aviadores y por otra parte, los sueldos no son tan desproporcionadamente altos. En Avianca, por ejem-

- plo, el piloto debe someterse a un escalafón muy riguroso.
- (7) Con frecuencia, los pilotos de helicópteros emplean las vacaciones para volar en las Compañías o Empresas de Helicópteros, o bien solicitan licencias con el mismo propósito, en el ánimo de aumentar sus ingresos, aunque sea temporalmente.
- (8) No es rara la ocurrencia de que al término de las vacaciones o de la licencia, el piloto presente la solicitud de retiro estimulado por sus buenos rendimientos pecuniarios.
- (9) Se han presentado faltas de disciplina entre los Oficiales a que nos referimos cuya solicitud de baja no ha sido resuelta favorablemente.
- (ANEXO "A" más datos relacionados con el PROBLEMA).

- b. Supuestos :
- (1) Se puede pensar que el curso de pilotaje y especialmente el de helicópteros, normalmente muy apetecido, se ha tomado como un F I N para provecho personal y no como un M E D I O de progreso profesional y mejor servicio a la

En Institución. En el retiro, se desarrolla el retiro

(2) Con el éxodo de Oficiales jóvenes, la FAC con  
tribuye a la economía y desarrollo del País -  
pues provee pilotos expertos a las Empresas -  
comerciales de Helicópteros. Desarrollando -  
nuevos cursos, se preparan los reemplazos ne-  
cesarios para el cumplimiento de las tareas -  
propias.

c. Criterios :

- (1) El Ministro de Defensa no se ha mostrado par-  
tidario de que el Oficial Piloto vuele en -  
Compañías Aéreas Comerciales durante sus vaca-  
ciones o solicite licencia con tal propósi-  
to.
- (2) El Comando de la Fuerza Aérea, al estudiar la  
solicitud de retiro, procura conciliar la con  
veniencia y necesidades del servicio con las  
particulares del Oficial.
- (3) No se concibe que deba retenerse en el servi-  
cio activo al Oficial que desea el retiro ya  
que la carrera militar se ha escogido por un  
acto libre de la voluntad y con pleno conoci  
miento de causa.

d. Definición :

Para fines de este estudio, se denomina RETIRO -  
PREMATURO al que se produce a solicitud propia y  
antes de que el Oficial haya aportado a la Fuer-  
za una labor profesionalmente util. desarrollo.

3.- DISCUSION

a. Posibles soluciones

- (1) La FAC continúa actuando con la misma políti-  
ca llevada hasta el presente, de autorizar o  
negar estas solicitudes con arreglo a las ne-  
cesidades del servicio y situación particular  
de cada Oficial.
- (2) Determinar cuidadosamente los requisitos pro-  
fesionales que deban tenerse en cuenta en la  
SELECCION de Oficiales Alumnos para los cur-  
sos de Helicópteros y fijarles OBLIGACIONES  
relativas al tiempo de servicio mínimo des-  
pués del curso.
- (3) Autorizar COMISIONES temporales a los Pilotos  
tanto de Helicópteros como de Ala fija, que  
así lo deseen, previo un estudio de selección,  
tiempo más conveniente de la comisión, dispo-  
nibilidad y mutuo acuerdo con las Empresas -  
Aéreas interesadas.

b. Análisis de la primera solución:

(1) Ventajas. Los efectivos en esta área de la Fuerza, se mantendrían completos de acuerdo a las necesidades del servicio y se lograrían los objetivos propuestos con su desarrollo. Se seguiría un procedimiento uniforme en la consideración de retiro del Oficial cualquiera que sea su especialidad y tiempo de servicio. Se deja a criterio de la Superioridad decidir sobre estas solicitudes de baja conforme a su plena autonomía y consideración.

(2) Desventajas. Se pueden cometer injusticias al estimar equivocadamente los motivos expuestos por los solicitantes, bien sean reales o supuestos. Se deja el campo abierto a la capacidad de intriga del Oficial o al recurso de "palancas", como se dice vulgarmente, para inclinar la decisión en favor de las personales aspiraciones. Se pueden tomar decisiones injustas que afectan la moral del resto de Oficiales que se encuentran en iguales condiciones y a quienes se les ha resuelto en forma distinta su petición.

c. Análisis de la segunda solución :

(1) Ventajas. Se establecen normas que orientan

al Superior y al Subalterno para proceder con justicia en el caso de la solicitud de retiro prematuro. Facilita el planeamiento de personal con arreglo a los efectivos y necesidades del servicio. Se obliga al Oficial Piloto a servir por el tiempo que se considere justo, después de adelantado el curso. Esta obligación está ya establecida para los pilotos de los Cursos regulares de la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suarez". Evita decisiones injustas que afectan notoriamente la moral del personal. Se cumplirían los objetivos que la Fuerza se ha propuesto al programar tales cursos de pilotaje y se logra un servicio al menos mínimo de los agraciados. Se deja abierta la fuente de suministro de mano de obra calificada para las Empresas Comerciales de Aviación comprometidas en labores muy significativas para el desarrollo agrícola e industrial del País. Se deja en libertad al Oficial que haya cumplido las obligaciones mínimas para que continúe con voluntad y espíritu alegre al servicio de la Institución o se retire a trabajar en una acti-



vidad bien remunerada que le facilitará medios para el mejor estar familiar y personal.

- (2) Desventajas. Se acepta implícitamente la incapacidad de crear en el Oficial Piloto joven, una verdadera mística por su carrera que se supone ha escogido en forma espontánea y honesta. Se corre el peligro de "comercializar" los cursos de vuelo que ofrece la Fuerza para tener los efectivos necesarios para el cumplimiento de sus misiones propias.

d. Análisis de la tercera solución:

- (1) Ventajas. Se daría la oportunidad al piloto joven de aliviar una situación económica difícil generalmente, y librarlo así de esa presión emocional que resta eficiencia a su trabajo. Posiblemente un pequeño ahorro hecho a tiempo, le dé una base pecuniaria que le proporcione ingresos adicionales a los propios de la carrera.

Se colabora con las Empresas Comerciales de Aviación y se obtiene un progreso profesional para los Pilotos, con el conocimiento de rutas y operación de equipo nuevo.

- (2) Desventajas. Por experiencia se tiene que, -

con frecuencia, el piloto que ha salido en comisión o licencia a volar en Compañías Comerciales regresa a pedir la baja pues no se somete a reducir de nuevo sus ingresos. El Ministerio de Defensa se ha mostrado contrario a esta política, porque se incumple el propósito de las vacaciones o se contraría la finalidad de la licencia. Se podrían presentar problemas de difícil solución en relación con los derechos prestacionales del piloto en caso de un accidente fatal, estando al servicio de una Empresa Comercial de Aviación. Se crearía una situación de privilegio para el Oficial Piloto de estas condiciones que afectaría la moral del resto de Oficiales. Se resta interés y voluntad por el servicio de la Institución.

4.- CONCLUSION :

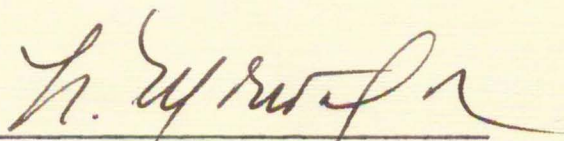
Para evitar el retiro prematuro de Oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana, se deben determinar cuidadosamente los requisitos profesionales que han de tenerse en cuenta en la SELECCION de Oficiales Alumnos para los Cursos de Helicópteros y fijarles OBLIGACIONES relativas al tiempo de servicio mínimo des

pués del Curso ya que la causa principal de retiro entre los Oficiales Subalternos se debe al deseo de trabajar en las Empresas Comerciales de Aviación, especialmente de Helicópteros, donde se ganan sueldos muy por encima de los que se perciben en las FF. MM.

5.- ACCION RECOMENDADA :

- a. Ordenar a la Oficina Jurídica la elaboración de un Proyecto de Resolución en que se contemplen las OBLIGACIONES de los Pilotos para con la FAC cuando sean llamados a adelantar cursos de pilotaje, especialmente de helicópteros.
- b. La Oficina Jurídica debe igualmente revisar las obligaciones que han sido impuestas a los Oficiales Pilotos egresados de la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez" y proponerlos cambios, si los considera necesarios, que aseguren la permanencia del Oficial al servicio de la Fuerza.
- c. Ordenar al Estado Mayor que presente un estudio sobre los requisitos profesionales que han de tenerse en cuenta en la selección de Oficiales Alumnos para los cursos de vuelo, especialmente de Helicópteros.

- d. Impartir instrucciones a la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez" a fin de que inculque en las nuevas promociones de Oficiales una mística muy profunda por su carrera militar y servicios a la Patria y para que analice, con mayor cuidado, las reales aspiraciones de los cadetes que adelantan el curso de pilotaje.



MAYOR FIDALGO MONROÝ REYES  
Jefe Departamento

A N E X O " A "

CIFRO DE HOMBRES POR INSUFREAS EL PROBLEMA

ANEXO "A" no 1.990 al de 1.998. Individual, se han recluta  
de 10 Oficiales, del grado de Subteniente al de Ca  
plán, que adscritaron al MAYOR FIDALGO MONROY REYES  
Jefe Departamento  
por lo hicieron con el animo de volar en Compañías  
Comerciales de Aviación, bien en fuselaje, bien  
en la explotación petrolifera del Futuro.

DESACUERDOS :

En el artículo bilingüe que surge ante que un piloto es  
una Empresa Aerea de transporte sea de \$ 10.000.00  
las actividades de fuselaje MAYOR FIDALGO MONROY REYES  
Jefe Departamento  
suma del orden de los \$ 150.000.00 por impuestos -  
la cual tiene una duración de once meses.

EVALUACION DE LOS DESACUERDOS :

dedicadas al transporte,  
para un avión bilingüe que opera entre \$ 8.500.00  
y \$ 17.000.00 mensuales. MAYOR FIDALGO MONROY REYES  
Jefe Departamento  
con excedentes.

3.- En cuanto al costo del Curso de Helicópteros se pue  
de decir lo siguiente: En la Directiva No. 002/88 -

**SE ACOGE COMO CONCEPTO DEL ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AEREA:**

"LA INSTRUCCION PARA 1987" del Comando de la FAC,  
se establece para el curso de helicóptero liviano,  
un total de 64 horas de vuelo cuando, 25 de solo  
5:30 para chequeos. La Escuela de Tierra comprende  
un total de 120 horas de instrucción.  
B.G. JEFE ESTADO MAYOR AEREO

A N E X O "A"

OTROS HECHOS QUE ILUSTRAN EL PROBLEMA

- 1.- Del año 1.960 al de 1.968, inclusive, se han retirado 19 Oficiales, del grado de Subteniente al de Capitán, que adelantaron el Curso de Helicópteros. Todos lo hicieron con el ánimo de volar en Compañías Comerciales de Aviación, bien en fumigación, bien en la explotación petrolífera del Putumayo.
- 2.- El sueldo básico que normalmente gana un Piloto en una Empresa Aérea de Transporte, es de \$ 10.000.00. En actividades de fumigación aérea, puede llegar a sumas del orden de los \$ 150.000.00 por temporada - la cual tiene una duración de unos 4 meses. En HELICOL, en operaciones dedicadas al transporte, ganan un sueldo básico que oscila entre \$ 8.500.00 y \$ 12.000.00 mensuales. Las prestaciones sociales son excelentes.
- 3.- En cuanto al costo del Curso de Helicópteros se puede decir lo siguiente: En la Directiva No. 002/69 - "DE INSTRUCCION PARA 1969" del Comando de la FAC., se establece para el curso de helicóptero liviano, un total de 64 horas de doble comando, 26 de solo 5:30 para chequeos. La Escuela de Tierra comprende un total de 120 horas de instrucción.

Para el Curso de Helicóptero Mediano, 24 horas de vuelo y 22 para la instrucción de tierra.

En cuanto al costo de hora de vuelo, se calcula en \$ 1.200.00 para el liviano, y \$ 3.000.00 para el helicóptero mediano.

- 4.- En la Directiva No. 005/68 "LIMITACION DE AUTONOMIAS PARA LA OPERACION DE LOS DIFERENTES EQUIPOS DE VUELO DE LA FUERZA AEREA", del Comando de la FAC, se establecen los requisitos de vuelo para adelantar los cursos de helicópteros, a saber: Helicóptero liviano - haber cumplido el entrenamiento de vuelo en la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez". Helicóptero Mediano - 300 horas como piloto de helicóptero liviano y 50 como copiloto en el equipo.

37304