



Actualización manual operaciones  
aerotransportadas conjuntas

**Franklin Gomez Gómez**  
**Jhon Jairo Rojas Gomez**  
**Hamilton Perez Arguelles**  
**Edgar Castellanos Garcia**

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

356.6  
0653  
EJ-7

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA  
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA



TRABAJO DE FUERZA  
ACTUALIZACION MANUAL  
OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS CONJUNTAS

Mayor GOMEZ GOMEZ FRANKLIN  
Mayor ROJAS GOMEZ JHON JAIRO  
Mayor PEREZ ARGUELLES HAMILTON  
MAYOR EDGAR CASTELLANOS GARCIA

Curso CEM-2007

DIRECTOR  
Teniente Coronel VARGAS TRUJILLO ENRIQUE

Bogotá, septiembre de 2007.

Bogotá DC.  
Septiembre de 2007.



RESUMEN EJECUTIVO

Nota de aceptación:

LA ACTUALIZACIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES DE FUERZAS ARMADAS COLOMBIANAS EN OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

investigación donde se recolecta información sobre la importancia de las operaciones de rescate, siendo fundamental en las operaciones militares de los siglos modernos.

Por tal razón, el conocimiento de este tipo de operaciones debe ser reconocido claramente por los oficiales de las Fuerzas Militares para mejorar con precisión el planeamiento y ejecución de operaciones de combate. Precisamente el propósito que anima este trabajo consiste en la actualización del Manual de Operaciones conjuntas aerotransportado FFM 3-2 con nueva información regional y reajustada a nuestra realidad.

En el trabajo, se realizó un trabajo muy completo de investigación desde sus inicios hasta la actualidad, exponiendo los conceptos generales y los antecedentes nacionales e internacionales. Por otra parte se describen las bases doctrinarias importantes haciendo un análisis de la situación actual de las operaciones en el país, evidenciando que el manual vigente, emitido en 1988 está basado en la doctrina soviética, que en sus contenidos la doctrina surge propiamente de los recursos disponibles, generando inconvenientes en el momento de su implementación en nuestras Fuerzas Militares.

Finalmente, la actualización realiza el Manual con un nuevo enfoque de concepción de las operaciones, nivel de comando y organización de la fuerza

Bogotá, septiembre de 2007.

## RESUMEN EJECUTIVO

La ACTUALIZACION DEL MANUAL DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS CONJUNTAS es el título de la siguiente investigación donde se reúne toda la información necesaria sobre el tema, reconociendo su importancia en operaciones de combate, abastecimiento y rescate, siendo fundamental en las operaciones militares de los ejércitos modernos.

Por tal razón, el conocimiento de este tipo de operaciones debe ser reconocida claramente por los oficiales de las Fuerzas Militares para realizar con precisión el planeamiento y ejecución de operaciones de combate. Precisamente el propósito que enmarca este trabajo consiste en la actualización del Manual de operaciones conjuntas aerotransportado FFMM 3-2 que contenga información integral y reajustada a nuestra realidad.

Desde luego, se realizó un trabajo muy completo que plantea una evolución de las operaciones desde sus inicios hasta la actualidad, exponiendo los conceptos generales y los antecedentes nacionales e internacionales. Por otra parte se tratan las bases doctrinarias importantes realizando un análisis de la situación actual de las operaciones en el país, evidenciando que el manual vigente, editado en 1988 está basado en la doctrina norteamericana y que en ese contexto la doctrina surge propiamente de los recursos disponibles, generando inconvenientes en el momento de su implementación en nuestras Fuerzas Militares.

Finalmente, la actualización realizada al Manual comprende los temas de concepción de las operaciones, nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada, planeamiento y operaciones, teniendo en cuenta que todos estos temas fueron tratados de manera clara y acorde a la actualidad nacional,



facilitando el proceso que involucra la conducción de las operaciones no solo actuales sino futuras en el corto y mediano plazo.

Dando como resultado una reestructuración del Manual de Operaciones Aerotransportadas Conjuntas, que necesitaba ajustarse a la dinámica de la agresión terrorista que nuestras fuerzas Militares enfrentan en la actualidad mediante un adecuado manejo que permitiera dar un enfoque claro y unificado desde el punto de vista doctrinario.

En general, se pudo concluir que la actualización era inminente pues las operaciones aerotransportadas conjuntas cobran cada día mayor importancia y era necesario contar con una organización militar específica y autónoma en hombres y recursos con carácter de aerotransportada.

### PALABRAS CLAVE

Fuerzas irregulares

Operaciones conjuntas

Operaciones conjuntas aerotransportadas

Operaciones tipo

Paracaidistas asalto aéreo

Proceso militar para la toma de decisiones (PMTD)

Roles de las fuerzas

## RESUMEN EJECUTIVO

La ACTUALIZACION DEL MANUAL DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS CONJUNTAS es el título de la siguiente investigación donde se reúne toda la información necesaria sobre el tema, reconociendo su importancia en operaciones de combate, abastecimiento y rescate, siendo fundamental en las operaciones militares de los ejércitos modernos.

Por tal razón, el conocimiento de este tipo de operaciones debe ser reconocida claramente por los oficiales de las Fuerzas Militares para realizar con precisión el planeamiento y ejecución de operaciones de combate. Precisamente el propósito que enmarca este trabajo consiste en la actualización del Manual de operaciones conjuntas aerotransportado FFMM 3-2 que contenga información integral y reajustada a nuestra realidad.

Desde luego, se realizó un trabajo muy completo que plantea una evolución de las operaciones desde sus inicios hasta la actualidad, exponiendo los conceptos generales y los antecedentes nacionales e internacionales. Por otra parte se tratan las bases doctrinarias importantes realizando un análisis de la situación actual de las operaciones en el país, evidenciando que el manual vigente, editado en 1988 está basado en la doctrina norteamericana y que en ese contexto la doctrina surge propiamente de los recursos disponibles, generando inconvenientes en el momento de su implementación en nuestras Fuerzas Militares.

Finalmente, la actualización realizada al Manual comprende los temas de concepción de las operaciones, nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada, planeamiento y operaciones, teniendo en cuenta que todos estos temas fueron tratados de manera clara y acorde a la actualidad nacional,



facilitando el proceso que involucra la conducción de las operaciones no solo actuales sino futuras en el corto y mediano plazo.

Dando como resultado una reestructuración del Manual de Operaciones Aerotransportadas Conjuntas, que necesitaba ajustarse a la dinámica de la agresión terrorista que nuestras fuerzas Militares enfrentan en la actualidad mediante un adecuado manejo que permitiera dar un enfoque claro y unificado desde el punto de vista doctrinario.

En general, se pudo concluir que la actualización era inminente pues las operaciones *aerotransportadas conjuntas* cobran cada día mayor importancia y era necesario contar con una organización militar específica y autónoma en hombres y recursos con carácter de *aerotransportada*.

#### PALABRAS CLAVE

Fuerzas irregulares

Operaciones conjuntas

Operaciones conjuntas *aerotransportadas*

Operaciones tipo

Paracaidistas *asalto aéreo*

Proceso militar para la toma de decisiones (PMTD)

Roles de las fuerzas



CONTENIDO		Pág.
	HISTORIA DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	17
	Origen	17
	Recursos aéreos	21
<b>INTRODUCCIÓN</b>		
	Operaciones aerotransportadas en Colombia	24
1.	JUSTIFICACIÓN	10
	Planteamiento en la implementación de operaciones	12
2.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
	Contexto regional y nacional	30
2.1	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	13
	HISTORIA DE LA AVIACIÓN MILITAR EN COLOMBIA Y ENLACE CON LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	13
2.2	OBJETIVO GENERAL	13
	UNIDADES AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA	37
2.3	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13
	COMENTARIOS DOCTRINALES	40
3.	ANTECEDENTES	15
	HISTORIA DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	15
3.1.	OPERACIÓN AEROTRANSPORTADA	15
	OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS	15
3.1.1	Características principales	15
	PROBLEMAS INICIALES QUE SE ENCONTRARON EN EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	16
3.1.2.1.	Subdivisión de las operaciones aerotransportadas	16
	Operaciones conjuntas aerotransportadas.	16
3.1.2.2	Operaciones conjuntas aerotransportadas.	16
	Operaciones aeromóviles.	16
3.1.2.3	Operaciones aeromóviles.	16
	Nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada	44
3.2.	OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO	17
	Las operaciones	47

3.3	HISTORIA DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	17
3.3.1	Origen	17
3.3.2	Recursos aéreos	21
3.3.3	Operaciones aerotransportadas en Colombia.	24
3.3.4.1	Escuela de Paracaidismo Militar	25
3.3.4.2	Dificultades en la implementación de operaciones aerotransportadas	27
3.3.4.3	Doctrina nacional y referencial	30
3.4.	HISTORIA DE LA AVIACIÓN MILITAR EN COLOMBIA Y ENLACE CON LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	35
3.5.	UNIDADES AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA	37
4.	COMENTARIOS DOCTRINALES	40
4.1	¿CÓMO SE ORIGINA LA DOCTRINA DE LAS OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA?	40
4.2	PROBLEMAS INICIALES QUE SE ENCONTRARON EN EL MANUAL DE OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS CONJUNTAS FFMM 3-2	42
4.2.1	Concepción de las operaciones aerotransportadas	43
4.2.2	Nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada	44
4.2.3	El planeamiento	41
4.2.4	Las operaciones	47



5.	DESCRIPCION COMENTADA DE LA ESTRUCTURA DEL MANUAL	48
5.1	CAPITULO I	48
5.1.1	Generalidades	48
5.1.2	Objetivo y Alcance	48
5.1.3	Definiciones	49
5.1.4	Características	49
5.1.5	Principios que rigen las operaciones conjuntas aerotransportadas	50
5.1.6	Funciones y responsabilidades de las fuerzas	50
5.2	CAPÍTULO II	50
5.2.1	Organización, misión, capacidades y limitaciones de una fuerza aerotransportada conjunta.	50
5.3	CAPÍTULO III	51
5.3.1	Consideraciones que rigen el mando, la estructura y empleo de una fuerza aerotransportada.	51
5.4	CAPÍTULO IV. PLANEAMIENTO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS	51
5.4.1	Proceso militar para la toma de decisiones	51
5.4.2	Planeamiento inverso	51
5.5	CAPÍTULO V	52
5.5.1	Empleo de las operaciones aerotransportadas	52
5.5.2	Operaciones regulares	52
5.5.3	Operaciones tipo	52
5.6	CAPÍTULO VI	53

5.6.1	Apoyo logístico	RESUMEN	53
6.	CONCLUSIONES		54
7.	RECOMENDACIONES		57

## BIBLIOGRAFÍA

Investigadores: Mayor Gómez Gómez Franklin  
 Mayor Rojas Gómez Jhon Jairo  
 Mayor Pérez Argüelles Hamilton  
 Mayor Edgar Castellanos García

Problema Formulado: ¿Cómo actualizar el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas?

Objetivo general: Actualizar el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FFM 3-2 PUBLICO, edición 1992.

### Metodología de Investigación Documental

Condiciones relevantes: El manual actual requiere actualizarse ya que no está vigente con los procesos de planeamiento y ejecución operacional de las unidades y la doctrina del combate aéreo.

Palabras clave: Operaciones conjuntas, Operaciones conjuntas aerotransportadas, fuerzas irregulares, paracaidistas, avión aéreo, roles de las fuerzas, proceso militar para la toma de decisiones (FMTD), operaciones tipo.

## RESUMEN

### INTRODUCCIÓN

Título de la investigación: Actualización del manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FFMM 3-2 PUBLICO, edición 1988

Investigadores: Mayor Gómez Gómez Franklin  
Mayor Rojas Gómez Jhon Jairo  
Mayor Pérez Argüelles Hamilton  
Mayor Edgar Castellanos García

Problema Formulado: ¿Cómo actualizar el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas?

Objetivo general: Actualizar el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FFMM 3-2 PUBLICO, edición 1988.

Tipo de investigación: Documental

Conclusiones relevantes: El manual actual requiere actualizarse ya que no está vigente con los procesos de planeamiento, la concepción operacional de aplicación y la doctrina del combate irregular.

Palabras clave: Operaciones conjuntas, Operaciones conjuntas aerotransportadas, fuerzas irregulares, paracaidistas, asalto aéreo, roles de las fuerzas, proceso militar para la toma de decisiones (PMTD), operaciones tipo.



## INTRODUCCIÓN

El uso de las tropas aerotransportadas tanto en operaciones de combate, abastecimiento, como rescate, son fundamentales en las operaciones militares de los ejércitos modernos; son también elemento fundamental en operaciones en tiempo de paz como ha quedado demostrado en las acciones desarrolladas por las Fuerzas de Paz de la ONU.

Por ello, el conocimiento de las operaciones aerotransportadas es obligatorio para todos los miembros de las Fuerzas Militares, especialmente los de Estado Mayor en la planeación y ejecución de operaciones de combate con precisión, utilizando la sorpresa operacional para golpear al enemigo en forma audaz y contundente. Precisamente, el propósito de este trabajo investigativo está dirigido a realizar la actualización del Manual de operaciones conjuntas aerotransportado FFMM 3-2, que será una herramienta fundamental para las personas interesadas en este tipo de operaciones, para poder así realizar misiones óptimas y obviamente con resultados superiores.

Sin duda, los Militares deben conocer la integridad de las operaciones aerotransportadas para planear y ejecutar las misiones de control territorial y combate al narcotráfico y al terrorismo, por tal razón, en el Manual se podrá encontrar todos los datos en cuanto al desempeño y ejecución de las misiones de este tipo que son fundamentales a la hora de enfrentar a los narcoterroristas.

Desde luego, este trabajo plantea toda la información necesaria para que el lector tenga claros los conceptos generales del tema que serán expuestos desde el Tercer Capítulo, donde se expondrá todo lo relacionado a los antecedentes tanto nacionales como internacionales, operaciones y conceptos importantes.

Ya en el Cuarto Capítulo, se hablará sobre las bases doctrinarias importantes donde se presentará la situación actual de las operaciones aerotransportadas, dando a conocer algunos problemas que dan como resultado la actualización adecuada del Manual de operaciones conjuntas aerotransportado FFMM 3-2, editada en 1988.

Y finalmente, el Quinto Capítulo, comprenderá los apartados estructurados que se vieron necesarios actualizar en el Manual, dando como resultado un instrumento legal muy completo que va desde lo conceptual hasta la realización de misiones operacionales aerotransportadas estratégicamente planeadas.

En definitiva, esta será una investigación muy completa para el lector que busca textos modernos con información importante para sus carreras, siendo el Manual un instrumento actual, enriquecedor y formador de la excelencia Militar.

Las operaciones conjuntas hacen parte de la doctrina militar y desde el año 2000 se han convertido en la punta de lanza para recuperar los espacios que desafortunadamente, se habían perdido a finales de los noventa por la acción del narcotráfico y por el aislamiento de cada una de las fuerzas militares.

Según los anteriores preceptos y a la distancia del conflicto actual que hace que todos los ejércitos se enfrenten con mayor frecuencia en operaciones aerotransportadas, sean insertadas a través de medios aéreos en cualquier parte



## 1. JUSTIFICACIÓN

La doctrina militar no puede ser estática y por tanto debe evolucionar a la par como evoluciona la guerra, los conflictos y la estructuración de hombres, armas y equipo de los ejércitos. El mirar hacia atrás la historia debe ser un referente no para quedarse allí inerte, mientras la evolución atropella con su paso acelerado; por el contrario, debe ser la base para actualizar los procesos a través de las lecciones aprendidas y experiencias, que deben proyectar y potencializar los esfuerzos presentes hacia el logro de la efectividad, la eficiencia, la eficacia y la competitividad.

Por lo tanto, la doctrina militar constituye el marco legal de acción de las Fuerzas Militares en ejercicio de la misión impuesta por la constitución nacional y por las tradiciones, como columna vertebral del sostenimiento de las demás instituciones del país. En este sentido, su acatamiento es de carácter obligatorio desde el nivel particular al general, con la visión fundamental de mantener la legitimidad como condición esencial para cumplir la misión, ganar la guerra y proyectar en el futuro la institucionalidad militar.

Las operaciones conjuntas hacen parte de la doctrina militar y desde el año 2000 se han convertido en la punta de lanza para recuperar los espacios que desafortunadamente, se habían perdido a finales de los noventa por la acción del narcoterrorismo y por el aislacionismo de cada una de las fuerzas militares.

Según los anteriores preceptos y a la dinámica del conflicto actual que hace que todos los días tropas con ligero, mediano o alto entrenamiento en operaciones aerotransportadas, sean insertadas a través de medios aéreos en cualquier parte

de la geografía nacional para combatir las organizaciones narcoterroristas. Se hace necesario revisar la doctrina de las operaciones conjuntas aerotransportadas, cuya última edición fue en el año 1988 y cuya formulación venía desde unos años antes.

La implementación de roles entre las fuerzas, la reestructuración de los procesos de planeamiento y toma de decisiones, la flexibilidad de aplicación operacional a través de métodos y técnicas, así como la adecuada jerarquización doctrinaria, para que sobre ella se diseñe la doctrina de cada una de las fuerzas, se convierten en una necesidad imperante, para que el producto sea un manual ajustado a las condiciones actuales y futuras mediatas.

En consecuencia, se ha convertido en una necesidad el implementar las operaciones de apoyo que hacen parte de las operaciones conjuntas aerotransportadas. Este tipo de apoyo de tropas aerotransportadas, generalmente se realiza en el empleo de aviones y helicópteros, que ha sido mal administrado, tanto para definir los roles de las fuerzas participantes en una operación, como para asignar aeronaves y hombres de distintas fuerzas, como para concebir una asignación independiente una de otra, desde su misma concepción doctrinaria.

En este orden de ideas, se hace necesario redefinir las operaciones aerotransportadas y a partir de allí jerarquizar la doctrina, siendo el Comando General de las Fuerzas Militares, la guía sobre la cual deben orientar sus esfuerzos cada una de las fuerzas. Para lograr este propósito se hace necesario la actualización y ajuste de la doctrina en particular.



## 2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Las Fuerzas Militares de Colombia no cuentan con organizaciones aerotransportadas, autónomas en hombres y medios de transporte aéreo; esta situación dificulta que la generación de doctrina sobre el tema de las operaciones aerotransportadas sea una prioridad.

Sin embargo, la flexibilidad del empleo de los recursos de cada una de las fuerzas, en cumplimiento a la misión contra las organizaciones narcoterroristas a través de las operaciones conjuntas, hace que hoy día sea una necesidad el entrenar y aplicar los procedimientos con paracaidistas, por parte de tropas especiales adscritas al Comando conjunto de Operaciones Especiales.

Así mismo, se ha convertido en una necesidad el incrementar las operaciones de asalto aéreo que hacen parte de las operaciones aerotransportadas. Estos dos tipos de empleo de tropas aerotransportadas, generan una dinámica de empleo de aviones y de helicópteros, que ha sido mal interpretada, tanto para definir los roles de las fuerzas participantes en una operación que incluya aeronaves y hombres de distintas fuerzas, como para concebir una operación independiente una de otra, desde su misma concepción doctrinaria.

En este orden de ideas, se hace necesario redefinir las operaciones aerotransportadas y a partir de allí jerarquizar la doctrina, siendo el Comando General de las Fuerzas Militares, la guía sobre la cual deben orientar sus esfuerzos cada una de las fuerzas. Para lograr este propósito se hace necesaria la actualización y ajuste de la doctrina en particular.



## 2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo actualizar el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas tomando en cuenta las necesidades actuales que las operaciones conjuntas demandan?

## 2.2 OBJETIVO GENERAL

Actualizar el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FFMM 3-2 PUBLICO, edición 1988.

## 2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

2.3.1. Realizar una investigación sobre la historia, doctrina y aplicación de las operaciones aerotransportadas en los escenarios más importantes del mundo y en Colombia.

2.3.2. Determinar las inconsistencias del manual vigente y proyectar las reestructuraciones.

- Redefinir y organizar las operaciones aerotransportadas para identificar su uso conjunto y su uso a nivel fuerza u otro nivel.
- Determinar los roles que deben cumplir las fuerzas dentro del desarrollo de las operaciones conjuntas aerotransportadas.
- Determinar las operaciones tipo que se pueden conducir con una Fuerza Aerotransportada.

- Proveer guías para la elaboración de planes y ordenes de operaciones aerotransportadas, a través del proceso militar de toma de decisiones

El propósito del presente capítulo es realizar un enlace entre el objetivo propuesto,

- Estipular la nueva estructura del manual de operaciones conjuntas aerotransportadas, de acuerdo a la actualización requerida.

Como lo explica el Teniente Uriel Alberto Sansón: "sus operaciones de alta complejidad que comprenden el embarque, transporte aéreo, lanzamiento y desembarco en una zona determinada, de fuerzas de combate y su apoyo logístico para el cumplimiento de una misión, lo cual constituye el objetivo básico de esta operación (Condición para el Instrumento Militar Terrestre)".

### 3.1 OPERACION AEROTRANSPORTADA

Como lo explica el Teniente Uriel Alberto Sansón: "sus operaciones de alta complejidad que comprenden el embarque, transporte aéreo, lanzamiento y desembarco en una zona determinada, de fuerzas de combate y su apoyo logístico para el cumplimiento de una misión, lo cual constituye el objetivo básico de esta operación (Condición para el Instrumento Militar Terrestre)".

#### Características principales:

- Capacidad de influir decisivamente en la acción.
- Operación riesgosa.
- Capacidad para la rapidez y la sorpresa.
- Gran amplitud en los teatros de operaciones (TTOO) empleados.
- Demanda de un exhaustivo y preciso estudio para determinar su costo-beneficio.
- Previsión de una rápida y oportuna conexión.

<sup>1</sup> SANSÓN, Uriel Humberto, Escuela de Postgrado "Observación de acciones en las Operaciones Aerotransportadas" (en línea). Disponible en: <http://www.micromilitar.com/tema.php?idtema=73426>, recuperado el 13 de julio de 2007.



### 3. ANTECEDENTES

El propósito del presente capítulo es realizar un enlace entre el objetivo propuesto, actualizando el manual de operaciones conjuntas aerotransportadas con los antecedentes históricos de las operaciones de este tipo, desde el punto de vista mundial como nacional. Dentro de este proceso se realizarán definiciones de términos específicos que inducirán claramente al tema de investigación.

#### 3.1. OPERACIÓN AEROTRANSPORTADA

Como lo explica el Teniente Uriel Alberto Sansón<sup>1</sup>: “son operaciones de naturaleza conjunta que comprenden el embarque, transporte aéreo, lanzamiento y/o desembarco -en una zona determinada- de fuerzas de combate y su apoyo logístico, para el cumplimiento de una misión, la cual constituye el objetivo básico de esta operación (Conducción para el Instrumento Militar Terrestre)”.

##### 3.1.1 Características principales:

- Posibilidad de influir decisivamente en la acción.
- Operación riesgosa.
- Capacidad para la rapidez y la sorpresa.
- Gran amplitud en los teatros de operaciones (TTOO) ampliados.
- Demanda de un exhaustivo y preciso estudio para determinar su costo-beneficio.
- Previsión de una rápida y oportuna conexión.

---

<sup>1</sup> SANSON, Uriel Humberto. Escuela de Paracaidismo “Observación de artillería en las Operaciones Aerotransportadas” (en Línea), Disponible en: <http://www.ejercito.mil.co/index.php?idcategoria=74420>, recuperado el 13 de julio de 2007.

Es indudable que estas características hacen que las Operaciones Aerotransportadas sean de gran apoyo para neutralizar al enemigo y lograr alcanzar los objetivos propuestos.

### 3.1.2.1 Subdivisión de las operaciones aerotransportadas

Además, es importante conocer que las operaciones aerotransportadas comprenden a su vez:

### 3.1.2.2 Operaciones conjuntas aerotransportadas.

Como lo destaca el Manual de Operaciones Conjuntas Aerotransportadas, son aquellas en las cuales intervienen componentes significativos de dos o más fuerzas (Ejército - Fuerza Aérea - Armada); denominadas mayores, cuando las realizan unidades de nivel brigada o superiores, y menores, por debajo de dicho nivel.

Las operaciones conjuntas aerotransportadas, casi siempre, van seguidas por operaciones de enlace, si son de larga duración y de operaciones de evacuación o retirada por aire si se trata de incursiones<sup>2</sup>.

### 3.1.2.3 Operaciones aeromóviles.

En este caso, el Manual de Operaciones Aeromóviles<sup>3</sup> las define como aquellas en la cual se transporta en helicópteros y/o aviones livianos, dentro de una zona de operaciones, fuerzas de combate y su equipo, bajo control de un comandante terrestre, para la ejecución de una misión táctica.

---

<sup>2</sup> COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. “Manual de Operaciones Conjuntas Aerotransportadas”. Segunda Edición, 1988. p. 7.

<sup>3</sup> COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. “Manual de Operaciones Aeromóviles”. Primera Edición, 1993. p. 5.



## 3.2. OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO

Dentro de la doctrina de la Fuerza Aérea de Colombia, se definen como aquellos movimientos aéreos que requieran el transporte de personal o carga de un punto a otro. Difieren de las operaciones aerotransportadas porque son complementarias de las operaciones de combate.

## 3.3 HISTORIA DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

3.3.1 Origen. Para comprender con mayor claridad la investigación es fundamental reconocer sus inicios para establecer su gran importancia hasta nuestros días.

En primer lugar, estas operaciones se remontan a la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndose en un acontecimiento que cambiaría el rumbo de las misiones aéreas como un arma fundamental en el campo táctico y estratégico con las operaciones aerotransportadas. Donde Hitler, como personaje central, poseído por un deseo apasionado de expansión de Alemania, contaba con el ejército y la aviación como instrumentos perfectos que fueron decisivos para poner en práctica su ambición.

Inicialmente con el asalto aerotransportado alemán al Aeropuerto de Oslo y el campo aéreo de Stavanger en Noruega, en la mañana del 9 de Abril de 1940. Posteriormente, el 10 de Mayo de 1940, tres aviones Junkers Ju-52, arrastrando cada uno un planeador DFS-230, con un piloto y nueve soldados a bordo, lanzaron sus ocupantes sobre la fortaleza de Eben-Emael, llave del complejo de fortificaciones belga, abriendo con ello el camino a las divisiones Panzer. El 20 de



Mayo de 1941, una fuerza de 300 Ju-52, cada uno con un DFS-230 acoplado atacaron la Isla de Creta en el Mediterráneo<sup>4</sup>.

En efecto, la Guerra fue decisiva para comenzar a realizar este tipo de operaciones que sirvieron para atacar al enemigo y desestabilizarlo, convirtiéndose en un aspecto fundamental de ataque.

Y fueron los alemanes, los precursores de las operaciones de asalto durante la Segunda Guerra Mundial, donde el General Kurt Student de la Luftwaffe comenzó a crear la nueva fuerza que se conocería como Fallschirmjäger.

Durante la invasión de Noruega y Dinamarca, las fuerzas de Hitler destinaron dos cuerpos a la operación Weser: para Noruega, el XXI Cuerpo, con dos divisiones de montaña y cinco de infantería; y para Dinamarca el XXXI Cuerpo, con dos divisiones, la 170 y la 198. Cuarenta y un transporte de tropas y toda la escuadra disponible y la Luftwaffe intervendría con doscientos noventa bombarderos, cuarenta stukas y cien kazas. Lanzando varios paracaidistas en varios lugares, Oslo fue tomada por tropas aerotransportadas y la base aérea de Sola y la ciudad de Stavanger fueron tomadas por paracaidistas. Ya el 9 de abril de 1940 los alemanes enviaron suficientes refuerzos para llegar a la capital a últimas horas de la tarde, pero el gobierno noruego ya había huido.<sup>5</sup>

Entretanto, la invasión de los países bajos<sup>6</sup>, los franceses seguían creyendo en la guerra defensiva, pero los alemanes tenían un plan genial, soberbiamente preparado, y el 9 de mayo de 1940 Hitler ordenó a sus fuerzas que cruzaran la frontera de Holanda, Bélgica y Luxemburgo al amanecer del día siguiente. Con su

---

<sup>4</sup> Portal Militar. "Operaciones aerotransportadas". (En línea) Disponible en: <http://www.europa1939.com/luftwaffe/aereas/aerotrans.html> Acceso mayo 2 de 2007.

<sup>5</sup> CHANT, Chistopher. BRIGADIER BIDWELL, Shelford. "Segunda Guerra Mundial: Batallas por Tierra, Mar y Aire". Madrid (España): Círculo de Lectores, S.A. 1982. p.25

<sup>6</sup> *Ibíd.*. Pág. 30



ataque aerotransportado a Bélgica y sur de Holanda lograron una sorpresa total. Por primera vez los paracaidistas, más o menos ayudados, lograron una victoria decisiva. Las tropas aliadas no fueron alertadas hasta después de iniciarse el ataque, y el 10 de mayo, los paracaidistas habían capturado en Holanda los puentes de alrededor de la Haya y Róterdam y los aeródromos principales.

Todos estos acontecimientos hacen ver, como los alemanes estuvieron mejor preparados que sus enemigos en el uso de estas operaciones, haciéndolos ver invencibles en sus grandes días de triunfo, pero como era un elemento nuevo dentro de la guerra no se calculaban los desgastes para la tropa.

Es así como la mayor victoria de los Fallschirmjäger y sus mayores pérdidas ocurrieron durante la lucha con Creta, que fue enconada y cruenta. Los aliados tuvieron 1.800 muertos, otros tantos heridos y 12.000 prisioneros. Las bajas de la escuadra ascendieron a 1928 muertos y 183 heridos. Perdieron 3 cruceros y 6 destructores. La victoria les costó muy caro a los alemanes: de una fuerza invasora de 22.000 hombres perdieron casi 7.000 paracaidistas y tuvieron 200 aviones destruidos. Una invasión aérea en tal escala era cosa nueva, y las enormes pérdidas bastaron para disuadir a los alemanes de intentar de nuevo aquel tipo de operación.<sup>7</sup>

Por su parte, los EEUU, en Febrero de 1941, el Departamento de Guerra de esta nación solicitó a la División de Material del Ejército iniciar los estudios para la utilización de planeadores en el Ejército de USA. En Abril de 1941, el servicio creó el Programa de Planeadores de Combate, publicando los requerimientos para el desarrollo de un aparato destinado a la tarea de transportar tropas y material acordes al desarrollo de operaciones aerotransportadas. El diseño ganador fue

---

<sup>7</sup> Ibid. Pág. 54



presentado por la Compañía Waco Aircraft de Troy, Ohio, siendo denominado Waco CG-4A.<sup>8</sup>

La "Operación Thursday", llevada a cabo en Marzo de 1944 en la parte norte de Burma, fue la primera misión aerotransportada en la que participó el Waco; en esta misión transportando la 52° Unidad Provisional Aérea, se destinaron 150 Waco CG-4A que fueron utilizados para tomar y asegurar tres áreas de aterrizaje en la jungla, transportando hombres y maquinaria pesada para la construcción de aeródromos capaces de recibir los C-47.<sup>9</sup>

También es necesario recordar el Día D<sup>10</sup>, la más conocida de las misiones asignadas a los planeadores fue durante el desarrollo de la misma en 1944, puesto que el asalto fue encabezado por tres divisiones aerotransportadas, seguidas de cinco divisiones de asalto, con tanques. Fueron llevadas por 4262 aviones de transporte y 4266 buques y apoyadas por 2300 aviones de combate que hicieron 14600 incursiones en el día D.

La siguiente misión aerotransportada realizada, fue la "Operación Dragoon"<sup>11</sup>, en la parte sur de Francia, El 15 de Agosto de 1944, 396 aeronaves transportaron 5.100 paracaidistas americanos y británicos que fueron lanzados sobre la zona. Con el fin de dar apoyo, 40 C-47 con su CG-4A asociado, transportaron a la zona artillería, vehículos ligeros y otro equipo pesado que no podía ser llevado en los C-47. En una operación similar, denominada "Dove", 332 CG-4A transportaron 2.760 paracaidistas con su equipo pesado a fin de completar la toma de la zona.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> Portal Militar. "Operaciones aerotransportadas". Op. Cit.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> CHANT, Chistopher. BRIGADIER BIDWELL, Shelford. "Segunda Guerra Mundial: Batallas por Tierra, Mar y Aire". Op. Cit. p. 147

<sup>11</sup> Ibid. Pág. 153

<sup>12</sup> Portal Militar. "Operaciones aerotransportadas". Op. Cit.



Innegablemente, el escenario de la Guerra generó un desarrollo operativo de las fuerzas aerotransportadas convirtiéndose en un factor sorpresa, y en un relevante recurso: audaz, contundente y un gran apoyo de combate, siendo un factor determinante para las estrategias que actualmente son usadas.

3.3.2 Recursos aéreos. El desarrollo de las operaciones aerotransportadas obtuvieron un acelerado desarrollo que se inicia en la Segunda Guerra Mundial, con excelentes acciones de asalto frente al enemigo que fueron perfeccionándose y generando un papel relevante durante toda la ofensiva, y vale recalcar que antes de iniciarse la Segunda Guerra se creía que la mejor manera de transportar carga y tropas hacia el frente de batalla era con aviones propulsados a pistón, y se comienzan a fabricar en Estados Unidos el Douglas C-47 Dakota, versión militar del DC-3.<sup>13</sup>

Con los eventos sucedidos en el Aeropuerto de Oslo y el campo aéreo de Stavanger en Noruega se tenía la idea de que los aviones pistón eran los mejores para las operaciones aerotransportadas pero después del 10 de Mayo de 1940, con los tres aviones Junkers se dio el inicio para abrir otro tipo de divisiones.

Precisamente Estados Unidos, supo aprovechar esta versatilidad y durante el transcurso de la guerra, un total de 14.000 planeadores Waco fueron construidos por 16 compañías, soportadas en 22 contratistas.<sup>14</sup> El planeador era un monoplano de alta, cubierto con tela y el cuerpo construido en un entramado de tubo. Consistía en tres secciones: compartimiento del piloto, compartimiento de carga y la sección de cola. Siendo el único aeroplano construido en los USA capaz de transportar una carga superior a su propio peso, estaba destinado a transportar

---

<sup>13</sup> Autor Anónimo. Página virtual. Portal Militar. Luftwaffe. "Operaciones aerotransportadas". (En Línea) Disponible en: <http://www.europa1939.com/luftwaffe/aereas/aerotrans.html>. Recuperado 11 de julio de 2007.

<sup>14</sup> Ibíd.



tropas y carga pesada a las zonas de combate, donde no era posible realizarlo con C-47.<sup>15</sup>

Como lo señala el Portal Militar sobre los aviones de guerra, durante la Operación Thursday, 150 Waco CG-4<sup>a</sup> fueron enviados desde los Estados Unidos a la India, donde fueron utilizados para asegurar áreas de aterrizaje, además de transportar hombres y maquinaria para construir aeródromos. Ya en marzo 6 de 1944 se inicia la operación con 37 planeadores y para finales de la invasión del norte de Burma, los waco CG-4<sup>a</sup> habían realizado diferentes misiones y habían transportado 140 toneladas de carga, transporte de heridos, pero se habían perdido 85 aeronaves.

Las mas conocidas de las misiones asignadas a los planeadores fue durante el desarrollo del Día "D"; la "Operación Dragoon", y la Operación Market-Garden. En esta última, se perdieron 164 transportes y 132 planeadores debido al fuego antiaéreo alemán y en accidentes en tierra.<sup>16</sup>

Así mismo, durante la Batalla de Las Ardenas<sup>17</sup>, en diciembre de 1944 un CG-4 A llevaba personal de comunicaciones y señalización, además durante ese mismo mes 11 C-47 con sus CG-4 A transportaron suministros y combustibles para los estadounidenses que mantenían el enclave, y en diciembre 130 C-47 con 32 CG-4, llevaban más suministros pero ante el fuego del enemigo se perdieron 13.

El 23 de marzo de 1945, se realiza la operación Varsity<sup>18</sup>, con la que se forzaría la entrada aliada en Alemania con un cruce a través del río Rin. Una misión importante aerotransportada donde por última vez se usaron planeadores. Como lo recuerda el artículo sobre la operación Market-Garden fueron 1696 aviones y

---

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Autor Anónimo. La batalla de las Ardenas. (En línea) Disponible en: <http://guerramundo.iespana.es/ardenas/ardenas.htm>. Recuperado el 11 de julio de 2007.

<sup>18</sup> Operación Market-Garden. (En línea) Disponible en: <http://www.de1939a1945.bravepages.com/casos/001gmflb.htm> Recuperado el 9 de junio de 2007.



remolcadores los que desembarcaron al este del Rin, a 21.680 hombres del XVII CE. de los EE.UU. al mando del TG. Ridway, como parte de una operación de paso del río efectuada por el XII CE. británico en las proximidades de Wesel. Todas las tropas aerotransportadas fueron lanzadas en dos horas a 8 km escasos del XII CE estableciendo contacto el mismo día. Fue el único intento a gran escala de lo que se podría lograr con las operaciones aerotransportadas

También, durante la operación limpieza en las Filipinas el 23 de junio de 1945, el general Walter Kruger hizo frente a los obstáculos y lanzó una operación aerotransportada a esta isla que pretendía dar la retirada de las tropas japonesas hacia el norte de Cagayán. Un asalto donde se contó con el 511° Infantería Paracaidista de la 11° División Aerotransportada y la fuerza de asalto fue transportada en 54 C-47 y 16 C-46 con siete CG-4.<sup>19</sup>

Como se puede observar, el camino recorrido por las operaciones aerotransportadas durante la Segunda Guerra Mundial fueron ejemplo del avance absoluto para el éxito de las misiones, donde el poderío de las fuerzas aerotransportadas radicó en la sorpresa de su ataque en la batalla.

Ya en adelante, y desde la utilización militar del helicóptero, las fuerzas aerotransportadas no son las mismas de antes y han disminuido en cantidad con los ejércitos, pero se en su lugar existen tropas que desarrollan misiones con mayor rapidez, agilidad, actuando con prontitud, manteniendo las operaciones de combate por mayor tiempo.

---

<sup>19</sup> CHANT, Chistopher. BRIGADIER BIDWELL, Shelford. "Segunda Guerra Mundial: Batallas por Tierra, Mar y Aire" .Op. Cit. p. 220

A través de los años, las operaciones aerotransportadas han sido un elemento primordial y por tal razón su uso es un importante aporte en la actualidad. Por ejemplo:

- Durante 1983, en la invasión de Granada<sup>20</sup>, los Rangers de Estados Unidos realizaron un salto al aeródromo de Salinas.
- En la invasión de Panamá<sup>21</sup> en 1989, la 82ª División Aerotransportada ejecutó su primer salto de combate en 40 años. El segundo batallón del 504º Regimiento de Infantería de Paracaidista aseguró el aeropuerto de Torrijos. En años siguientes, durante el 19 de octubre de 2001, en la Operación Libertad Duradera<sup>22</sup>, se realizó un salto nocturno para asegurar el aeródromo de Kandahar, luego en noviembre se lleva a cabo otro salto en Afganistán para implantar una base. Ya en el año 2003 y en la misma Operación, nuevamente los Rangers y la 82ª División Aerotransportada conducen un tercer salto y para el año 2003 en la invasión de Irak se ejecutaron varios saltos para dar avanzada.

3.3.3 Operaciones aerotransportadas en Colombia. El paracaidismo militar dio inicio a las operaciones aerotransportadas en el país, en un momento en el que se veía imperante conformar unidades especiales que pudieran ante las limitaciones y dificultades topográficas, desarrollar operaciones de este tipo en regiones y

---

<sup>20</sup> HERNANDEZ, Virginia. El poder de EEUU. (En línea) Disponible en: [http://www.elmundo.es/especiales/2003/02/internacional/irak/eeuu\\_inter\\_granada.html](http://www.elmundo.es/especiales/2003/02/internacional/irak/eeuu_inter_granada.html). Recuperado el 12 de junio de 2007.

<sup>21</sup> LOURDES, Heredia. Una invasión estilo Panamá?. (En línea) Disponible en: [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid\\_2865000/2865901.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid_2865000/2865901.stm). Recuperado el 12 de junio de 2007.

<sup>22</sup> Operación Libertad Duradera. (En línea) Disponible en: <http://www.elmundo.es/especiales/2001/10/internacional/libertad/index.html>



lugares de difícil acceso. Es así como mediante resolución No 2416 del 3 de junio de 1963 se crea el Batallón Aerotransportado No 01 Serviez en Apiay <sup>23</sup>.

El 04 de marzo de 1964 se lleva a cabo la graduación del primer curso de paracaidistas militares, de esta forma, se da inicio al paracaidismo militar en Colombia, convirtiéndose a través del tiempo en un requisito indispensable para conformar unidades especiales del ejército nacional. <sup>24</sup> Desde entonces, las Fuerzas Militares han adelantado operaciones aerotransportadas; precisamente en ese mismo año durante el desarrollo de la Operación Marquetalia contra la insurgencia naciente de las FARC, se utilizaron seis helicópteros Kaman e Irocois, para desembarcar los grupos de asalto del Batallón Colombia. A partir de ese momento, los helicópteros han jugado un papel fundamental como elementos de movilidad de las tropas, apoyo de fuego cercano, evacuación médica y apoyo logístico, entre otros.

3.3.4.1 Escuela de Paracaidismo Militar. Como se mencionaba anteriormente, las primeras manifestaciones del paracaidismo militar, se remontan a la activación de las pistas de entrenamiento en el Batallón Aerotransportado No. 1 General Manuel Roergas Serviez en Villavicencio (Meta); cabe anotar que para entonces, las Fuerzas Militares y en especial el Ejército Nacional, estaban recibiendo una fuerte influencia doctrinaria del Ejército de Estados Unidos. <sup>25</sup>

Pasada la década de los 60, cómo lo señala el portal de la Escuela de Paracaidismo, se necesitaban aumentar las tropas y capacitar unidades

---

<sup>23</sup> Escuela de Paracaidismo Militar. “Reseña Histórica”. Disponible en: <http://www.espam.mil.co/index.php?idcategoria=189689> Página visitada el 30 de julio de 2007.

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Ibid.

aerotransportadas, haciendo que en 1973 se creara el Departamento de Paracaidismo en la Décima Brigada Aerotransportada en Tolimaida (Tolima), teniendo la dirección de la Escuela de Lanceros.

También es importante recordar, que en 1996 cuando el General Harold Bedoya era Comandante se crea la Escuela de Paracaidismo, con la disposición No 0015 del 17 de noviembre<sup>26</sup>. Contando en la actualidad con diferentes especialidades: empacador, jefe de salto, explorador, salto libre, infiltración a gran altura y técnico en mantenimiento y por supuesto, con los valores que la distinguen.

La Misión de la Escuela de Paracaidismo militar se rige por los siguientes principios:

Adelanta el curso básico de paracaidismo militar y sus diferentes especialidades, al personal de oficiales, suboficiales y soldados de las Fuerzas Militares; así mismo entrena las unidades aerotransportadas, Brigada de Fuerzas Especiales y el Comando de Operaciones Especiales del Ejército para participar en el planeamiento y desarrollo de operaciones aerotransportadas en el ámbito de la guerra regular e irregular.<sup>27</sup>

Además de contar con una visión clara y forjadora:

La Escuela de Paracaidismo Militar se proyecta como la unidad rectora en el planeamiento y desarrollo de operaciones aerotransportadas dentro del ámbito de guerra regular e irregular permitiendo tomar objetivos altamente rentables.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> Ibid.



3.3.4.2 Dificultades en la implementación de operaciones aerotransportadas. Para comenzar, las operaciones aerotransportadas en Colombia comienzan a ser tenidas realmente en cuenta desde la fundación de las Brigadas Móviles 1 y 2 para combatir a los grupos subversivos del EPL y la Operación Colombia en 1989 contra las FARC, movilizandando las tropas en aviones y helicópteros de la Fuerza Aérea, llamándose así 'operaciones conjuntas', siendo un término que se confundía puesto que su implementación fuese en combate irregular y este tipo de combate existe como conflicto interno desde los años 60 haciendo que los conceptos doctrinarios se distorsionen.

En este sentido, se desvirtúa la concepción doctrinaria y por ejemplo, los apoyos aéreos de movilización de tropas a áreas objetivos y a áreas generales de operaciones son llamadas equivocadamente como Transporte aéreo y a los apoyos de fuego ya sea por medio de los aviones o de helicópteros a tropas de superficie en combate con el enemigo, son llamadas Apoyo Aéreo Cercano.

Este tipo de operaciones conjuntas, sólo se desarrollaba en algunos escenarios del territorio nacional, para lo cual la Fuerza Aérea designaba sólo una parte de sus recursos aéreos para el conflicto irregular, mientras que otra parte era destinada a la interceptación aérea contra el narcotráfico y la defensa del espacio aéreo del país; por ello, el término de operaciones conjuntas y operaciones aerotransportadas conjuntas no eran muy conocidos, así se aplicaran parcialmente.

Desde entonces, la principal limitación y deficiencia en la ejecución de operaciones aerotransportadas, sigue siendo la incapacidad de las FF.MM de transportar simultáneamente más de un batallón de contraguerrillas, debido al reducido número de helicópteros y aviones con los que se cuenta con respecto al



tamaño de las Fuerzas. Cabe resaltar, además, la poca o nula utilización de aviones para el desembarco de tropa, a través del uso de paracaídas.

A partir del año 1998 cuando se inicia la transformación de las FFMM<sup>29</sup> de Colombia, se hace necesario implementar reformas institucionales y doctrinarias que complementen y potencien el esfuerzo de éstas para derrotar la amenaza de las organizaciones narcoterroristas. Este proceso de transformación surgió como consecuencia de la grave crisis desatada por la ofensiva de las FARC en el periodo 1996-1998, durante el cual las Fuerzas Militares sufrieron una serie de derrotas que llevaron a muchos analistas – y a la opinión pública en general - a pensar que se estaba perdiendo la guerra. Las derrotas se debieron a una conjugación de factores entre los que cabe resaltar el crecimiento en la capacidad armada de la subversión, evidenciada por su evolución de una guerra de guerrillas a una guerra de movimientos, y la debilidad estructural de las Fuerzas Militares, tanto en su pie de fuerza y su equipamiento como en su doctrina y estructura organizacional.

Por ello, las Fuerzas Militares han logrado un proceso de fortalecimiento y modernización requeridas para este momento de la historia donde se necesitan fuerzas preparadas y capacitadas para llevar a cabo el conflicto interno que vive el país, por ello se ha aumentado sustancialmente su pie de fuerza, su equipamiento y una actualización acorde a la realidad del colombiana teniendo mayor efectividad en el planeamiento y conducción de las operaciones militares<sup>30</sup>; las cuales se empezaron a realizar de manera conjunta, demandando de esta manera la participación integrada de recursos y planes de todas las Fuerzas.

---

<sup>29</sup> RANGEL, Alfredo. Fundación Seguridad y Democracia. “Fuerzas Militares para la guerra:”. (En línea) Disponible en: <http://www.seguridadydemocracia.org/docs/pdf/ensayos/Fuerzas%20Militares%20para%20la%20Guerra.pdf>. Recuperado el 15 de julio de 2007.

<sup>30</sup> *Ibíd.*



capacidad aérea no es la suficiente para desarrollar operaciones ofensivas contra

Esta reestructuración ha sido de vital importancia para las Fuerzas militares, que en su esfuerzo han realizado misiones certeras contra los subversivos, como es el caso de Puerto Rico y Puerto Lleras en el departamento del Meta, haciendo que el pueblo colombiano recobre la confianza del Estado. Siendo innegable que la actuación de las operaciones aerotransportadas son determinantes pues transportan y desembarcan tropas para interceptar al enemigo.

Como lo afirma Alfredo Rangel:

Las capacidades aéreas en lo concerniente al conflicto armado colombiano, se pueden resumir en dos aspectos fundamentales: en primer lugar, la movilidad, tanto de tropas como de abastecimiento logístico de las mismas, dentro de las cuales están las operaciones aerotransportadas, de comando y control, y de evacuación médica entre otros; y, en segundo lugar, la capacidad de brindar apoyo de fuego cercano, es decir en apoyo a las operaciones de las tropas en tierra.

Ambas misiones, la movilidad y el apoyo de fuego pueden ser y son realizados por aviones y helicópteros. Por ejemplo, el avión fantasma (AC-47) brinda apoyo de fuego prolongado, los Bronco (OV-10), los Tucano, Supertucano y los A-37, brindan apoyo de fuego táctico, mientras que los aviones Hércules (C-130) y los Casa brindan movilidad táctica. Los helicópteros también cumplen ambas misiones: mientras que los Blackhawk UH-60, los MI-17 de fabricación rusa y los Huey II sirven para transportar tropas, los Blackhawk artillados (AH-60 o Arpía), los AB-212 o Rapaz y los Hughes 500 brindan apoyo de fuego a las tropas en tierra durante los desembarcos de tropa y las operaciones aerotransportadas de asalto aéreo.

A pesar de los avances en las operaciones militares y de la experiencia en la compra de equipos, entrenamiento y tecnología, se ve claramente que la

capacidad aérea no es la suficiente para desarrollar operaciones ofensivas contra los subversivos.

En primer lugar se requiere que a nivel de Brigada se pueda contar con la disponibilidad y capacidad de aerotransportar un batallón de manera rápida e inmediata, pero tan sólo esta capacidad la poseen unidades como la Fuerza de Tarea Omega, pero en otras jurisdicciones solo se puede transportar a una compañía, generando problemas a la hora de desarrollar las misiones, es el caso de Dabeiba y San Jacinto, donde la primera oleada (primer viaje) desembarcada fue copada y aniquilada. En cambio, en los casos de Puerto Rico y Puerto Lleras, la guerrilla esperaba encontrar una sola compañía, el haber desembarcado un promedio de dos batallones completos, resultó definitivo para lograr la victoria. Igualmente importante fue el escoger zonas de desembarco suficientemente alejadas del objetivo final.

Las Fuerzas Militares han hecho avances significativos en cuanto a adoptar una postura más ofensiva, sin embargo, la principal falencia, al igual que sucede en el ámbito institucional, reside en la falta de una verdadera doctrina de operaciones conjuntas, ajustada a las condiciones y recursos actuales de las Fuerzas.

3.3.4.3 Doctrina nacional y referencial. Con respecto a la doctrina, esas normas básicas que busca establecer patrones similares en la aplicación de una determinada materia para obtener fines específicos institucionales<sup>31</sup>, las Fuerzas Militares han realizado avances significativos, pero realmente falta una verdadera doctrina de operaciones conjuntas que se ajuste a las actuales condiciones y recursos nacionales.

---

<sup>31</sup> Manual de instrucción, Diccionario Militar. M.Is.C. Edición 1993. p.140



Por tal razón, las Fuerzas Militares de Colombia emplean diferentes especializaciones, asesoramiento, entrenamiento y equipo militar de otras naciones, en especial la de los Estados Unidos, debiendo adoptar la doctrina de acuerdo a las necesidades del país.

En el pasado la responsabilidad de producción de doctrina recaía en las escuelas de capacitación; no obstante, la necesidad de reestructuración de las Fuerzas Militares han creado entes como La Jefatura de Educación y Doctrina y el Centro de Educación Militar, entre otros; que llevan hoy la dirección de este tipo de actividad; sin que haya perdido vigencia las actividades de las escuelas y centros de formación de cada una de las Fuerzas.

El primer Manual de Operaciones Conjuntas Aerotransportadas (M.O.C.A.), Manual FFF.MM. 3-1 Público, se promulga en su Segunda Edición, mediante la Disposición No. 020 de 1988 del Comando General de las FF.MM. Posteriormente mediante Disposición No. 032 de 1993 se dispone el Manual de Operaciones Aeromóviles FF.MM. 3-7 Público, que hace énfasis en el empleo táctico de helicópteros livianos de reconocimiento, medianos y pesados de propósito general para efectos especialmente de la lucha antisubversiva.

El 4 de julio de 2001, mediante la Disposición No. 023 de 2001, se aprueba el Manual Conjunto de Asalto Aéreo, Manual FF.MM. 2-25 Reservado, Primera Edición; que responde al incremento de la acción delictiva de los agentes generadores de violencia en el país y que exige una oportuna respuesta de fuego y capacidad de movilidad aérea con las fuerzas de superficie; lo que implica establecer doctrinariamente un empleo racional y justo de los medios aéreos disponibles para realizar operaciones de asalto aéreo en forma conjunta entre las FF.MM. orientados a lograr efectivos y mejores resultados operacionales.



La Doctrina norteamericana define las Operaciones Ofensivas como aquellas

Para la doctrina nacional, las Operaciones Conjuntas de Asalto Aéreo (OCAA) consisten en integrar dentro de la organización táctica conjunta, los medios aéreos necesarios para realizar operaciones con las tropas de superficie en un área específica y en un tiempo determinado. La determinación de los conceptos doctrinarios no obedece simplemente a un capricho o a una moda en el uso de determinadas operaciones; es el resultado del estudio juicioso y profundo de los avances tecnológicos, de las características y condiciones de la defensa nacional y del mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.

centro de gravedad de las fuerzas iraquíes representado por la cabeza política

Evidentemente, a la par del desarrollo de las nuevas tecnologías se da el desarrollo de los conceptos y doctrinas para el uso de las fuerzas aerotransportadas.

En este sentido, Luis Chamorro Heiling al hacer el análisis de Guerra de Vietnam y de las Guerras Árabes, observa cómo ejércitos con fuerzas menores obtenían la victoria, y en la búsqueda de una solución adecuada en el contexto de la guerra fría para poder derrotar a las poderosas fuerzas soviéticas, en las Fuerzas Militares de los EE.UU, se plasmó el concepto de la “Batalla Aeroterrestre” en el Manual de Campaña FM 100-5 de 1982, el cual contempla al ejército venciendo al enemigo mediante la utilización de la última tecnología y que “el involucramiento y la subsiguiente destrucción de las fuerzas armadas enemigas debería tener lugar en muchas dimensiones, en tierra, en el aire, electrónica y psicológicamente, en cualquier tiempo, terreno o clima.”, como es conocido y se aprecia en los resultados de su aplicación en la Guerra de Golfo en 1991.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> CHAMORRO HEILIG, Luis. “La nueva doctrina aplicada por el Ejército de EE.UU en la guerra de Irak 2003”.(En línea) Disponible en: <http://www.aiupam.acapomil.cl/publicaciones/CD16/MESA2/tcl.chamorro.pdf> Página visitada el 12 de julio de 2007.



La Doctrina norteamericana define las Operaciones Ofensivas como aquellas que:

Atacan directa o indirectamente el centro de gravedad enemigo, para lo cual los comandantes atacan puntos decisivos, simultánea o secuencialmente, siendo el efecto de masa lo que permitirá lograr la iniciativa, negando al enemigo la libertad de acción, interrumpiendo sus recursos y creando las condiciones para los éxitos tácticos”<sup>33</sup>.

En el caso de la guerra en Irak, se puede evidenciar un ataque directo hacia el centro de gravedad de las fuerzas iraquíes representado por la capital política administrativa, y donde se concentraba la mayor cantidad de fuerzas representadas por el 2do. Cuerpo de Ejército, la Guardia Republicana y la Guardia Especial Republicana, dejando y sobrepasando en su avance núcleos menores de resistencia.<sup>34</sup>

En esta misma guerra, se observó el lanzamiento de paracaidistas cuya doctrina de empleo se encuentra enmarcada en el FM – 71 – 101 “Infantry, Airborne’s, and Air Assault Division Operations” y el FM 7 – 30 “Infantry, Airborne’s, and Air Assault Brigade Operations”. A pesar de las aprehensiones y dudas que conlleva el lanzamiento vertical de las Unidades de Paracaidistas, el 27 de Marzo, mientras las principales fuerzas aliadas que operaban desde el sur de Irak hacia Bagdad eran retrasadas por la resistencia iraquí - en especial en Najaf y Karbala, aproximadamente un millar de paracaidistas pertenecientes a la 173 Brigada Aerotransportada fueron lanzados en el campo aéreo de Harir al norte de Irak. Esta pista de aterrizaje clave y próximo a Arbil, la capital del Kurdistán, constituyó el mayor despliegue aliado en esa parte del país, lo que posibilitó la conquista de

---

<sup>33</sup> Reglamento de Conducción Táctica, R.OP. (R) 831, p. 163, artículo 368.

<sup>34</sup> CHAMORRO HEILIG, Luis. “La nueva doctrina aplicada por el Ejército de EE.UU en la guerra de Irak 2003”. Op.cit.



una cabeza aérea y la primera instalación de importancia bajo control aliado en la región.<sup>35</sup>

Bajo el contraste de su doctrina de empleo, como lo analiza Heiling,<sup>36</sup> no se aprecian variaciones; especialmente cuando ésta no refleja el objetivo que persigue este tipo de acciones, a diferencia de las doctrinas que señalan que debe tener repercusiones estratégicas. Sin embargo, este lanzamiento ha marcado un verdadero hito para la guerra contemporánea y ha reivindicado el empleo de este tipo de operaciones.

El Ejército de EE.UU. aplicó una nueva doctrina ofensiva de empleo de la fuerza, siendo lo más destacable la flexibilidad en su planificación para entender el problema y buscar la mejor solución, centrando sus esfuerzos en la destrucción del punto neurálgico del adversario, en este caso su sistema de mando y control en Bagdad, para atacarlo y lograr la desconexión de la cabeza del cuerpo, avanzando hacia ese punto principal, sin detenerse en la destrucción de las fuerzas enemigas, ya que ese no era su objetivo, sino su mente para desarticularlo psicológicamente y así dislocar su maniobra.<sup>37</sup> Y es precisamente en ese sentido en el que los Manuales de Operaciones Aerotransportadas deben orientar la doctrina del Ejército en el curso de la acción militar contra el enemigo.

Dadas las características de la amenaza terrorista, basada en las estrategias y tácticas de la guerra irregular, el Manual de Operaciones Aerotransportadas en Colombia debe recoger aquellas experiencias que a lo largo de estos años han arrojado este tipo de operaciones y los nuevos conceptos para el uso eficiente y eficaz de las mismas en el desvertebramiento de los centros estratégicos de las

---

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> Ibid.



organizaciones armadas ilegales, el impedimento de acciones contra poblaciones y contra puestos militares o policiales, su movilidad y fundamentalmente para asestar golpes demoledores que quiebren su voluntad de lucha

#### 3.4. HISTORIA DE LA AVIACIÓN MILITAR EN COLOMBIA Y ENLACE CON LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

La aviación militar en Colombia aparece como un gran acontecimiento que beneficiaría el desarrollo de la nación el 31 de diciembre de 1919, con el presidente Marco Fidel Suárez, quien firmó la ley No 126, entendiendo que era un gran paso para Colombia y de esta manera evolucionando y favoreciendo a la institución militar con unidades aéreas.<sup>38</sup>

Indudablemente, gracias a estos esfuerzos la aviación militar en Colombia, se desarrolló con la ayuda de misiones extranjeras que ayudaron y orientaron sobre el tema. Así, dentro del Ejército Nacional se estructuró la aviación durante 25 años, hasta que por medio de la ley No. 102 del 31 de Diciembre de 1944, se reorganizaron las Fuerzas Militares, conformadas por el Ejército, la Armada y la Aviación, en donde la Aviación quedaba conformada por la Fuerza Aérea Nacional y la Aeronáutica Civil. Con esta ley el Ejército de Colombia y el país quedaron fuera del contexto global, que en ese momento se estaba gestando en el mundo a nivel de doctrina de Aviación Militar.<sup>39</sup>

Más adelante, como lo indica la reseña histórica de la Escuela Marco Fidel Suárez, las dificultades económicas obligaron a que la Escuela Militar de Aviación se cerrara por un tiempo y se trasladara a Madrid (Cundinamarca), pero las fuerzas de superficie continuaron con su arma de aviación, con sus misiones y

<sup>38</sup> Brigada de Aviación Ejército Nacional “La aviación militar en Colombia”. Disponible en: <http://www.Ejército.mil.co/index.php?idcategoria=100660> Página visitada el 30 de julio de 2007.

<sup>39</sup> *Ibíd.*



haciendo parte de las armas combinadas y al poco tiempo conformada con unidades de helicópteros de asalto aéreo, ataque y aviadores que conocían con claridad las maniobras tácticas terrestres.

De esta manera, el empleo de los helicópteros se convirtieron en un elemento fundamental para la aviación y en 1952 el gobierno incorporó 2 helicópteros Hiller, luego se compraron 5 helicópteros Bell-D1, para misiones de reconocimiento y posteriormente se ingresaron mayores cantidades a la Fuerza Aérea.<sup>40</sup>

Sin lugar a duda, los desafíos históricos de la aviación en Colombia han sido grandes y han traspasado fronteras a través de los años, ejerciendo con esfuerzo y disciplina el control y la soberanía del espacio aéreo colombiano.

En el país el enlace de la aviación militar sea como Fuerza Aérea o como Aviación de Ejército y de Armada, con las operaciones aerotransportadas; surge en el momento que se requieren aerotransportar tropas para el cumplimiento de operaciones contra los grupos subversivos, a lo largo y ancho del territorio nacional; en este sentido y tal como se enunció anteriormente, el primer antecedente es la “Operación Marquetalia” en 1964. Con el surgimiento de la Aviación de Ejército, el campo de las operaciones aerotransportadas, especialmente mediante la realización de operaciones de asalto aéreo, se ha diversificado, empleando para ello tropas especiales, tropas regulares y tropas de contraguerrillas.

### 3.5. UNIDADES AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA

La primera unidad aerotransportada en Colombia fue el Batallón Aerotransportado No. 1 General Serviez; designada como tal en 1963. Para ese entonces todos sus

---

<sup>40</sup> Ibid.



efectivos a excepción del personal civil debían realizar el curso de paracaidismo; sin embargo, los costos que implica entrenar a toda una unidad, fue conllevando a que esta practica se fuera reduciendo a sólo algunos oficiales y suboficiales; conexo a ello, esta el hecho que los hombres tenían el entrenamiento pero no se empleaban en operaciones aerotransportadas sino netamente de contraguerrillas; por esta razón el Batallón Serviez perdió su denominación de aerotransportado hace aproximadamente ocho años y hoy se llama Batallón de Infantería No. 20. Igual suerte corrieron los Batallones Aerotransportados Rifles y Colombia, los cuales tuvieron la especialidad cuando el Departamento de Paracaidismo fue asignado a la Escuela de Lanceros en la meseta de Tolemaida; sitio donde estaban acantonadas estas dos unidades y que permitió se proyectaran en esta especialidad.

Sin embargo para 1992 el Batallón Rifles empezó a ocupar otras instalaciones en la ciudad de Caucasia (Antioquia) y ya para el año 1996, perdió definitivamente su denominación de aerotransportado, llamándose hoy día Batallón de Infantería. El Batallón Colombia dejó de ser aerotransportado en 1999, llamándose hoy día Batallón de Infantería).

En el año 2006, hubo un programa por volver activar el Batallón Serviez como aerotransportado, se hizo un programa de instrucción el cual sólo se cumplió en un 50%.

Pese a que no se denomina unidad aerotransportada, La Fuerza de Despliegue Rápido (Fudra) integrada por Brigadas Móviles de Contraguerrillas, cumple misiones aerotransportadas dentro del contexto del combate irregular, como el caso de la recuperación de Mitú en 1998 que había sido tomada por las FARC. Todos los integrantes de esta unidad no tienen la especialidad de cursos de

combate de aire; sólo aquellos soldados que llevan mas de 10 años en la fila y un gran porcentaje de sus cuadros.

En relación con el anterior capítulo, a continuación se realizan unas referencias. Las Fuerzas Especiales tanto urbanas como rurales, son unidades élites que dentro de sus requisitos exigen el tener los cursos básicos de combate de tierra y aire; normalmente son empleados para operaciones de asalto aéreo que hacen parte de las operaciones aerotransportadas y sólo en casos especiales emplean el paracaídas como medio de desembarco, pues carecen de un entrenamiento especializado en esta área.

Las unidades de contraguerrillas y en especial las que están adscritas a Brigadas Móviles, son empleadas en operaciones de asalto aéreo; sin embargo, carecen del entrenamiento y especialización adecuada en cursos de aire, pues no es una exigencia el tener una especialidad de esta índole para pertenecer a este tipo de unidades.

Actualmente, la Agrupación de Lanceros y el Batallón de Comandos si poseen el entrenamiento necesario para desarrollar operaciones especiales, como parte de operaciones aerotransportadas. Estas unidades hacen parte del Comando de Operaciones Especiales, adscrito al Comando General de las Fuerzas Militares; su objetivo son blancos de alto valor que demandan una preparación y ejecución detallada de las operaciones, por ello cuentan con entrenamiento asesorado por ejércitos de otros países especializados en la lucha antiterrorista. Es importante dejar entrever que uno de los propósitos dentro de sus técnicas de empleo está el recuperar la implementación de operaciones aerotransportadas con paracaídas.

<sup>1</sup> Historia de las Fuerzas militares de Colombia Tomo III, "Ejército", Pág 189



#### 4. COMENTARIOS DOCTRINALES

En relación con el anterior capítulo, a continuación se realizan unas referencias doctrinarias con respecto al manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FFMM 3-2 público, y la situación que presentan las operaciones aerotransportadas en Colombia, con el propósito de identificar algunos problemas que soporten la necesidad de actualización del manual:

##### 4.1 ¿CÓMO SE ORIGINA LA DOCTRINA DE LAS OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA?

La doctrina de operaciones conjuntas aerotransportadas surge en Colombia como una necesidad de acondicionar los procesos de acción del empleo del paracaidista a las operaciones militares; en este sentido y tal como se aprecia en las referencias históricas, la segunda guerra mundial marcó el punto de partida para que los ejércitos adoptaran sus propias organizaciones de paracaidistas; sin embargo, la limitación de recursos y la falta de una orientación militar adecuada, hacen que sólo hasta 1960 se empiece a vislumbrar el empleo de los paracaidistas en Colombia, con su respectiva doctrina, bajo la orientación y guía del ejército americano.

Vale la pena aclarar que las Fuerzas Militares de Colombia desde su participación en la guerra de Corea 1951-1953, empezaron a transformar su doctrina de orientación prusiana a una doctrina de orientación estadounidense; así mismo, se empezó a presentar adquisición de material bélico y equipo militar a Estados Unidos, país que lideraba por occidente la lucha anticomunista como parte de lo que se conoció como “La guerra fría”<sup>41</sup>. Desde entonces, a través de las

---

<sup>41</sup> Historia de las fuerzas militares de Colombia Tomo III, “El ejército”. Pág 169

comisiones de apoyo de militares de ese país en Colombia y también por medio de los cursos que se desarrollan por parte de militares colombianos en Estados Unidos, se ha estado importando la doctrina de ese país.

La responsabilidad de la actualización de doctrina estuvo en manos de las escuelas de capacitación, las cuales retomaban la doctrina americana y la transformaban en manuales para uso de las FFMM. Es así como el manual de operaciones aerotransportadas FM 90-26 americano, edición 1980, fue el modelo con el cual se editó en 1988 el manual de operaciones conjuntas aerotransportado FFMM 3-2 que se está estudiando para su actualización. Cabe resaltar a manera referencial que sólo hasta el año 2000 que se crea la Jefatura de Educación y Doctrina (JEDOC) y el Centro de Educación Militar de Ejército (CEMIL), es que se empieza a direccionar estos procesos de manera centralizada.

Es necesario tomar el anterior punto de referencia para determinar que hasta hace pocos años la actualización de la doctrina en las FFMM de Colombia no obedecía a procesos de investigación, lo cual originó que el copiar doctrina americana desencadenara algunos problemas como los siguientes:

- No se ajusta a los recursos militares con que se cuenta en Colombia
- La doctrina americana está basada en mayor parte para combate regular y el escenario de las FFMM de Colombia desde la década de los 60 es el combate irregular
- La doctrina está planteada para teatros de operaciones externos, bajo la premisa que el teatro de la guerra para Estados Unidos es el resto del planeta; mientras que el teatro de la guerra para las FFMM de Colombia es el país



- La doctrina de los Estados Unidos es producida por los anteriores soportes investigativos e inversiones cuantiosas, con base a su organización militar; esta situación contrasta con la organización militar de las FFMM de Colombia y por tanto son muchos los aspectos de la doctrina que no aplican

#### 4.2 PROBLEMAS INICIALES QUE SE ENCONTRARON EN EL MANUAL DE OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS CONJUNTAS FFMM 3-2

##### • Nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada

El principal problema que se encontró en la investigación, es que se tomó para el desarrollo del manual en referencia el manual FM 90-26 del Ejército de los Estados Unidos, el cual se fundamenta en las divisiones y regimientos aerotransportados de ese país. Dicho en otras palabras, este modelo es producto y obedece a una organización militar aerotransportada especializada, que invierte, investiga, se entrena y cuenta con los recursos y medios propios de acción; especialmente lo que concierne a los recursos aéreos para movilización de tropas. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos ayuda a soportar las operaciones con el empleo de la aviación estratégica y el apoyo aéreo cercano, entre otras funciones.<sup>42</sup>

En las Fuerzas Militares de Colombia no existen, ni han existido organizaciones de este tipo para llevar a cabo operaciones aerotransportadas. Los Batallones Serviez y Colombia, el primero activado como aerotransportado en 1964 y el segundo en la década de los setenta, nunca contaron con capacidad de acción y movilización propia, lo que finalmente desencadenó que perdieran su categoría de aerotransportados, tal como se citó en el primer capítulo.

<sup>42</sup> Manual FM 90-26 Ejército de los Estados Unidos

La movilización de tropas a través de aviones para operaciones aerotransportadas, ha sido una misión que por contribución presta la Fuerza Aérea Colombiana; esta acción da el carácter de operaciones conjuntas, lo cual favorece la línea de acción del manual en estudio; sin embargo hay elementos de la doctrina allí contenidos que no aplican, los cuales se describen desde cuatro puntos de vista, a saber:

- La concepción de las operaciones aerotransportadas
- Nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada
- El planeamiento
- Las operaciones

4.2.1 Concepción de las operaciones aerotransportadas. La doctrina del manual está orientada a que las operaciones aerotransportadas se realizan con aviones para efectuar el lanzamiento de paracaidistas o aterrizajes con tropas de esta especialidad. Al respecto, después de la segunda guerra mundial se quiso dar mas versatilidad y agilidad en el movimiento aéreo de tropas, hasta el área objetivo, a través del descenso vertical para proteger con las máquinas y el apoyo de fuego cercano, la integridad de las tropas durante el aterrizaje y desembarco; es así como surge la era de los helicópteros, la cual tuvo su máxima expresión en la guerra de Vietnam y sigue vigente hasta hoy día. Este nuevo fenómeno incidió para que las operaciones aerotransportadas no sólo sean en el presente con aviones, sino también con helicópteros.

En este sentido, las Operaciones Aerotransportadas se dividen en:

- a) El manual empieza a tener problemas en este aspecto, al mencionar:
  - Paracaidistas, que toman tierra en paracaídas desde un avión.



- Tropas aerotransportadas, que aterrizan en aeronaves, generalmente en planeadores.
- Infantería aeromóvil o tropas de asalto aéreo, transportados al campo de batalla en helicópteros o aviones.

Esta concepción ilustra la necesidad de organizar el concepto de las operaciones aerotransportadas y que mejor, que al nivel de las Fuerzas Militares, para que a partir de allí las demás fuerzas reorienten los procesos doctrinarios y operacionales.

4.2.2 Nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada. En la actualidad no existe una organización de fuerza aerotransportada con recursos propios de movilización y asalto; por tanto cuando se requiere una misión de este tipo, se debe crear una organización militar conjunta transitoria.

Al no existir una organización permanente de fuerza aerotransportada en las FFMM de Colombia, el comandante que organiza y dirige un asalto aéreo aerotransportado, no se puede denominar “comandante de la fuerza aerotransportada”, por tanto este nivel de planeamiento no existe doctrinariamente. En consecuencia, el comandante de una organización militar conjunta es quien estaría al mando directo de una operación de esta índole; a partir de allí se debe reorientar todo el proceso doctrinario.

4.2.3 El planeamiento.

a) El manual empieza a tener problemas en este aspecto, al mezclar equivocadamente en el capítulo cuarto el concepto del planeamiento con la descripción de operaciones regulares; ya que las operaciones deben hacer parte de un capítulo específico que se oriente directamente a la maniobra.

b) En este mismo capítulo, se describe el empleo de la Directiva como la base que da inicio a una operación aerotransportada; no obstante, según el manual, no se aplica dentro del contexto operacional colombiano, ya que ésta se da a niveles mayores para ser suministrada a una organización aerotransportada constituida y específica, la cual tiene recursos aéreos y tropas de asalto, que brindan la oportunidad de realizar un planeamiento particular con base a dicha directiva. La organización militar de las Fuerzas Militares de Colombia y la inexistencia de organizaciones aerotransportadas específicas con tropas de asalto y medios aéreos propios, exigen que los niveles de comando para operaciones aerotransportadas sea de dos maneras:

- Para operaciones aerotransportadas de fuerza: Comúnmente desarrolladas por el ejército que tiene aviación propia, a través de operaciones de asalto aéreo donde pueden prescindir de la Fuerza Aérea, lo cual deriva un comando específico.
- Para operaciones aerotransportadas conjuntas: Desarrolladas por una organización militar conjunta, por contribución de la Fuerza Aérea; dicha organización puede ser de carácter transitorio o permanente.

Así pues, los niveles de órdenes operacionales en las Fuerzas Militares de Colombia se dan es a través de: Planes de guerra, planes de campaña, planes de operaciones y órdenes de operaciones<sup>43</sup>, esta situación permite que sea estrecho el espacio de nivel de planeamiento entre comandos superiores y quienes ejecutan las misiones; incluso, se puede estimar que los efectos del conflicto interno colombiano, inciden para que una operación conjunta aerotransportada

---

<sup>43</sup> Manual de Estado Mayor Conjunto Colombia FM 3-26



sea planeada directamente por el estado mayor aumentado o conjunto, de la organización militar que la va a ejecutar.

c) Por otro lado, el proceso de planeamiento a reconocido desde el año 2000 en las FFFMM es el “proceso militar para la toma de decisiones”, mismo que termina en su último punto en órdenes de operaciones o planes de operaciones, que a su vez se constituyen en la forma como se conducen las operaciones militares. Esta situación implica que se deba suprimir los aspectos de la denominada Directiva y se adapte al manual, la doctrina del proceso militar de toma de decisiones.

d) Se requiere complementar los aspectos del planeamiento inverso, que termina en los planes: táctico terrestre, de lanzamiento y aterrizaje, de movimiento aéreo y de reunión, consagrados en el manual; ya que se evidencian los siguientes problemas:

- Son muy básicos y carecen de información detallada importante
- El plan táctico terrestre no le da importancia a la captura que implica la captura de cabezas de puente, se limita más a objetivos de asalto; cuando la esencia de una operación de asalto aerotransportado es la captura de dichas cabezas para garantizar la continuidad de la operación. No especifica hacia donde se debe orientar el análisis de los factores METTT-C; incluso el manual sólo contempla factores METTT-T, a los cuales desde el año 2000 se incluyó en la doctrina colombiana la “C” que significa consideraciones civiles y que especifica unos aspectos esenciales y modernos que no se pueden obviar.

e) El plan de lanzamiento y aterrizaje comprende aspectos generales y desconoce aspectos significativos que garantizan el éxito de dicha fase.

f) El plan de movimiento aéreo está articulado con el plan de embarque, mientras que las operaciones de asalto aéreo cuya doctrina es más vigente y de mayor uso, contempla estos planes por separado, ya que al embarque merece una importancia y planeamiento particular. Aparte de ello el plan de movimiento aéreo es muy general.

4.2.4 Las operaciones. El tema de las operaciones es tratado en el manual vigente de manera dispersa y no se puede encontrar un marco que agrupe las operaciones aerotransportadas conjuntas; por otro lado, y tal como se cita en otro numeral, se da mayor énfasis a las operaciones con paracaidistas y la realidad indica la evolución que han tenido éstas a raíz del uso del helicóptero. Esta situación demanda que las operaciones sean tratadas como un tema específico en el proyecto de manual que se va a realizar y sobre ellas se construya una doctrina ajustada a la realidad actual, como es el empleo de tropas especiales del Comando Conjunto de Operaciones Especiales en este tipo de misiones.

Finalmente, podemos decir que las concepciones acerca del Manual deben ser revaluadas y acercarse a las operaciones más modernas teniendo claro la evolución y el desempeño de las misiones que hoy en día hacen parte de la vida militar.



## 5.1.3 5. DESCRIPCION COMENTADA DE LA ESTRUCTURA DEL MANUAL

El propósito del presente capítulo es plantear la estructuración del proyecto, de acuerdo a las formulaciones hechas hasta el momento; para tal efecto, el esquema general va a constar de seis capítulos orientados de lo particular a lo general, organizados como se plantea a continuación:

### 5.1 CAPITULO I

5.1.1 Generalidades. Este capítulo representa la base del proyecto a través del objetivo y alcance, unas definiciones básicas, características y unos principios, para entrar en materia de operaciones aerotransportadas

5.1.2 Objetivo y Alcance. Actualmente las Fuerzas Militares de Colombia, tienen como mecanismo de acción el realizar operaciones conjuntas para poder cumplir la misión. Atrás deben quedar los días en que cada fuerza realizaba sus operaciones de manera particular y donde incluso se presentaba duplicidad de esfuerzos por no hacer lo que le correspondía a cada una, de acuerdo a su especialidad técnica, táctica y estratégica; por ello se busca ampliar el objeto y alcance del manual vigente, a través de la formulación de unos propósitos que hacen parte de los objetivos intermedios del presente proyecto; en este sentido se considera importante especificar los roles que deben cumplir las fuerzas dentro del desarrollo de las operaciones, la especificación de operaciones tipo que particularmente pueden cumplir fuerzas aerotransportadas conjuntas y la aplicación de los principios actuales que rigen las operaciones conjuntas. Todo este conjunto, sólo se puede aplicar a través de un proceso militar de toma de decisiones, mismo que por ser doctrina surgida después del año 2000, debe hacer parte dentro de la actualización del manual.



5.1.3 Definiciones. Se busca a través de la definición básica de una operación aerotransportada, reorientar la doctrina de los diferentes tipos de operaciones que se pueden realizar empleando aeronaves y tropas de superficie. La modernización de la tecnología, el intercambio potencial operacional de las FFMM con la Policía Nacional y con fuerzas de otros países, así como la proyección de la aviación tanto del Ejército como de la Armada, demandan que para cada contexto se especifique el cómo se pueden denominar las operaciones aerotransportadas.

Lo relevante de poder denominar cada operación, es el hecho que sobre esta subdivisión, se puede crear la doctrina faltante, así como la de enmarcar la doctrina actual, como es el caso de las operaciones aerotransportadas de asalto que realiza el Ejército con sus propios recursos y el Comando Conjunto de Operaciones Especiales con recursos de las tres fuerzas. Dentro de este escenario, cobra vigencia también el papel de las FFMM como máxima autoridad para dar los lineamientos de la doctrina de las fuerzas y por tanto, la guía sobre la cual se deben estructurar éstas.

5.1.4 Características. Básicamente se toman las mismas características del manual vigente, en la medida que son inmutables desde su misma concepción; sólo se amplía el concepto e importancia del mando y control que deben tener este tipo de operaciones por motivo de lo críticas que son tanto para el personal como para el equipo; así mismo, es necesario realizar un enlace con la importancia del empleo de los helicópteros para apoyo de este tipo de operaciones; máxime cuando la tendencia actual de las fuerzas es la adquisición de este tipo de equipo militar.

5.1.5 Principios que rigen las operaciones conjuntas aerotransportadas. Tomando como base que el marco de empleo del manual es para operaciones conjuntas, es



necesario enlazar los principios que son afines a éstas, con el fin que a través de estas verdades, se potencialice la concepción del empleo conjunto de recursos para el cumplimiento de la misión y para garantizar la efectividad de este proceso. Por ello la propuesta pretende actualizar el manual con este ítem, mismo que es la base de la academia en el nivel estratégico.

5.1.6 Funciones y responsabilidades de las fuerzas. Lamentablemente, pese a que cada fuerza tiene su especialidad técnica que es afín a su misión constitucional; en ocasiones se presentan fallas por el aparente desconocimiento de los roles de cada una, lo cual incide en duplicidad de esfuerzos y situaciones de peligro que podrían terminar en fratricidio; por esta razón, en el proyecto se busca consolidar y especificar las responsabilidades de las fuerzas tomando en gran parte el modelo del manual vigente, que no difiere en nada del contexto real. Para complementar de todos modos este aspecto, se investigó sobre el plan de especificación de roles que adelanta actualmente el Comando General de las Fuerzas Militares a instancias del Ministerio de Defensa, producto de ello se obtuvo la resolución de roles que se considera necesaria incluir en el manual, toda vez que se convierte en un soporte jurídico de acción para cada fuerza y que vincula las operaciones aerotransportadas

## 5.2 CAPÍTULO II

5.2.1 Organización, misión, capacidades y limitaciones de una fuerza aerotransportada conjunta. Este capítulo no presenta mayores cambios ya que estos conceptos no han perdido vigencia; sólo se complementan algunas misiones que están en capacidad de realizar tropas aerotransportadas contra fuerzas irregulares, ya que actualmente el Comando de Operaciones Conjuntas Especiales adscrito al CGFM, ha recuperado la esencia de realizar misiones con paracaidistas con tropas especiales, como parte del plan estratégico contra las

organizaciones narcoterroristas que delinquen en Colombia; por otro lado, las unidades de contraguerrillas a diario desarrollan misiones aerotransportadas de asalto contra este enemigo.

### 5.3 CAPÍTULO III

5.3.1 Consideraciones que rigen el mando, la estructura y empleo de una fuerza aerotransportada. Las consideraciones expuestas en el proyecto no cambian sustancialmente con respecto al manual vigente, ya que estas son de carácter permanente.

### 5.4 CAPÍTULO IV. PLANEAMIENTO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

5.4.1 Proceso militar para la toma de decisiones. Para el año de 1988 cuando se editó el manual vigente, la doctrina de toma de decisiones no se había importado; este hecho se presentó a partir del año 2000 y hoy día hace parte de los manuales de estado mayor de las fuerzas. Esta situación exige que el proceso se incorpore dentro del proyecto del manual y contemple toda la secuencia de pasos, para de esta manera proyectar los índices de efectividad y éxito de las fuerzas que participen en una operación aerotransportada.

5.4.2 Planeamiento inverso. Al finalizar el PMTD, se producen los planes que orientan la ejecución de la misión; bajo este concepto, se hace necesario adaptar un quinto plan a los cuatro que estipula el manual vigente, el cual hace referencia a las acciones que realizan las tropas de asalto durante el embarque. El objetivo de incluir este plan, es homologar los planes del manual conjunto de asalto aéreo, el manual de asalto de la FAC y el manual de asalto de Ejército, para evitar problemas de concepción doctrinaria, entre una operación u otra.



Por otro lado, se investigó de acuerdo a la doctrina de Estados Unidos la elaboración de los planes y se utilizarán algunos soportes de dicha doctrina para perfeccionar los planes del manual vigente, toda vez que los existentes son muy generales.

## 5.5 CAPÍTULO V

5.5.1 Empleo de las operaciones aerotransportadas. En este capítulo se busca ilustrar todos los aspectos concernientes a las operaciones aerotransportadas, organizando de esta manera el tema, situación que facilita la consulta, comprensión y estudio del tema; aparte de ello se corrige el concepto de planeamiento empleado en el capítulo IV del manual vigente, el cual está enfocado a la ejecución operacional.

5.5.2 Operaciones regulares. Una primera sección de operaciones regulares que incluye las ofensivas, defensivas, retrógrados y otras, debe permitir identificar la forma como en cada una de ellas se puede dar una operación aerotransportada. Aunque la concepción es similar a la del manual vigente, lo relevante es que se hace necesario presentar la información de una manera mas clara, para no dar lugar a equivocaciones de concepción, como actualmente sucede por efectos de mal enlace del tema y mala redacción

5.5.3 Operaciones irregulares. Para que el proyecto de manual cobre mayor vigencia, es necesario realizar un enlace de las operaciones aerotransportadas con las operaciones irregulares; toda vez que es el escenario en el cual se desenvuelven las FFMM; por ello se requiere ilustrar como puede darse una operación aerotransportada conjunta en las operaciones típicas de esta doctrina, que son la ocupación, el registro, el control militar de área y la destrucción.

5.5.4 Operaciones tipo. Hace referencia a las técnicas y procedimientos específicos, a través de los cuales una fuerza aerotransportada puede cumplir su misión. Para tal efecto se requiere agruparlas, ya que están diseminadas en diferentes capítulos del manual vigente, lo cual incide para que exista confusión en su concepción; por otro lado, es necesario complementarlas con terminología actualizada y con la agregación de otras operaciones que se realizan pero que no están incluidas en el manual, como es el caso de las operaciones de entrenamiento, consideradas así por instancias de la FAC, ya que vinculan protocolos especiales para el empleo de las aeronaves; operaciones de puente aéreo, que son la base sobre la cual se debe orientar toda misión aerotransportada y las operaciones de asalto aéreo que tienden a desligarse de las operaciones aerotransportadas, cuando ésta es su esencia.

## 5.6 CAPÍTULO VI

5.6.1 Apoyo logístico. Sin apoyo logístico no se puede garantizar el sostenimiento de las operaciones, por ello se deja en el proyecto un capítulo exclusivo para el tema logístico, mismo que quizás recoge la esencia del manual vigente; sin embargo, se presenta de una manera mas clara y objetiva que garantice la consulta.

En conclusión, la estructura de este Manual complementará y orientará lo que a través de los años las Fuerzas Militares han logrado en el camino de las Operaciones Aerotransportadas, dando sentido al tema desde el plano conceptual hasta la realización de las misiones, con sus características y generalidades.



## 6. CONCLUSIONES

- Es evidente que existe una desactualización del manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FM-3-22 y se debe a que las FFMM no cuenta con una organización militar específica y autónoma en hombres y recursos con carácter de aerotransportada, que permita impulsar la actualización y desarrollo de la doctrina inherente a este tipo de operaciones.
- Un inconveniente en la actualización de doctrina para las operaciones conjuntas aerotransportadas, lo constituye que el manual vigente está basado en la doctrina americana y que en ese país la doctrina surge propiamente a los recursos disponibles.
- Las actualizaciones realizadas en el Manual comprenden los temas de concepción de las operaciones, nivel de comando y organización de la fuerza aerotransportada, planeamiento y operaciones, teniendo en cuenta que todos estos temas se tratarán de manera clara y acorde a la actualidad nacional, facilitando el preciso manejo de las operaciones.
- En el Manual se establecen los capítulos de una manera adecuada y precisa, dejando solo seis capítulos en los cuales se reorganizan y mejora la estructura del nuevo Manual adaptado a la realidad colombiana, mientras que la Segunda Edición (1988) está basado en la doctrina americana, teniendo que obviar ciertas aplicaciones para el caso del país.

- Con la actualización se logran aclarar las necesidades de un instrumento que se ajustara a las Operaciones Aerotransportadas en Colombia, en este caso basándolo en una doctrina nacional donde el escenario de las FFMM es de combate irregular, sin dejar de contar con los excelentes aportes de la doctrina americana.
- Desde luego, también se vio la necesidad de incorporar la concepción del planeamiento de las operaciones aerotransportadas de acuerdo al Proceso Militar para la Toma de Decisiones (PMTD), contemplando la secuencia en este Manual, dando como resultado una concepción doctrinaria uniforme del Manual Conjunto de Asalto Aéreo, el Manual de asalto de la FAC y el Manual de Asalto del Ejército.
- En cuanto a las Operaciones Aerotransportadas, se organiza de manera adecuada el tema en un solo capítulo, concibiéndolo de una manera más clara para el lector, donde también encontrará todo lo relacionado a las Operaciones Irregulares y Operaciones Tipo, generando una información y una concepción actualizada con respecto a la investigación.
- La jerarquización adecuada de la doctrina, en este caso el obtener un producto del nivel conjunto de las Fuerzas Militares, permite el ubicar y organizar la doctrina de las fuerzas de manera que se presente una relación directa entre todas. Este efecto se logra en el proyecto al partir redefiniendo las operaciones aerotransportadas y determinar a manera de subdivisión de éstas la forma como se pueden presentar las operaciones aerotransportadas en cada fuerza, en posible coordinación con la policía, en combinación posible con fuerzas de otros países y entre las mismas fuerzas; siendo estas últimas el campo de acción del manual actualizado.



## 7. RECOMENDACIONES

- También es importante destacar que las operaciones aerotransportadas con paracaidistas están cobrando vigencia hoy día en Colombia por medio del Comando Conjunto de Operaciones Especiales. Esta situación exige contar con una doctrina permanente, actualizada y acorde a los recursos y necesidades.

- Una vez revisado el manual y que se den las correcciones a que haya lugar, se recomienda enviar por un lapso de tiempo determinado el manual a la Escuela de Paracaidismo, al Comando de la Fuerza de Despliegue Rápido, al comando FAC, al comando Amiga, al Comando Conjunto de Operaciones Conjuntas Especiales y otras unidades que realicen operaciones aerotransportadas, con el propósito que se aplique la doctrina en el contenido, para obtener sus recomendaciones, corregir las observaciones y finalmente, legalizar jurídicamente la actualización de la doctrina.

- Se recomienda al CUGM activar unidades especiales aerotransportadas y proveerle los recursos humanos, técnicos y de equipo, con el fin que se genere la aplicación de la doctrina, la discusión de la misma y se impulse a la actualización y producción de la doctrina aún.

- Se recomienda proyectar la organización total de la doctrina de las Fuerzas Militares, revisar y crear una doctrina autónoma, acorde a los recursos y organización que se posea.

## 7. RECOMENDACIONES

- Se recomienda al CGFM el ordenar la revisión del proyecto de actualización del manual de operaciones conjuntas aerotransportadas FM- 3-22, por parte del equipo encargado de revisión y producción de doctrina de las Fuerzas Militares.
- Una vez revisado el manual y que se den las correcciones a que haya lugar, se recomienda enviar por un lapso de tiempo determinado el manual a la Escuela de Paracaidismo, al Comando de la Fuerza de Despliegue Rápido, al comando FAC, al comando Armada, al Comando Conjunto de Operaciones Conjuntas Especiales y otras unidades que realicen operaciones aerotransportadas, con el propósito que se aplique la doctrina en él contenida, para obtener sus recomendaciones, corregir las observaciones y finalmente, legalizar jurídicamente la actualización de la doctrina.
- Se recomienda al CGFM activar unidades específicas aerotransportadas y proveerle los recursos humanos, técnicos y de equipo, con el fin que se genere la aplicación de la doctrina, la discusión de la misma y se impulse a la actualización y producción de la doctrina afín
- Se recomienda proyectar la organización total de la doctrina de las Fuerzas Militares, revisarla y crear una doctrina autóctona, acorde a los recursos y organización que se posee.



- Se recomienda9 implementar a manera de cátedra la doctrina de las operaciones conjuntas aerotransportadas, en las escuelas de capacitación y centros de entrenamiento.

HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY, TC 21-24 RAPPPELLING

MANUAL CONJUNTO DE ASALTO AEREO FF.NIM. 2--25. 1ª Edición, 2001.

MANUAL DE ESTADO MAYOR Y MANDO CONJUNTO PARA LAS FUERZAS MILITARES. 1ª Edición, 2005.

MANUAL DE OPERACIONES AEREAS.(O-MAOPA)

MANUAL DE OPERACIONES AEROMOVILES FF.MM 3-7. 1ª Edición, 1993.

MANUAL DE OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS FF.MM. 3-2. 2ª Edición, 1999.

MANUAL DE OPERACIONES DE ASALTO AEREO FF.MM. 30-4.

Reglamento de Conducción Táctica, R.OP. (R) 431, p. 163. e 164 y 168.

#### LIBROS:

CHANT, Christopher. BRIGADIER BIDWELL, Shoford. "Segunda Guerra Mundial: Batallas por Tierra, Mar y Aire". Madrid. Pág. 147

BOYNE, J. Walter. BRUCE, John. "Grandes épocas de la aviación: Los Caballeros del Aire II". Ed. Folio, S.A. 1994.

#### PAGINAS WEB:

Autor Anónimo. La batalla de las Ardenas. (En línea). Disponible en: <http://guerrasmilitares.es/ardenas/ardenas.htm>. Recuperado el 11 de julio de 2017.

## BIBLIOGRAFÍA

### MANUALES Y REGLAMENTOS:

HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY, TC 21-24 RAPPELLING

MANUAL CONJUNTO DE ASALTO AEREO. FF.MM. 2—25 .1ª Edición. 2001.

MANUAL DE ESTADO MAYOR Y MANDO CONJUNTO PARA LAS FUERZAS MILITARES, 1ª Edición, 2005.

MANUAL DE OPERACIONES AEREAS,(O-MAOPA)

MANUAL DE OPERACIONES AEROMÓVILES. FF.MM 3-7. 1ª Edición. 1993.

MANUAL DE OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS, FF.MM. 3-2. 2ª Edición, 1988.

MANUAL DE OPERACIONES DE ASALTO AEREO FF.MM. 90-4.

Reglamento de Conducción Táctica, R.OP. (R) 831, p. 163, artículo 368.

### LIBROS:

CHANT, Chistopher. BRIGADIER BIDWELL, Shelford. “Segunda Guerra Mundial: Batallas por Tierra, Mar y Aire”.Madrid. Pág. 147

BOYNE J., Walter. BRUCE, John. “Grandes épocas de la aviación: Los Caballeros del Aire II”. Ed. Folio, S.A. 1994.

### PAGINAS WEB:

Autor Anónimo. La batalla de las Ardenas. (En línea) Disponible en: <http://guerramundo.iespana.es/ardenas/ardenas.htm>. Recuperado el 11 de julio de 2007.



Autor Anónimo. Página virtual. Portal Militar. Luftwaffe. "Operaciones aerotransportadas". (En línea) Disponible en: <http://www.europa1939.com/luftwaffe/aereas/aerotrans.html>. Página visitada el 11 de julio de 2007.

Brigada de Aviación Ejército Nacional "La aviación militar en Colombia". (En línea) Disponible en: <http://www.Ejército.mil.co/index.php?idcategoria=100660> Página visitada el 30 de julio de 2007.

CHAMORRO HEILIG, Luis. "La nueva doctrina aplicada por el Ejército de EE.UU en la guerra de Irak 2003". (En línea) Disponible en: <http://www.aiupam.acapomil.cl/publicaciones/CD16/MESA2/tcl.chamorro.pdf> Página visitada el 12 de julio de 2007.

Escuela de Paracaidismo Militar. "Reseña Histórica". (En línea) Disponible en: <http://www.espam.mil.co/index.php?idcategoria=189689> Página visitada el 30 de julio de 2007.

HERNANDEZ, Virginia. El poder de EEUU. (En línea) Disponible en: [http://www.elmundo.es/especiales/2003/02/internacional/irak/eeuu\\_inter\\_granada.html](http://www.elmundo.es/especiales/2003/02/internacional/irak/eeuu_inter_granada.html). Recuperado el 12 de junio de 2007.

Mundo Historia. (En línea) Disponible en: <http://miarroba.com/foros/ver.php?foroid=681974&temaid=5086061> Página visitada el 11 de julio de 2007.

LOURDES, Heredia. Una invasión estilo Panamá?. (En línea) Disponible en: [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid\\_2865000/2865901.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid_2865000/2865901.stm). Recuperado el 12 de junio de 2007.

Operación Libertad Duradera. (En línea) Disponible en: <http://www.elmundo.es/especiales/2001/10/internacional/libertad/index.html>. Recuperado el 12 de junio de 2007

Operación Market-Garden. (En línea) Disponible en: <http://www.de1939a1945.bravepages.com/casos/001gmf1b.htm> Recuperado el 9 de junio de 2007.

Portal Militar. "Aviones de Guerra. Operaciones aerotransportadas". (En línea) Disponible en: <http://www.europa1938.com> . Acceso mayo 2 de 2007.

Revista Ejército Nacional. Colombia. "Escuela de Paracaidismo". Reseña Histórica. (En línea): <http://www.Ejército.mil.co/index.php?idcategoria=74420> Página visitada el 12 de julio de 2007.

RANGEL, Alfredo. Fundación Seguridad y Democracia. "Fuerzas Militares para la guerra:"2003. (En línea) Disponible en: <http://www.seguridadydemocracia.org/docs/pdf/ensayos/Fuerzas%20Militares%20para%20la%20Guerra.pdf>. Recuperado el 15 de julio de 2007.

SANSON, Uriel Humberto. Escuela de Paracaidismo "Observación de artillería en las Operaciones Aerotransportadas" (en Línea), Disponible en: <http://www.ejercito.mil.co/index.php?idcategoria=74420>, recuperado el 13 de julio de 2007.

MANUAL  
DE OPERACIONES  
CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS  
(M.C.A.)

TERCERA EDICIÓN

2007



**ANEXO 1: PROPUESTA MANUAL DE OPERACIONES  
AEROTRANSPORTADAS ACTUALIZADO**

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**  
**COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES**

MANUAL  
FF. MM 3-2  
PÚBLICO

**MANUAL**

**DE OPERACIONES**

**CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS**

**(M.O.C.A)**

**TERCERA EDICIÓN**

**2007**

(Fdo.) General **FREDDY PADILLA DE LEÓN**,  
Comandante General de las Fuerzas Militares.

(Fdo.) **GRADO NOMBRE Y APELLIDO**,  
Ayudante General Comando General.

**DISPOSICIÓN NÚMERO \_\_\_\_\_ DE 2007**

(\_\_\_\_\_)

Por medio de la cual se aprueba el "MANUAL DE OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS". Tercera edición.

EL COMANDANTE GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES, en uso de las atribuciones que le confiere el ordinal c, del numeral 20 del Reglamento de Publicaciones Militares FF.MM. 3-1 Público.

DISPONE:

ARTICULO 1°. \_\_\_ Apruébese la Tercera edición del "MANUAL DE OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS", corregido y actualizado por la Escuela Superior de Guerra y el Comando General de las Fuerzas Militares, el cual se identificará así:

MANUAL  
FF.MM. 3 -2  
PUBLICO  
TERCERA EDICIÓN

ARTICULO 2°. - Las observaciones a que dé lugar 1 aplicación del Manual en referencia, deben ser presentadas al Comando General, a fin de estudiarlas y tenerlas en cuenta para posteriores ediciones, en la forma que establece el reglamento de Publicaciones Militares.

ARTICULO 3°. - La presente Disposición rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones contrarias sobre la materia.

Comuníquese, publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. E. a los \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ de 2007.

(Fdo.) General FREDDY PADILLA DE LEÓN,  
Comandante General de las Fuerzas Militares.

(Fdo.) GRADO NOMBRE Y APELLIDO,  
Ayudante General Comando General.



## **CAPITULO I**

### **GENERALIDADES**

#### **OBJETO Y ALCANCE**

- a. Establecer la doctrina general para el planeamiento conducción y desarrollo de Operaciones Conjuntas Aerotransportadas.
- b. Formular una doctrina propia para la organización y empleo de una fuerza aerotransportada a partir de las unidades, equipos y medios aéreos a disposición de las Fuerzas Militares en un teatro de operaciones.
- c. Proveer guías para la elaboración de planes y ordenes de operaciones aerotransportadas, a través de una adecuado proceso militar de toma de decisiones.
- d. Los principios, conceptos y procedimientos contenidos en este Manual son aplicables a la planeación y desarrollo de las operaciones a nivel de Comandos Conjuntos, Divisiones, Brigadas, Batallones y Fuerzas de Tarea, las cuales se efectuaran con plena observancia de las normas del derecho internacional de los conflictos armados, especial respeto de sus principios de humanidad, distinción, proporcionalidad, limitación, necesidad y ventaja militar y del artículo 3 común a los Cuatro Convenios de Ginebra de 1949.
- e. Definir claramente el rol que debe cumplir cada una de las Fuerzas comprometidas en el desarrollo de operaciones conjuntas

aerotransportadas en guerra y operaciones no relacionadas con la guerra.

- f. Determinar las operaciones tipo que se pueden conducir con una Fuerza Aerotransportada.

### DEFINICIONES



Fig. No. 1

#### 1.2.1. Operaciones Aerotransportadas

“Son aquellas que implican el movimiento por aire, aterrizaje de asalto y/o lanzamiento de paracaidistas en un área objetivo, de fuerza de combate y su apoyo logístico para cumplir una misión estratégica o táctica”.<sup>1</sup>

#### 1.2.2. Operaciones Conjuntas

“Son aquellas operaciones planificadas, sincronizadas y ejecutadas por organizaciones militares conjuntas, con componentes de dos o más fuerzas, bajo la responsabilidad de un comandante, que se integran para

<sup>1</sup> MANUAL DE OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS, segunda edición, 1988. p.5.



cumplir una misión, con el fin de llevar a cabo un esfuerzo único y concentrado”.<sup>2</sup>

### 1.2.3. Operaciones Coordinadas

“Son aquellas que realizan las Fuerzas Militares con la Policía Nacional o con cualquier otro organismo de seguridad del Estado. Son también las que se desarrollan en un área fronteriza por fuerzas de cada país dentro del territorio nacional propio, en coordinación con fuerzas del país vecino, mediante la unión de esfuerzos y no de fuerzas hacia un mismo objetivo”.<sup>3</sup>

### 1.2.4. Operaciones Combinadas

“Son aquellas operaciones realizadas entre unidades Militares de dos o más estados, bajo la responsabilidad de un comando único; pueden realizarse mediante el uso de fuerzas multinacionales en operaciones de guerra, de entrenamiento o de mantenimiento de la paz”.<sup>4</sup>

### 1.2.5. Operaciones de fuerza

Son aquellas operaciones en las cuales las acciones militares que desarrollan las Fuerzas Militares son conducidas por una sola fuerza

## 1.3. CARACTERÍSTICAS

---

<sup>2</sup> MANUAL DE ESTADO MAYOR Y MANDO CONJUNTO PARA LAS FUERZAS MILITARES, 1ª Edición, 2005. Pág.23.

<sup>3</sup> Ibíd. Pág. 60

<sup>4</sup> Ibíd.

- a) Requieren cuidadosa preparación, detallado planeamiento y estrecha coordinación entre las fuerzas participantes.
- b) Permiten proyectar el poder de combate en la profundidad del dispositivo enemigo pasando sobre grandes obstáculos y distancias.
- c) Aplican el desarrollo de operaciones subsiguientes de defensa en perímetro, enlace o evacuación.
- d) En tierra se conducen en forma similar a otras operaciones de combate terrestre pero limitadas en artillería, ingenieros, blindaje, equipo pesado en general y apoyo logístico.
- e) Para su ejecución es imprescindible el apoyo aéreo cercano y el mantenimiento de la superioridad aérea durante el asalto en el área objetivo.
- f) Requiere en el área objetivo zonas aptas para el lanzamiento de paracaidistas y/o aterrizaje de aeronaves.
- g) Algunas por su complejidad solo pueden conducirse con tropas que hayan sido entrenadas y equipadas para efectuar el asalto aerotransportado.
- h) "Los medios aereos permiten aplicar el poder de combate rapidamente".<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> MANUAL DE OPERACIONES AEREAS,(O-MAOPA).p.12



- i) Se requiere un mando y control específico para ejercer la dirección centralizada; sin embargo la ejecución de la fuerza aerotransportada es descentralizada.
- j) La combinación de las características anteriores proporcionan a una fuerza aerotransportada una alta capacidad de respuesta que le permite actuar rápidamente.
- k) El empleo de los helicópteros a través de asaltos verticales dinamizan las operaciones; por otro lado, complementan a las operaciones aterrizadas y con paracaidistas, cuando éstas no se pueden llevar a cabo.

#### 1.4. PRINCIPIOS QUE RIGEN LAS OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS

Las operaciones conjuntas aerotransportadas se fundamentan en los principios de la guerra y del poder aéreo.

“Los principios de la guerra son importantes guías que se deben tener en cuenta, en adición a los principios del poder aéreo. Los principios describen cómo se puede usar el poder aéreo para lograr objetivos militares concretos de manera conjunta con fuerzas de superficie”.<sup>6</sup>

- a. **Unidad de esfuerzo:** “El estamento militar de la Nación constituye un equipo eficiente de Fuerzas Terrestres, Navales y Aéreas, que se fundamenta en el principio de la utilización racional del potencial militar,

---

<sup>6</sup> Ibíd. Pág. 8

mediante su integración y coordinación en un solo esfuerzo único y concentrado”.<sup>7</sup>

**b. Sincronización:** “Concordancia de las operaciones en tiempo, espacio y propósito que debe existir entre las Fuerzas, para concentrar su máxima capacidad de acción, en el lugar y momento decisivo”.<sup>8</sup>

**c. Sinergia:** “Efecto potencializado del poder militar, obtenido mediante la integración del trabajo en equipo de las Fuerzas Militares entre si y con otras entidades del Estado”.<sup>9</sup>

**d. Flexibilidad:** “Capacidad de adaptación de las fuerzas al cambio que le genere el entorno o el ambiente operacional”.<sup>10</sup>

## 1.5. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LAS FUERZAS

### 1.5.1. Ejército Nacional

Las fuerzas del Ejército asignadas a un teatro de operaciones dependen del comando del teatro y a través de éste del Comando General de las Fuerzas Militares.

La Fuerza Ejército mantiene completa responsabilidad administrativa por el componente terrestre de un teatro de operaciones, y por consiguiente en las operaciones aerotransportadas su esfuerzo será mayor, teniendo en cuenta que los requisitos de apoyo para este tipo de operaciones son

---

<sup>7</sup> MANUAL DE ESTADO MAYOR Y MANDO CONJUNTO PARA LAS FUERZAS MILITARES, 2005. P. 23

<sup>8</sup> *Ibíd.*

<sup>9</sup> *Ibíd.* Pág. 24

<sup>10</sup> *Ibíd.*



superiores y más exigentes. La función de apoyo administrativo para operaciones aerotransportadas dependiendo de la capacidad y ubicación, puede ser ejercida por la Fuerza Ejército a través del Comando de Apoyo Logístico (CODA) o del Grupo de Apoyo Logístico (GRAP) que apoyan al componente ejército del teatro. Sus principales responsabilidades entre otras, son:

### 1.3.2. Armada Nacional

1) Desarrollo y mantenimiento de instalaciones en el área de preparación de la operación, incluyendo áreas de entrenamiento y rehabilitación, áreas de reunión, pistas de aterrizaje, almacenamiento cubierto para secado y reempaque de paracaídas y del equipo especial.

### 1.3.3

2) Preparación del equipo adicional para las unidades de asalto y los elementos del escalón de apoyo, reemplazando temporalmente parte de aquel que debe ser preparado para moverse al área del objetivo.

3) Desarrollar inspecciones técnicas y efectuar mantenimiento o reemplazo del equipo en malas condiciones.

4) Obtener, preparar y mantener los abastecimientos necesarios para la fuerza aerotransportada exceptuando los abastecimientos iniciales de acompañamiento.

5) Apoyo para las áreas de concentración en cuanto a:

- Seguridad.
- Contrainteligencia.
- Comunicaciones.
- Sanidad.

## 1.5. MATERIALES - Transportes. EN OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS

- 6) Apoyo a las áreas de partida en cuanto a servicios de evacuación; de sanidad, de prisioneros de guerra y personal y material propio evacuado del área del objetivo.

### 1.5.2. Armada Nacional

Cuando sea apropiado su uso, tiene responsabilidades de apoyo de fuego naval, inteligencia y transporte de fuerza y equipo para los escalones de apoyo en las operaciones aerotransportadas

### 1.5.3. Fuerza Aérea

En una operación conjunta aerotransportada, la Fuerza Aérea y en particular el componente aéreo, tiene responsabilidad en cuanto a:

- Apoyo de inteligencia en cuanto a reconocimiento aéreo visual y fotográfico
- Interpretación y diseminación de aerofotografías
- Señalamiento adecuado de las bases de lanzamiento de la operación
- Verificación permanente de las condiciones meteorológicas que se presentan tanto en el área de partida, la ruta y en el área objetivo
- Apoyo aéreo táctico
- Proveer facilidades para aterrizaje
- Facilitar equipos de control aéreo para dirección de aterrizaje en la zona del objetivo
- Evacuación de personal y material del área del objetivo.



## 1.6. MATRIZ DE ROLES EN OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS

El Comando General de las Fuerzas Militares y el Ministerio de Defensa Nacional, adelantaron una campaña de identificación y reglamentación de roles entre las diferentes fuerzas y de policía, con el propósito de corregir los errores de duplicidad de misiones y esfuerzos entre las mismas; a continuación se presentan los roles que identifican cada una de las fuerzas y que son indispensables dentro del desarrollo de operaciones conjuntas.

TAREA	CGFM	EJC	ARC	FAC	COMANDOS CONJUNTOS
NIVEL ESTRATEGICO					
Planes para el empleo de la Fuerza, en caso de agresión exterior.	DIRECCION ESTRATEGICA	PREPARAR	PREPARAR	PREPARAR	PREPARAR
Planes para el empleo de la fuerza, cuando se trata de atender cualquier tipo de conmoción o calamidad pública.	DIRECCION ESTRATEGICA	PREPARAR Y EJECUTAR	PREPARAR Y EJECUTAR	PREPARAR Y EJECUTAR	PREPARAR Y EJECUTAR
Planes para la desarticulación de organizaciones terroristas	DIRECCIONAR Y CONDUCIR	PLANEAR, COORDINAR, CONDUCIR Y EJECUTAR	PLANEAR, COORDINAR, CONDUCIR Y EJECUTAR	PLANEAR, COORDINAR, CONDUCIR Y EJECUTAR	PLANEAR, COORDINAR, CONDUCIR Y EJECUTAR
Planes integrados para movilización militar.	PREPARAR Y ELABORAR	PLANEAR, COORDINAR Y EJECUTAR	PLANEAR, COORDINAR Y EJECUTAR	PLANEAR, COORDINAR Y EJECUTAR	COORDINAR CON LAS FUERZAS
Desarrollo de la movilización nacional.	DIRECCION ESTRATEGICA FFMM	PREPARAR, DESARROLLAR Y PROTEGER	PREPARAR, DESARROLLAR Y PROTEGER	PREPARAR, DESARROLLAR Y PROTEGER	COORDINAR, DESARROLLAR Y PROTEGER



Planeamiento de acciones militares combinadas y conjuntas, ejercicios y demás actividades con FFMM de otros países.	DIRECCION ESTRATEGICA	TOMAR PARTE	TOMAR PARTE	TOMAR PARTE	TOMAR PARTE
Organización territorial y del mando para la guerra.	ESTABLECER	PROPONER	PROPONER	PROPONER	NO APLICA
Organización militar (Comando Conjunto – Comando Especifico – Fuerza de Tarea Conjunta), requerido para la conducción estratégica de la guerra.	ESTABLECER	PROPONER Y/O CUMPLIR	PROPONER Y/O CUMPLIR	PROPONER Y/O CUMPLIR	NO APLICA
Perseguir, enfrentar y contrarrestar toda amenaza o agresión de carácter interno o externo que comprometa la soberanía e	DIRECCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE SEGUN SU AMBIENTE OPERACIONAL Y JURISDICCION	RESPONSABLE SEGUN SU AMBIENTE OPERACIONAL Y JURISDICCION	RESPONSABLE SEGUN SU AMBIENTE OPERACIONAL Y JURISDICCION	RESPONSABLE SEGUN SU AMBIENTE OPERACIONAL Y JURISDICCION

<p>independencia de la Nación, su integridad territorial y el orden constitucional.</p>	<p>DIRECCION ESTRATEGICA</p>	<p>RESPONSABLE PRIMARIO</p>	<p>APOYAR</p>	<p>APOYAR</p>	<p>APOYAR</p>
<p>Ejercer las funciones de control operacional, delegadas por el Ministro de Defensa Nacional para conducir operaciones en las que intervengan la Policía Nacional y otros organismos nacionales de seguridad bajo su control.</p>	<p>CONDUCCION ESTRATEGICA</p> <p>DIRIGIR Y COORDINAR previa delegación de autoridad competente</p>	<p>RESPONSABLE PRIMARIO</p> <p>RESPONSABLE</p> <p>DIRIGIR Y COORDINAR</p>	<p>APOYAR</p> <p>DIRIGIR Y COORDINAR</p>	<p>CONTRIBUIR</p> <p>DIRIGIR Y COORDINAR</p>	<p>RESPONSABLE EN SU JURISDICCION</p> <p>RESPONSABLE</p> <p>DIRIGIR Y COORDINAR</p>
<p>Asistencia Militar para el control de hechos perturbadores del orden público que desborde la capacidad de la Policía Nacional para su contención.</p>	<p>DIRECCION ESTRATEGICA</p>	<p>PRESTAR ASISTENCIA MILITAR</p>	<p>PRESTAR ASISTENCIA MILITAR</p>	<p>PRESTAR ASISTENCIA MILITAR</p>	<p>PRESTAR ASISTENCIA MILITAR</p>



Ejercer el Mando de la zona del interior durante la guerra.	DIRECCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR	APOYAR	APOYAR
<b>NIVEL OPERACIONAL</b>					
Asalto aéreo de Misiones de reconocimiento y seguridad	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR	CONTRIBUIR	RESPONSABLE EN SU JURISDICCION
Operaciones especiales aviación ejercito	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE EN SU JURISDICCION
Movimiento aéreo de tropas y apoyos para misiones del Ejercito.	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO NIVEL TACTICO	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL	RESPONSABLE EN SU JURISDICCION
Apoyo Aéreo Cercano	CONDUCCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
Transporte Aéreo -Evacuación y transporte aeromédico -Transporte de personal y/o carga	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE NIVEL TACTICO	RESPONSABLE NIVEL TACTICO	RESPONSABLE PRIMARIO	RESPONSABLE NIVEL TACTICO



Recuperación de personal (helicóptero)	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO NIVEL TACTICO	RESPONSABLE PRIMARIO EN LO MARITIMO	RESPONSABLE PRIMARIO NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL	RESPONSABLE EN SU JURISDICCION
Operaciones Aéreas Especiales -Búsqueda y rescate en combate -Tiradores escogidos de plataforma aérea militar -Designación de objetivos militares -Operaciones psicológicas	CONDUCCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
Comunicaciones aeronáuticas Servicios a la navegación y meteorología	CONDUCCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
Transporte Aéreo Especial	CONDUCCION ESTRATEGICA	NO APLICA	NO APLICA	RESPONSABLE PRIMARIO	NO APLICA



Operaciones Aéreas No Relacionadas con la Guerra - Búsqueda y rescate en siniestros y desastres - Extinción de Incendios	CONDUCCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
Operaciones Aéreas No Relacionadas con la Guerra Vigilancia y Control Aéreo a Zonas Especiales -Vigilancia y alerta vulcanológica -Vigilancia red energética, vial y otros	DIRECCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
Superioridad aérea de combate para facilitar la ejecución de las operaciones terrestres, navales y aéreas.	DIRECCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
<b>NIVEL TACTICO</b>					

Protección del medio ambiente	COMPLEMENTAR	COMPLEMENTAR	COMPLEMENTAR	COMPLEMENTAR	COMPLEMENTAR
Prevención y atención de Desastres y Calamidades	APOYAR SNPAD	APOYAR SNPAD	APOYAR SNPAD	APOYAR SNPAD	APOYAR SNPAD
<b>NIVEL FUNCIONAL MILITAR</b>					
Producción y desarrollo de doctrinas para operaciones de transporte aéreo y fuego de apoyos necesarios para las operaciones de apoyo aéreo.	DIRECCION ESTRATEGICA	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR
Servicio de transito aéreo de Aviación de Ejercito en el Teatro de Operaciones.	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO SU JURISDICCION
Sostenimiento de aviación de Ejercito	CONDUCCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR	APOYAR	NO APLICA



Organizar, entrenar y equipar los componentes aéreos para los comandos conjuntos.	DIRECCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE SUS UNIDADES	RESPONSABLE SUS UNIDADES	RESPONSABLE PRIMARIO	APLICAR
Organizar y proveer transporte y movilidad aérea hacia y desde el teatro de operaciones.	DIRECCION ESTRATEGICA	COMPLEMENTAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	REQUERIR
Suministrar logística y transporte aéreo necesarios para que los componentes aéreos puedan cumplir con su misión.	DIRECCION ESTRATEGICA	COORDINAR	COORDINAR	RESPONSABLE PRIMARIO	COORDINAR
Coordinar, organizar, equipar y entrenar Unidades militares para adelantar operaciones conjuntas, de acuerdo con la doctrina	DIRECCION ESTRATEGICA	RESPONSABLE PRIMARIO SU FUERZA	RESPONSABLE PRIMARIO SU FUERZA	RESPONSABLE PRIMARIO SU FUERZA	APLICAR

establecida por el Comando General de las Fuerzas Militares.					
Producir inteligencia aérea que se requiera para desarrollar las operaciones aéreas de los comandos conjuntos.	DIRECCION ESTRATEGICA A SUS FUERZAS	APOYAR	APOYAR	RESPONSABLE PRIMARIO	APOYAR

**NOTA: \*\* PARA TODOS LOS EFECTOS DEL PRESENTE DOCUMENTO, DEBE ENTENDERSE QUE EL TERMINO MISIONAL DE LA POLICIA NACIONAL SE REFIERE AL AMBITO DE APLICACION QUE CORRESPONDE A LA CONVIVENCIA Y SEGURIDAD CIUDADANA Y A LA SEGURIDAD PUBLICA RELACIONADA CON LA PROTECCION DE LA VIDA Y LOS BIENES DE LA POBLACION COLOMBIANA AL TRATARSE DE UN CUERPO ARMADO DE NATURALEZA CIVIL ART. 218 CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA 1991.**

**NOTA: \*\*\* PARTE PERTINENTE POR ASOCIACION, CONTRIBUCION O EN DESARROLLO DE OPERACIONES PROPIAS DE CADA FUERZA.**



## CAPITULO II

### ORGANIZACIÓN, MISIÓN, CAPACIDADES Y LIMITACIONES DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA CONJUNTA

#### 2.1. ORGANIZACIÓN

- a. Una fuerza aerotransportada conjunta se constituye a partir de unidades de superficie (Brigadas - Batallones o su equivalente) y unidades aéreas de transporte y combate; las primeras constituyen el componente terrestre, también denominado fuerza aerotransportada o fuerza de asalto, y las segundas el componente aéreo.
- b. La organización definitiva del componente terrestre de la fuerza aerotransportada depende de las características de la misión por cumplir, así:
  - 1) Unidades (de maniobra suficientes para la captura del área objetivo (aterrizadas y/o lanzadas).
  - 2) Reserva mínima (generalmente un equipo de combate con gran poder de fuego y movilidad).
  - 3) Apoyos de combate necesarios para garantizar la captura de los objetivos (morteros, antitanques, artillería, ingenieros).
  - 4) Apoyos de servicios para el combate indispensables para la captura y sostenimiento del objetivo o cabeza aérea.

c. Los elementos constitutivos de una fuerza aerotransportada para la ejecución de sus misiones típicas se organizan en los siguientes escalones:

1) Escalón de asalto: Está compuesto por aquellas fuerzas necesarias para capturar los objetivos de asalto y la zona del objetivo inicial, incluye la reserva y las tropas necesarias para el cumplimiento de la misión.

2) Escalón de apoyo: Es aquella parte de la fuerza aerotransportada no necesaria en el área del objetivo durante el asalto inicial, pero necesario para las operaciones subsiguientes a él. Entra al área del objetivo tan pronto como sea posible, por aire o por tierra o por una combinación de estos dos sistemas. Dependiendo de los medios de transporte empleados, el escalón de apoyo consiste en vehículos adicionales, equipo de las unidades del escalón de asalto y unidades adicionales de combate, apoyo de combate y de servicios.

3) Escalón de retaguardia: Es aquella parte de la fuerza que se deja en el área de partida para desempeñar funciones administrativas y de servicios, que no se requiere en la zona del objetivo.

## 2.2. MISIONES

a. Las misiones de alcance táctico o estratégico propias de una fuerza aerotransportada conjunta son:

- 1) Atacar la retaguardia o flancos de una fuerza enemiga para capturarla o destruirla.
- 2) Capturar o destruir instalaciones y/o retener terreno crítico.
- 3) Hacer explotación del éxito.
- 4) Incursión aerotransportada.
- 5) Interdicción de área.



- 6) Bloqueo de rutas.
  - 7) Seguridad y reconocimiento.
  - 8) Reserva estratégica y/o fuerza disuasiva.
  - 9) Reconocimiento e inteligencia especial
  - 10) Operaciones especiales que incluyen asaltos y liberación de prisioneros
- b. La fuerza aerotransportada también es apta para reforzar unidades, y combatir como parte de otras fuerzas bajo el control de un comando superior.
- c. Además cumplen otras misiones, tales como:
- 1) Operaciones contra fuerzas irregulares en las que se pueden realizar misiones de interdicción, bloqueo, reconocimiento e inteligencia, captura y/o sometimiento de blancos de alto valor.
  - 2) Operaciones especiales que incluyen asaltos y liberación de secuestrados
  - 3) Control de áreas y población civil.

### 2.3. CAPACIDADES

- a. Alcanzar por sorpresa objetivos profundos en el dispositivo enemigo.
- b. Influir decisivamente en las operaciones.
- c. Superar todo tipo de barrera u obstáculo del terreno.
- d. Aislar o atacar la retaguardia o flancos de una fuerza enemiga mediante envolvimiento vertical.
- e. Sabotear componentes y recursos del enemigo
- e. Cumplir misiones especiales independientes dentro del área enemiga por tiempo limitado.

## 2.4. LIMITACIONES

- a. Es especialmente vulnerable al ataque aéreo y a los fuegos de defensa antiaérea aérea enemiga durante el vuelo, también durante el lanzamiento o aterrizaje del escalón de asalto y en la fase de reunión previa al ataque de los objetivos.
- b. En tierra es muy vulnerable al ataque de blindados por su poca movilidad y reducida capacidad antitanque.
- c. Requiere superioridad aérea propia durante toda la operación o medidas de engaño, máximo secreto y rapidez para eludir el poder aéreo enemigo.
- d. La meteorología adversa, como vientos fuertes, lluvias, tormentas eléctricas y visibilidad reducida restringen su empleo y llegan a impedir su utilización.
- e. Su capacidad en el objetivo en cuanto a efectivos, armas, municiones, vehículos y A.S.P.C. está sujeta a la disponibilidad y capacidad de aeronaves para transportarlos.
- f. Una vez en tierra requieren gran volumen de apoyo logístico para el mantenimiento de la cabeza aérea.



## CAPÍTULO III

### CONSIDERACIONES QUE RIGEN EL MANDO, ENTRENAMIENTO GENERAL Y EMPLEO DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA

#### 3.1 GENERALIDADES

Las operaciones aerotransportadas son consideradas de alto riesgo y gran contundencia, las cuales planeadas correctamente y ejecutadas con agresividad, decisión y firmeza, permiten a los Comandantes aplicar los fundamentos de iniciativa, agilidad, profundidad, sincronización y versatilidad, así como los principios de la guerra de objetivo, ofensiva, masa, economía de fuerzas, maniobra, unidad de mando, seguridad, sorpresa y simplicidad. Una fuerza aerotransportada puede extender considerablemente un teatro de operaciones, permitiéndole al Comandante ejecutar acciones decisivas en áreas profundas que están más allá de la capacidad de las demás unidades.

#### 3.2 MANDO Y CONTROL

##### 3.2.1 Generalidades

- a. La conducción de operaciones aerotransportadas exige una gran integración de esfuerzos, un alto grado de coordinación entre las unidades de tierra y aire, dentro o fuera de la zona de operaciones, y una positiva dirección de los componentes del Ejército, Fuerza Aérea y/o, Armada participantes. Estos factores son esenciales para el buen cumplimiento de la misión asignada.
- b. El Comandante de las Fuerzas Militares o del teatro de operaciones determinan qué fuerza y elementos se necesitan para planear, apoyar y

ejecutar las operaciones aerotransportadas, y a partir de los medios disponibles, determinan el alcance de éstas dentro del teatro de guerra (T.G.) o de operaciones (T.O.). Para el éxito de este tipo de operaciones se requiere la aplicación juiciosa y rigurosa del principio de "unidad de mando", estableciéndola en forma estructurada.

- c. Para la ejecución de Operaciones aerotransportadas las unidades de aire y tierra deben estar bajo un solo comando, de acuerdo con la normatividad expresa en el FFMM 3-26. Debe existir una clara concepción y determinación del mando en el planeamiento y las diferentes etapas de una operación aerotransportada la cual debe como consideración especial siempre ser lo más práctica y sencilla posible para su desarrollo exitoso.
- d. Los comandantes de fuerzas aerotransportadas deben aterrizar o lanzarse con las primeras unidades para poder direccionar y controlar la maniobra de manera decisiva desde el mismo inicio de la fase terrestre.
- e. Los comandantes de una operación aerotransportada deben tener una comprensión clara y total de las características, capacidades y limitaciones de las unidades y equipos empleados en la misma. Para el éxito de esta operación es imperativo un excelente entrenamiento y capacitación del personal empleado, un detallado planeamiento, además de una rápida y agresiva ejecución.
- f. Para la ejecución de operaciones aerotransportadas se debe contar con un sistema de comunicaciones aeroterrestre común que garantice el enlace y la seguridad en su empleo, así como una cobertura acorde a la profundidad en el teatro de operaciones en que se realice la misma.
- g. Una operación aerotransportada es muy rápida en su ejecución, pero no por esto su planeamiento es igual, por el contrario esta fase debe ser extremadamente detallada y debe considerar el establecimiento de planes de contingencia para todas sus fases en especial para las operaciones subsiguientes de acuerdo con la evolución de la situación operacional o de



3.2.1 inteligencia, de tal manera que exista un amplio grado de flexibilidad que le permitan al Comandante la oportuna toma de decisiones en el empleo de su fuerza.

### 3.2.2 Estructura del mando

- a. Para atender las necesidades de dirección y planeamiento, ejecución y control de las operaciones aerotransportadas, se debe observar las consideraciones establecidas en el Manual de Estado Mayor y mando conjunto para las FFMM, capítulo V, sección A, definiciones del mando, numerales 40 al 47 De igual manera la sección B, Clases de organizaciones y su estructuración en las operaciones conjuntas, que contempla: Numeral 48 Organizaciones militares conjuntas; Numeral 49 Consideraciones fundamentales para estructurar una organización militar conjunta.
- b. Toda la estructura organizativa y consideraciones del mando en las diferentes fases de las operaciones aerotransportadas deben sustentarse en la implementación acorde a los principios y su aplicación establecidos en el mismo manual, capítulo V, sección D, que contempla: Numeral 59 Información requerida por el comandante de un área sobre otras unidades; Numeral 60 Responsabilidades de las fuerzas institucionales; Numeral 61 Organización de fuerzas de combate y Numeral 62 Mando y coordinación.
- c. Debe observarse así mismo la estructuración del mando considerada en las Secciones H Agregaciones, numerales 79 al 85, Sección I Apoyo, numerales 86 al 100 y Sección J Autoridad coordinadora, numerales 101 y 102.

### 3.2.3 Relaciones de mando

- a. La determinación de las relaciones de mando entre los componentes de una operación aerotransportada conjunta, son las descritas en el Manual FF.MM. 3-26 "Manual de Estado Mayor y mando conjunto para las FFMM., capítulo V, Consideraciones que rigen el mando y conducción de las operaciones conjuntas".
  
- b. Mando y control: Ante la imposibilidad práctica de que el comandante de una operación aerotransportada conjunta ejerza un mando efectivo y directo de ésta en todas sus fases, debe ejercer su control a través de los comandantes de componente según la fase que se ejecute, asignándolo de acuerdo con el análisis desarrollado durante el planeamiento pero siempre reteniendo la responsabilidad integral del mando. El planeamiento del comando y control debe hacerse con máxima precisión y orientado a maximizar una ejecución sincronizada de esfuerzos para la maniobra a fin de que cada Comandante subordinado conozca exactamente sus responsabilidades en cumplimiento de la misión acorde con la intención del comandante. Las Planes de contingencias se deben elaborar para cada fase y así facilitar una secuencia dinámica de la operación, así como la toma de decisiones.
  - 1) Durante la concentración, el control será ejercido por el comandante del componente terrestre.
  - 2) Durante el movimiento por aire, el control será ejercido por el comandante del componente aéreo.
  - 3) Durante el aterrizaje o lanzamiento, el comandante del componente terrestre ejerce el control de las fuerzas.



- 4) En las fases siguientes: El comandante terrestre ejerce el mando y control directo de las fuerzas comprometidas, sin embargo esto obedece a la determinación del comandante superior que ordena la operación, acorde con la situación y normatividad contemplada en la cadena del mando.

### **3.3 ENTRENAMIENTO GENERAL**

El CGFM establece dentro de sus funciones la doctrina para el entrenamiento. En esta sección se hace referencia al desarrollo de habilidades en las técnicas, procedimientos y demás aspectos relacionados con el entrenamiento general de cada fuerza, ya que el entrenamiento conjunto es considerado como una operación tipo, por las características propias del empleo de los recursos aéreos, que demandan unos protocolos especiales.

#### **3.3.1 Objetivos**

El objetivo de entrenamiento de las tropas aerotransportadas es alcanzar la máxima eficiencia en la ejecución de las operaciones. Este objetivo implica la implementación de un programa de entrenamiento integral y un amplio esfuerzo de entrenamiento particular y separado por cada uno de los componentes de la fuerza conjunta que incluye tareas y misiones específicas, y otro entrenamiento integrado de todos los componentes para lograr perfecta coordinación y unidad de esfuerzo.

El programa de entrenamiento de las fuerzas aerotransportadas debe incluir habilidades y destrezas individuales y colectivas, para desarrollar fortalezas adecuadas para el combate que les permita la conducción de operaciones y maniobras propias del combate regular e irregular, mediante un entrenamiento físico exigente que conlleve a practicar las técnicas del



combate cercano, habilidades para el tiro, orientación en el terreno, las técnicas del paracaidismo y las técnicas de asalto aéreo; que se convierten en actividad crítica en el desarrollo de las operaciones aerotransportadas.

Para lograr el éxito en la ejecución y disminuir el grado de riesgo y dificultad, el entrenamiento debe ser a través de ejercicios rutinarios tanto diurnos como nocturnos y el empleo de técnicas apropiadas de simulación lo más cercanas a la realidad. Los comandantes subordinados deben liderar e influenciar decididamente en el entrenamiento para que fortalezcan sus habilidades de liderazgo, iniciativa y toma de decisiones. El entrenamiento también se orienta a consolidar la cohesión y espíritu de cuerpo en las unidades de todos los niveles a fin de incrementar y dar solidez al espíritu de combate para superar todos los obstáculos y dificultades que surjan durante el cumplimiento de la misión. El programa de entrenamiento debe ser continuo y permanente, incluyendo su respectivo plan y unidad de reemplazos para mantener de manera simultánea las capacidades y eficiencia de las fuerzas aerotransportadas<sup>11</sup>. Los propósitos de las Fuerzas en el entrenamiento están orientados, así:

**a. De Ejército:** El propósito del entrenamiento de la fuerza terrestre es de alcanzar la máxima eficiencia en las operaciones aerotransportadas así como en otras operaciones terrestres. El entrenamiento abarca el adiestramiento individual de paracaidistas en cada una de sus especialidades, lanzamiento de personal carga y quipo, abastecimiento a unidades, técnicas de embarque y configuración de sillas, selección y operación de las zonas de lanzamiento. El entrenamiento de la unidad hace énfasis en las operaciones tácticas en el terreno, la rapidez y precisión en los saltos y/o aterrizajes de asalto y la reunión después del aterrizaje. La tropa es entrenada para cumplir la misión específica en el terreno.

---

<sup>11</sup> Fm 90-26, Lit 1-5 Programa entrenamiento Unidad Pg 8.



- b. De la Fuerza Aérea:** La Fuerza Aérea por su parte, en coordinación con el Ejército, establece las normas y procedimientos doctrinarios así como el equipo que debe ser usado para operaciones conjuntas aerotransportadas; así mismo, debe entrenar a su personal en todos los aspectos relativos a las técnicas de cargue, embarque, aterrizaje, formación de vuelo, corredores de vuelo, altura, velocidad, control del movimiento, entre otros. También le corresponde apoyar con los recursos aéreos para el entrenamiento e instrucción de las unidades terrestres que se van a aerotransportar.
- c. De la Armada:** De acuerdo con las necesidades, entrenar a unidades de infantería de marina y tropas especiales en la doctrina establecida de las operaciones de combate regular e irregular y las técnicas propias de operaciones aerotransportadas.

### 3.3.2 Seguridad en el entrenamiento

La seguridad del personal debe ser consideración primordial, en el entrenamiento para operaciones aerotransportadas. El grado de realidad que deben tener los ejercicios, no debe extremarse hasta el punto que pueda generar riesgos innecesarios para el personal. Deben adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad considerada en los manuales de normas de seguridad contra accidentes de las diferentes Fuerzas.

### 3.3.3 Responsabilidades

- a. Ejército y Armada:** Son responsables del entrenamiento, capacitación y equipamiento para el combate de las unidades aerotransportadas compuestas por tropas de paracaidistas o de asalto.

En coordinación y con el apoyo de la Fuerza Aérea producir y desarrollar la doctrina para operaciones de transporte y asalto aerotransportado.

- b. **Fuerza Aérea:** Conducir el entrenamiento individual y colectivo de las unidades de la fuerza para ejecución de operaciones conjuntas aerotransportadas, de transporte de abastecimientos y equipos. Así mismo, coordinar las tácticas y técnicas para proveer apoyo aerotático a una fuerza de asalto aerotransportado, de acuerdo con la doctrina establecida por el CGFM.

### 3.4 CONSIDERACIONES PARA EL EMPLEO DE FUERZAS AEROTRANSPORTADAS

El empleo de una fuerza aerotransportada se puede realizar en operaciones regulares e irregulares de nivel estratégico, operacional o táctico, pero siempre bajo consideraciones y situaciones específicas en las que la misión requiera:

- a. Masificar o ubicar rápidamente el poder de combate.
- b. Obtener y usar la sorpresa.
- c. Aplicar la flexibilidad, movilidad y velocidad.
- d. Ganar y mantener la iniciativa.
- e. Extender el campo de combate.

Una fuerza aerotransportada es organizada e integrada tácticamente para golpear al enemigo en forma rápida y contundente; su mejor empleo es en aquellas situaciones donde se tiene una calculada ventaja sobre éste en aspectos tales como la sorpresa, el terreno y la movilidad. Además de las consideraciones ya señaladas se deben observar unas guías generales de empleo para facilitar el planeamiento y la ejecución de las operaciones aerotransportadas, así:



- a. Las fuerzas aerotransportadas deben ser asignadas normalmente para ejecutar misiones donde se tenga ventaja de movilidad superior a la del enemigo, y no deben ser empleadas para el desarrollo de operaciones prolongadas.
- b. Las fuerzas aerotransportadas siempre combaten como un equipo de armas combinadas.
- c. La disponibilidad de los recursos críticos de aviación, como combustible, municiones y repuestos, es un factor importante en cualquier operación aerotransportada.
- d. El planeamiento de una operación aerotransportada debe ser centralizado, detallado y preciso, y su ejecución agresiva y descentralizada.
- e. Las operaciones aerotransportadas pueden ser ejecutadas en la noche o durante condiciones de visibilidad limitada, pero requieren de mayor planeamiento y tiempo de preparación.
- f. La integridad táctica de la fuerza aerotransportada debe mantenerse durante el desarrollo de las diferentes fases de la operación.
- g. El planeamiento debe incluir una precisa y coordinada organización de medios y recursos que no disminuya o interrumpa la acción de comando y de poder de combate de la fuerza aerotransportada.
- h. Una operación aerotransportada exige seguridad y protección permanente en la ruta de vuelo.
- i. La prioridad para los fuegos y el apoyo aéreo cercano tiene que ser para la supresión de los sistemas de defensa antiaérea del enemigo, antes de la aproximación de las aeronaves a la zona de aterrizaje o de lanzamiento.
- j. Una fuerza aerotransportada es más efectiva en áreas donde las líneas de comunicación disponibles son limitadas para el enemigo y en las que éste carece de superioridad aérea y no tiene efectivos sistemas de defensa antiaérea.
- k. La logística debe ser suministrada por los comandos de fuerza de cada componente y su administración se debe realizar de acuerdo a la doctrina de operaciones conjuntas prevista en el manual FM Público 3-26.

El planeamiento, la preparación y la conducción de una operación aerotransportada, se llevan a cabo en cinco fases, cuyo inicio y término se superponen secuencialmente, así:

Reunión, embarque, movimiento aéreo, aterrizaje o lanzamiento y maniobra terrestre

Durante la etapa del planeamiento las fases deben ser consideradas en forma inversa de tal manera que se facilite la concentración del mismo en los factores y eventos críticos para determinar y asignar eficientemente las tareas a los sistemas operativos del campo de combate participantes en la operación.

#### **3.4.1 Fases de empleo de una fuerza aerotransportada conjunta**

Para cumplir la misión, una fuerza aerotransportada debe ejecutar una serie de fases que secuencialmente dan lugar a la operación como tal, a saber:

- a) **Reunión:** Esta fase inicia una vez se emita y recepcione la orden de operaciones respectiva, incluye la etapa de planeamiento táctico y administrativo paralelo, la concentración y alistamiento de las tropas, los equipos y abastecimientos, de igual manera los entrenamientos y ensayos requeridos, así como el movimiento a las áreas de embarque. Esta fase termina con el embarque de toda la fuerza y su material en las aeronaves bajo un estado óptimo final para dar inicio a la siguiente fase. Esta fase se desarrolla a través del Plan de Reunión, el cual se desarrolla de último en el proceso inverso del planeamiento y se basa en los requerimientos de los planes de las demás fases. Para mayor información se debe consultar el capítulo IV del presente manual.
- b) **Embarque:** Esta fase inicia con la preparación de actividades inherentes a la organización del personal y equipo para ingresarlas a las aeronaves; y la



secuencia de embarque. La cual se da a través del Plan de Embarque referenciado en el capítulo IV del presente manual.

- c) **Movimiento aéreo:** Es el período de las operaciones aerotransportadas que comienza con el despegue de las aeronaves cargadas, desde los puntos de carga y embarque, incluyendo el movimiento a través de las rutas aéreas establecidas hasta el área objetivo y termina en el momento que se ordena y efectúa el lanzamiento y/o aterrizaje de las fuerzas. Su estructuración se lleva a cabo a través del Plan del Movimiento Aéreo, el cual se complementa en el capítulo IV.
- d) **Aterrizaje o lanzamiento:** Es la fase que une al movimiento aéreo con la maniobra terrestre; inicia cuando los paracaidistas y el equipo se lanzan desde la aeronave por paracaídas o se aterrizan y son desembarcados y descargados. La fase termina cuando toda la fuerza aerotransportada y su material y equipos han sido lanzados o desembarcados y descargados en los puntos y áreas determinadas para el efecto. La estructuración de esta fase se da a través del Plan de Aterrizaje debe incluir localizaciones y descripciones de las zonas de aterrizaje, el cual se describe en el capítulo IV.
- e) **Maniobra terrestre:** Es la base de las demás fases, comienza con el aterrizaje y/o aterrizaje de las unidades y se extiende a través de la captura y la consolidación de los objetivos iniciales, hasta la consolidación de la cabeza aérea inicial. Termina cuando se termina la misión o se extrae o se releva la fuerza aerotransportada. Las operaciones subsecuentes pueden incluir una operación y/o maniobra ofensiva o defensiva dentro del contexto de operaciones regulares u operaciones contra fuerzas irregulares. La estructuración de la maniobra se realiza a través del Plan Táctico Terrestre, el cual se describe en el capítulo IV.

### 3.4.2 Disolución de una fuerza aerotransportada conjunta

a. El comandante que dispone la operación aerotransportada, establece en su Orden de Operaciones el momento de cambio del mando y disolución de la fuerza aerotransportada. Sin embargo, una operación aerotransportada conjunta termina generalmente cuando se consolida la cabeza aérea; cuando no se necesita más apoyo de transporte aéreo, y cuando la fuerza de superficies asegura el área del objetivo y las tropas están listas para continuar operaciones de combate subsiguientes.

Por consiguiente bajo el previo cumplimiento de esas consideraciones, así como la autorización del comandante que ordenó la operación, se puede disolver la fuerza de tarea conjunta y revertir el mando a cada componente comprometido.

b. De acuerdo con el planeamiento realizado, se sobrentiende que inmediatamente termina la operación aerotransportada, los elementos de Fuerza Aérea o Naval continúan suministrando los apoyos necesarios de transporte aéreo o naval, y de apoyo de fuego a las fuerzas de superficie en el área del objetivo.



## CAPITULO IV

### PLANEAMIENTO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

#### 4. GENERALIDADES

Las operaciones aerotransportadas conjuntas, el igual que las demás operaciones militares, requieren de un planeamiento detallado que conduzca a una ejecución exitosa de la misión; para tal fin se aplica el concepto de planeamiento centralizado y ejecución descentralizada.

#### 4.1 EL PROCESO MILITAR PARA LA TOMA DE DECISIONES

Es una herramienta ordenada y continuada que le permite a un Comandante sincronizar las actividades de su Estado Mayor durante el planeamiento de una Operación, obteniéndose como resultado un plan u orden de operaciones completa, entendible y que ha sido verificada previamente, con el fin de minimizar los errores en la ejecución, así como la preservación de la integridad de las tropas y equipo que se van a empeñar.

En las operaciones aerotransportadas conjuntas, las actividades de planeamiento no difieren de la secuencia normal que rige el Proceso Militar para la Toma de Decisiones (PMTD) contenido en el Manual de Estado Mayor Conjunto 3-26; sólo se complementa en algunos aspectos durante el último paso de dicho proceso, en lo que concierne a la elaboración de la orden de operaciones; toda vez que se deben elaborar unos planes que apoyen ésta, como veremos mas adelante.

El Comandante por intermedio de su Segundo Comandante o de su Jefe de Operaciones, reúnen al Estado Mayor con fines a realizar una apreciación de situación antes de iniciar el planeamiento de la operación. A esta reunión se debe llevar la lista de operaciones y mapas de las áreas de trabajo, las cartas de navegación aérea, el SOP operacional de cada uno de los

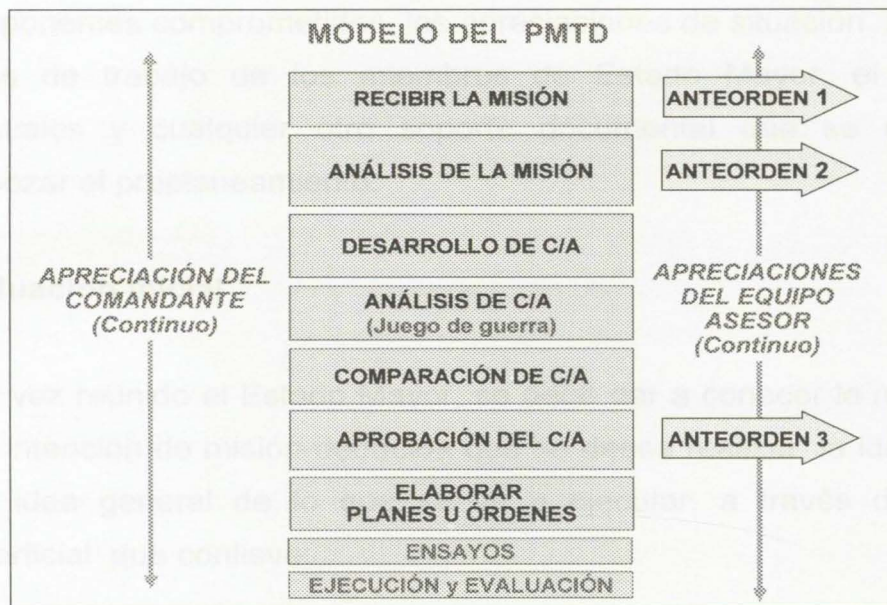


Figura No. 3

#### 4.1.1 Primer paso recibo de la misión

El planeamiento de una operación conjunta aerotransportada puede iniciar con base a una misión impuesta por un Comando Superior o como una misión deducida que realiza un Comando Conjunto u otro tipo de Comando que tenga las facultades y nivel de planeamiento de una operación de esta envergadura. Desde este punto de vista, durante este paso del PMTD, el Comandante con su Estado Mayor deben realizar una serie de actividades como preámbulo a un análisis profundo de la misión, a saber:

##### 4.1.1.1 Recopilación de documentación

El Comandante por intermedio de su Segundo Comandante o de su Jefe de Operaciones, reúnen al Estado Mayor con miras a realizar una apreciación de situación antes de iniciar el planeamiento de la operación. A esta reunión se deben llevar la carta de operaciones y mapas de las áreas de trabajo, las cartas de navegación aérea, el SOP operacional de cada uno de los



componentes comprometidos, las apreciaciones de situación actualizadas y hojas de trabajo de los miembros de Estado Mayor, el PICC inicial, manuales y cualquier otro soporte documental que se requiera para empezar el preplaneamiento.

#### 4.1.1.2 Evaluación inicial

Una vez reunido el Estado Mayor, se debe dar a conocer la misión recibida o la intención de misión deducida que se desea realizar; la idea es hacerse una idea general de lo que se va a ejecutar, a través de un análisis superficial que conlleve:

- 1) **Determinar la línea de tiempo:** Espacio de tiempo con que se cuenta a partir del momento hasta el inicio de la operación.
- 2) **Determinar la preparación de inteligencia del campo de combate (PICC) que se requiere:** El Comandante con el Estado Mayor determinan cual es el área de operaciones donde se va a desarrollar la misión, y qué estudios de inteligencia hay vigentes sobre la misma; seguidamente especifican que datos se deben complementar o que estudios se deben realizar de manera mas particular, que conlleven a un conocimiento profundo del área de operaciones.
- 3) **Determinar las apreciaciones que se requieren:** Cada operación demanda el hacer una apreciación de situación particular sobre cada una de las áreas operacionales y administrativas inherentes a cada miembro de estado mayor, por ello se requiere de una permanente actualización, que conlleve a aprovechar el tiempo disponible en apoyo a la misión a cumplir.
- 4) **Determinar los primeros peligros:** Una operación aerotransportada demanda con mayor prioridad que desde el inicio del preplaneamiento,

se estén determinado los posibles peligros que puedan poner en riesgo la integridad de las tropas, equipo y el cumplimiento de la misión. Estos peligros se deben ir clasificando para que a manera de listas de chequeo, posteriormente se analicen y determinen los controles adecuados para disminuir el nivel de riesgo.

**4.1.1.3 Suministro de información:** El Comandante requiere que cada uno de sus miembros de estado mayor, aporte datos de interés sobre sus áreas de responsabilidad; que conlleven a mantenerse informado para poder realizar su propia apreciación y tomar decisiones; esta actividad se ve aun mas beneficiada, cuando entre todos los participantes del planeamiento cruzan información que permite una estrecha coordinación.

**4.1.1.4 Elaborar la guía inicial:** Las anteriores actividades le dan una idea al Comandante de como orientar un análisis o desglose mas profundo de la misión, para lo cual realiza una Guía Inicial, que no se debe confundir con la guía de planeamiento (Paso 15 del análisis de la misión), pues en ésta no se dan instrucciones para empezar a planear. Esta herramienta puede ser verbal o escrita y orienta a todos los participantes para que se logre un aprovechamiento del tiempo y no, que cada quien empiece a interpretar la misión a su manera.

Una Guía Inicial debe incluir como mínimo los siguientes puntos o aspectos:

**a) El método para reducir el PMTD (En caso de ser necesario):** Hace referencia a la manera como se puede abreviar el proceso cuando las condiciones de tiempo disponible así lo requieran, para este caso se deben contemplar los siguientes métodos: Que el Comandante esté presente durante todo el planeamiento; direccionar la guía de planeamiento por medio de limitación de opciones que no dejen variables abiertas; ordenar la realización de uno o dos cursos de acción completos; aumentar el



planeamiento paralelo, es decir, el que realizan las unidades subordinadas mientras se desarrolla el PMTD. Si no hay necesidad de abreviarlo, entonces se omite esta consideración.

**b) Horario de distribución del tiempo:** Se toma el tiempo disponible con que se cuenta para iniciar la operación y se divide entres partes; se deja un tercio del tiempo para realizar el PMTD y dos terceras partes para el alistamiento y planeamiento de las unidades que van a participar en la misión. Posteriormente se procede a realizar un horario donde se relacionan las tareas que los miembros de Estado Mayor deben efectuar y el horario de las mismas; este horario en lo posible debe ser colocado en un tablero acrílico donde se esté efectuando el planeamiento; la idea de hacerlo así es para que por un lado sea de conocimiento de todos los participantes en el planeamiento y por otro lado, permita hacerle las modificaciones necesarias de acuerdo a como se vaya desarrollando la situación táctica y, demande reducir o ampliar el tiempo de planeamiento.

**c) Relación de los oficiales enlace necesarios:** Una operación conjunta aerotransportada puede demandar el empleo de fuegos de artillería de campaña y naval; el uso de ingenieros de combate o el empleo de una especialidad de inteligencia o comunicaciones determinada. Situación que debe valorar de antemano el Comandante y que especifica en su guía inicial, para hacerse a personal especializado que apoye el planeamiento en estas áreas.

**d) La fecha y hora en que empieza el reconocimiento inicial:** El reconocimiento es una actividad que permite obtener la información necesaria para completar tanto el análisis de la misión como la estructuración del plan. Este reconocimiento puede ser efectuado con medios aéreos o con grupos terrestres especializados, lo cual se debe dejar establecido en este momento.

**e) Los movimientos iniciales autorizados:** Hace referencia al tipo de movimientos tácticos y administrativos que se deben empezar a conducir desde el momento mismo del recibo de la misión; normalmente obedecen a



concentrar tropas en áreas de reunión, primeras actividades de registros y reconocimientos o actividades administrativas de consecución de recursos.

**f) Las tareas adicionales que el Comandante considera debe iniciar su Estado Mayor:** En este punto se relacionan todas las tareas que el Comandante estime necesario que deben realizar los miembros de su Estado Mayor antes, para o durante el análisis de la misión; por tanto deben ser muy objetivas y consecuentes con la misión.

#### **4.1.2 Análisis de la misión**

A diferencia de las actividades descritas en el paso anterior, en esta parte del proceso se lleva a cabo un análisis mas profundo de la misión recibida o deducida, para lo cual es necesario cumplir lo siguiente:

##### **4.1.2.1 Analizar el Comando Superior**

Al Comando Superior se analiza desde tres puntos de vista, a saber:

**(1) El primer punto de vista debe basarse, es en lo que desea realizar el Comando Superior:**

Para poder identificar qué es lo que desea realizar el Comando Superior, es necesario remitirse a dos y un escalón arriba del nivel que se planea, lo cual comúnmente se conoce como la "Verticalidad de las órdenes"; esta información viene dada por la misión, la intención y el concepto de la operación, tomando de estos aspectos las ideas mas importantes.

Lo que desea el Comandante dos niveles arriba, se encuentra en el punto 1 de la de la orden o plan de operaciones: "Situación", literal que corresponde a "Propias Tropas".

Lo que desea el Comandante un nivel arriba, se encuentra en el punto 2 de la de la orden o plan de operaciones: "Misión" y en el 3



(3) "Ejecución"; en este último se ubica exactamente la intención del Comandante y el concepto de la operación.

**(2) El segundo punto de vista debe basarse en verificar cuales son y que van a hacer las unidades adyacentes:**

Para poder identificar qué es lo que van a hacer las unidades adyacentes, es necesario remitirse solamente al punto 3 de la ORDOP o PLAN DE OPERACIONES "EJECUCIÓN", en los numerales que corresponde a "Misiones a unidades subordinadas" y "Misiones a unidades de Apoyo"; allí se encuentra la misión propia y si esta hace parte de un esfuerzo de apoyo a otra(s) unidad; o por el contrario, si lo que se va a realizar hace parte de un esfuerzo principal y son las demás unidades quienes apoyan éste; inclusive ahí se encuentra quienes y como van a constituir los apoyos de combate. Incluso, se debe analizar el punto 4 de la ORDOP o PLAN, para identificar como es que se van a constituir los apoyos de ASPC; tomando como base las características para los componentes terrestres y para el componente aéreo.

Todo esto que se está haciendo es lo que se conoce con el nombre de "Verificar la horizontalidad de las órdenes"; es decir, que actividad cumple una unidad con respecto a la otra y viceversa.

En caso que la misión sea deducida, se debe verificar que misión están cumpliendo las unidades adyacentes, determinando el como pueden apoyar la misión propia.

**(3) El tercer punto de vista debe basarse en establecer cual es el área de operaciones:**

Este punto de vista es el más importante, ya que permite circunscribir cual es el área exacta de operaciones para la Fuerza Aerotransportada y su correlación con las áreas de las demás unidades que pueden participar en la operación.

**4.1.2.2 Elaborar el PICC**

Durante el recibo de la misión se había determinado qué preparación o estudio de inteligencia se requiere para planear la operación, esta actividad se ve complementada porque ya se sabe que área exacta es donde se va a desarrollar la misión; corresponde ahora elaborar una buena preparación de inteligencia que permita determinar la capacidad de mas probable adopción del enemigo, para poder neutralizarla.

**a) Determinar el ambiente del campo de combate**

Equivale a determinar inicialmente el área de influencia operacional y el área de interés; los aspectos políticos, económicos y sociales que se suscitan allí; así como las características de la población, terreno y factores climatológicos.

**b) Determinar los efectos del ambiente del campo de combate**

Una vez se han verificado las características que tienen todos los elementos que confluyen en el área de operaciones; se procede a determinar de manera neutral y objetiva el como inciden en el cumplimiento de la misión propia y como afectan al enemigo.



### **c) Evaluar la amenaza**

Es necesario hacer un análisis completo de la amenaza con base a su doctrina regular o irregular, según el tipo de enemigo contra el que se vayan a desarrollar las operaciones. En este punto cobra especial importancia las bases de datos previas que se tengan sobre su orden de batalla, así como la integración de la inteligencia técnica, básica y de combate, que permitan obtener una imagen real de las características del enemigo.

### **d) Determinar el curso de acción probable del enemigo**

El análisis del enemigo permite obtener una idea de cuales van a ser sus posibles cursos de acción; éstos se deben priorizar de manera que se pueda concluir entre todos cual es la capacidad de mas probable adopción y la mas peligrosa; es decir, aquella que afecte directamente la misión y la integridad de las tropas.

#### **4.1.2.3 Determinar las tareas**

Un buen análisis de la misión se basa en desglosar la misión recibida, de manera que sea entendible por cada uno de los miembros de Estado Mayor y enlaces operacionales, en especial en lo que cada uno de ellos debe realizar en apoyo al cumplimiento de dicha misión; para lograrlo, cada quien debe iniciar desde sus áreas de responsabilidad a extraer las tareas impuestas que vienen consignadas en la orden de operaciones o el plan; éstas tareas también se encuentran en los calcos que describen la maniobra y apoyos.

Seguidamente, se deben extraer las tareas deducidas que sean necesarias para cumplir las tareas impuestas y que como su nombre lo indica, no vienen escritas, sino que surgen como producto del análisis. Simultáneamente, se extractan las tareas inherentes que cada quien debe

4.1.2.3 cumplir para apoyar el cumplimiento de la misión; éstas difieren de las anteriores porque como su nombre lo indica son propias de las áreas de responsabilidad de cada miembro de estado mayor o enlace y hacen parte de los diferentes SOP operacionales, que tienen los componentes de fuerzas participantes en la misión a ejecutar.

Cuando ya se tienen estos listados de tareas, se procede a analizar los mismos dándole una prioridad al orden como se deben cumplir las tareas; ello permite extraer las tareas esenciales que serán mínimas en cantidad y que deben responder al ¿Qué se va a hacer? y al ¿Para qué?; por tanto son las que determinan el cumplimiento de la misión.

#### **4.1.2.4 Determinar los recursos disponibles y limitaciones administrativas**

El planear operaciones aerotransportadas conjuntas, demanda el que se cuente con unos recursos humanos, técnicos, de equipo y de soporte logístico adecuados, que garanticen el cumplimiento de la misión desde la introducción de las tropas al área de operaciones asignada, hasta la extracción del componente terrestre luego que se cumpla el propósito final; incluso se deben prever recursos ante eventualidades o para el desarrollo de operaciones subsiguientes.

Las anteriores consideraciones exigen una administración total previa al inicio de la operación, que permita determinar las disponibilidades actuales, calcular las necesidades y obtener de la diferencia de estas dos las limitaciones administrativas, que equivalen a lo que falta para cumplir la misión. El extraer estas últimas obliga a un despliegue y coordinaciones necesarias para completar los recursos que se necesitan.



#### **4.1.2.5 Determinar las limitaciones operacionales**

Normalmente la misión recibida viene acompañada de una serie de restricciones operacionales, tales como límites de avance, zonas de no fuego, disgregación de unidades, empeño a orden de un comando determinado etc.; que deben ser tenidas en cuenta desde un inicio para verificar hasta donde debe llegar la capacidad de acción propia.

4.1.2.7 **Evaluar los peligros**  
Cuando la misión es deducida, se debe tener en cuenta los antecedentes operacionales y un conocimiento del ambiente operacional, para determinar las limitaciones que se van a implementar.

#### **4.1.2.6 Determinar los hechos y suposiciones críticas**

Una de las ventajas del PMTD es que reduce la oportunidad de pasar por alto detalles que pueden resultar críticos en la ejecución de la misión; por ello en esta etapa los miembros del estado mayor deben tomar como base la situación de inteligencia, el ambiente operacional y el estado de los componentes, para extraer los hechos críticos que afectan el planeamiento; estos hechos son verdades sobre la disposición de las propias tropas, las tropas disponibles, las fuerzas enemigas o nuevas actividades de éstas, el poder de combate de la unidad, el grado de alistamiento del equipo terrestre y aéreo, las limitaciones administrativas que no se pueden solucionar; entre otras.

4.1.2.8 **Identificar los hechos y suposiciones críticas**  
Aparte de ello, se debe estar en capacidad de formular el desarrollo de otras circunstancias, que podrían suceder durante la ejecución de la misión y que de presentarse, pueden ser críticas y afectar el cumplimiento de la misma; tales como derribo de aeronaves, neutralización de apoyos, alargamiento de la operación, refuerzos en el dispositivo enemigo, etc.

El determinar hechos y suposiciones críticas permite prever planes de contingencia para solucionar los primeros e inclusive para las suposiciones,



ante la inminencia que éstas se hagan realidad; de ahí que cuando se extracten los listados no deben ser largos o extensos sino obedecer a un criterio lógico y objetivo, y no formulaciones sin sentido que por si mismas carezcan de sentido; es decir que se deben enmarcar dentro de los conceptos de validez (Define a la suposición como posiblemente cierta) y necesidad (Es o no esencial para el planeamiento).

#### **4.1.2.7 Evaluar los peligros**

Los hechos y suposiciones críticas, permiten determinar peligros que pueden durante la ejecución menoscabar la integridad de las tropas, material y equipo, hasta el grado de comprometer el cumplimiento de la misión; por ello se exige que durante todo el proceso se esté en una permanente administración de peligros, con el fin de determinar niveles de riesgo y los controles necesarios para disminuirlos. El manual de Estado Mayor, referencia toda una dinámica que permite optimizar este proceso; no obstante, cada fuerza implementa sus propios métodos para lograr este fin, a través de sus listas de chequeo y verificación; por ello las herramientas propuestas en dicho capítulo pueden ayudar a centralizar los aspectos mas relevantes de los procesos particulares de cada componente.

#### **4.1.2.8 Determinar los requerimientos de información críticos del Comandante**

El Estado Mayor debe preparar soluciones a interrogantes que pueda formular el Comandante sobre vacíos que él tenga sobre el entorno operacional; inclusive se pueden preparar algunos interrogantes sobre el mismo entorno para formularle al Comandante, en la medida que él puede tener disponible información complementaria que hasta ahora no ha salido a la luz. En ambos casos corresponde encontrar las respuestas a ellos de acuerdo a su alcance y pertinencia.



El principio de establecer interrogantes sobre el entorno operacional, ya sea sobre el enemigo, las tropas o sobre el planeamiento y su seguridad, permite visualizar el campo de combate. Obviamente, al dar respuesta a los mismos se detectan riesgos no contemplados hasta el momento o situaciones particulares que pueden influir en la modificación de los planes y por ende originan el tomar decisiones críticas.

#### 4.1.2.9 Elaborar el anexo de reconocimientos

La idea es que entre todos los participantes en el planeamiento llenen los vacíos existentes y solo dejen aquellos que en su momento no pueden solucionar, y que para hacerlo se necesitan hacer actividades complementarias tales como reconocimientos o más investigación, entre otros. Los interrogantes se expresan a través de:

- a) **Elementos Esenciales de Información (EEI)** : La información que el Comandante necesita saber sobre el enemigo con carácter de urgencia; por ejemplo: ¿Dónde está el enemigo?, ¿Qué capacidad de reacción tiene?. Estos requerimientos de información se deben saber preparar ya que apoyan durante el PICC la formulación del posible curso de acción enemigo (CAE); por tanto cada requerimiento debe sustentarse de manera válida, relacionando la Decisión que apoya; el hecho o evento específico; el ANI determinado; la avenida de aproximación, corredor de movilidad o área del terreno; el indicador; el blanco de alto valor y el curso de acción enemigo que confirma.
- b) **Elementos Esenciales de Información de las Propias Tropas (EEIPT)**: Información crítica de las operaciones de las propias tropas, cuyo conocimiento por parte del enemigo pondría a éste en posición de hacerlas fracasar o limitar su éxito, y que por lo tanto, es preciso proteger y evitar que caiga en manos enemigas; por ejemplo: ¿Conoce el enemigo las zonas de desembarco que se van a emplear?

**c) Requerimientos de Información de las Propias Tropas (RIPT):** Información que se requiere de las capacidades de las fuerzas disponibles para la operación. Esto incluye: factores físicos, humanos, administrativos; por ejemplo: ¿Cuál es el grado de mantenimiento de las aeronaves?

#### **4.1.2.9 Elaborar el anexo de reconocimiento**

Los interrogantes que surgen sobre el enemigo y la necesidad de confrontar la información disponible para determinar cual va a ser el posible curso de acción de éste, generan que se realice un reconocimiento con los medios disponibles; esta situación obliga a que se realice un anexo especial u orden de reconocimiento, donde se establezcan misiones específicas que coadyuven a complementar el plan de búsqueda de información.

#### **4.1.2.10 Redistribuir el tiempo**

El Comandante es el responsable de la optimización del tiempo; por ello permanentemente debe hacer los altos necesarios para hacer reajustes en la distribución del mismo, con respecto a las tareas que se deben desarrollar antes de la ejecución de la misión.

#### **4.1.2.11 Reestructurar la misión**

El ejercicio de reestructurar la misión y ajustarla al nivel de planeamiento, así como a lo estrictamente necesario, aparentemente es un ejercicio académico sencillo; no obstante, la idea que esta actividad se realice sólo hasta ahora, es porque se ha reunido la suficiente base de datos analítica de la misión recibida o deducida, lo cual permite un mejor conocimiento del entorno operacional y una mejor capacidad de formulación de ideas.



#### 4.1.2.12 Exponer el análisis al Comandante

Un PMTD completo permite que mientras el estado mayor realiza el análisis de la misión, el comandante hace por su cuenta lo propio. En esta etapa, se busca que a manera de presentaciones orales se exponga lo analizado, para generar conjuntamente un cruce de información que permita complementar el análisis y no dejar pasar por alto detalle alguno.

#### 4.1.2.13 Aprobación de la misión reestructurada

El Comandante recibe toda la información que le suministra su Estado Mayor y enlaces operacionales; como él ha hecho su propio análisis, tiene los argumentos necesarios para aprobar o corregir la misión que le presentan.

#### 4.1.2.14 Desarrollo de la intención del comandante:

Como su nombre lo indica, quien la elabora es el comandante; la intención es el enlace entre la misión y el concepto de la operación; define el propósito o para qué se va a realizar la misión, así como las tareas claves u objetivos intermedios que se deben alcanzar para lograr cumplir la misión general. Se complementa con una alusión al estado final como deben quedar las tropas con respecto al enemigo y el terreno.

La intención del comandante es el párrafo inicial del punto "Ejecución" en una orden de operaciones o plan; está directamente relacionada con la intención del comando superior desde el punto de vista que algunas de las tareas claves impuestas por éste, pueden ser el propósito o tareas de la misión propia.

#### **4.1.2.15 Elaborar la guía de planeamiento**

La guía de planeamiento es desarrollada por el comandante y se constituye en la directriz que emite sobre el como se deben elaborar los cursos de acción.

#### **4.1.2.16 Elaborar y distribuir la segunda ante orden**

Las unidades subordinadas que hacen parte de los componentes terrestre y aéreo, requieren mas información para ir adelantando su planeamiento paralelo; esta actividad se logra a través de ante ordenes de tipo verbal o escrito y permite optimizar el tiempo.

#### **4.1.2.17 Verificar hechos y suposiciones**

Cuando se llega a esta etapa del proceso, se prevé que ha transcurrido un tiempo considerable en el cual nuevos hechos críticos pueden haberse presentado, al igual que algunas suposiciones pueden haberse convertido en realidad; esta situación amerita una verificación y reevaluación de algunos aspectos del análisis.

#### **4.1.3 Elaborar los cursos de acción**

Cuando se elabora un curso de acción, lo que se está diseñando es la manera como la unidad puede ejecutar tácticamente la misión; de ahí que un buen planeamiento sea aquel que incorpore multiplicidad de cursos de acción, donde luego de un análisis se escoja o integre el mejor. Una de las tareas más difíciles para un estado mayor consiste en desarrollar cursos de acción que sean completos, flexibles, viables, únicos, consistentes con la doctrina y acordes con la guía de planeamiento.

El desarrollo de los cursos de acción es la base del plan; eliminar o conducir inadecuadamente este paso produce apreciaciones deficientes que causan



impacto negativo en el resto del proceso militar para la toma de decisiones. Frente a este hecho se pueden presentar las siguientes situaciones:

1. El Comandante reconoce que los cursos de acción no se adecuan a su guía de planeamiento y no son flexibles, seguidamente ordena a su estado mayor, la elaboración de nuevos cursos de acción, situación que ocasiona la pérdida de tiempo valioso que debe ser utilizado en otros aspectos de la preparación y el planeamiento.
2. Ante la falta de suficiente tiempo para el planeamiento, el comandante exclusivamente desarrolla el curso de acción basado en su experiencia y conocimiento.

Un curso de acción completo consta de los siguientes elementos o debe responder a unos interrogantes:

<b>QUÉ?:</b>	TIPO DE ACCIÓN
<b>CUÁNDO?:</b>	TIEMPO EN QUE LA ACCIÓN COMIENZA
<b>DÓNDE?:</b>	LOCALIZACION DEL SECTOR O ZONA
<b>CÓMO?:</b>	METODOS A EMPLEAR (TACTICAS)
<b>POR QUÉ:</b>	INTENCIÓN DEL COMANDANTE

Igualmente, los cursos de acción deben cumplir con los criterios o principios de:

**Suficiencia:** Es decir que cumpla la misión conforme con la guía de planeamiento del comandante.

**Factibilidad:** La unidad debe estar capacitada para cumplir la misión desde el punto de vista de espacio, recursos y tiempo disponible.

**Aceptabilidad:** La ventaja táctica u operacional adquirida cuando se ejecuta el curso de acción debe justificar el costo de los recursos y especialmente las bajas.

**Diferenciación:** Cada curso de acción debe diferir substancialmente de cualquier otro.

**Integridad:** Debe ser un enunciado que contenga todos los elementos de la misión.

Para desarrollar los cursos de acción el estado mayor y los enlaces operacionales, deben permanecer reunidos mientras ejecutan el trabajo; el Oficial de Operaciones desarrolla el esquema de maniobra y los demás participantes con sus medios y recursos disponibles, apoyan el trabajo dentro de su área funcional de responsabilidad.

La elaboración de los cursos de acción se logra a través de la siguiente secuencia lógica:

#### 4.1.3.1 Determinar el poder relativo de combate:

Consiste en establecer una relación entre el poder de combate propio contra el del enemigo, para establecer las capacidades y vulnerabilidades mas importantes; no necesariamente se establece el tamaño del enemigo en comparación al propio, por cuanto estos datos ya están previamente establecidos; además, mas que el tamaño lo que cobra importancia son las características de los elementos de maniobra, de apoyo de combate y de fuego, los cuales igualmente se ven afectados por factores intangibles que pueden multiplicar o reducir el poder de combate. Al calcular el poder relativo sea para combate regular e irregular, se establece una proyección visual de las fuerzas a participar en el campo de combate y se determinan niveles de riesgo que el comandante debe administrar inteligentemente para tomar decisiones sobre la manera como planear sus operaciones o por el contrario, desista de las mismas, si el riesgo es extremadamente alto.

Para determinar el poder relativo de combate se debe:



- a) **Establecer valores de comparación:** Esta etapa consiste en tomar un patrón de valores para comparar unidades propias y del enemigo, para lo cual se deben tomar unidades base, es decir muestras selectivas de los elementos de combate de ambos bandos para hacer la comparación, dichas se deben tomar dos niveles por debajo del nivel que planea; posteriormente, se les asigna a éstas un valor subjetivo con base a las capacidades mismas que poseen individualmente, de manera tal que visualmente este valor asignado permita de por sí obtener una idea del poder de uno y de otro.
- b) **Determinar valores relativos:** Esta etapa consta de una parte cuantitativa que consiste en coger los valores de la tabla anterior para cada elemento de maniobra o de apoyo, y multiplicarlo por la cantidad de elementos que tiene cada bando (Según la unidad base tomada), teniendo en cuenta al final, que los resultados obtenidos deben ser analizados también de manera cualitativa con respecto a factores intangibles como experiencia, liderazgo, disciplina; etc.
- c) **Evaluar los resultados:** Cuando se evalúan los resultados lo que se hace es coger los valores aritméticos obtenidos y concluir sobre ellos si se tiene las fuerzas necesarias para una confrontación armada y determinar el tipo de operación que se debe realizar

#### 4.1.3.2 Generar opciones

Basándose en la guía de planeamiento y los resultados del primer paso, el estado mayor produce opciones para el desarrollo de los cursos de acción. Un buen curso de acción debe ser capaz de anular todos los posibles cursos de acción del enemigo; normalmente el factor tiempo no permite generar muchas opciones; por lo general el comandante limita las opciones a través de su guía de planeamiento.

La técnica preferida para generar opciones es mediante el cambio de opiniones, esto requiere tiempo, imaginación y creatividad pero produce una gama de opciones más amplia; la Plana o Estado Mayor deben permanecer imparciales y razonables cuando evalúan estas opciones al igual que deben determinar cuales deben eliminar, con el propósito de evitar la pérdida de esfuerzos y de tiempo. En el desarrollo de los cursos de acción, se deben determinar los requisitos doctrinales para cada tipo de operación.

Otra técnica consiste en que el Comandante asigne la realización de varios cursos de acción entre todos los miembros de la Plana o Estado mayor; por ejemplo: El Oficial de Logística y el Oficial de ASAC realizan un curso de acción; el Oficial de Personal y el de Comunicaciones realizan otro; etc.; esto permite que el intercambio de impresiones sea mas amplio y coloca en juego la iniciativa de todos para desarrollar el mejor curso de acción.

#### 4.1.3.3 Determinar las fuerzas iniciales

Luego que se ha determinado el poder de combate propio y del enemigo, se hace necesario desplegar teóricamente en el planeamiento la cantidad de fuerzas que se van a requerir para cumplir la misión; para ello se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) **Determinar los puntos decisivos y puntos de decisión:** Normalmente el punto decisivo está caracterizado dentro del área objetivo y se puede definir como: "El lugar geográfico, evento clave específico o un sistema donde la unidad concentrará al máximo todos los efectos y capacidades de su poder de combate para lograr obtener una marcada ventaja sobre el enemigo o influir en alcanzar un resultado exitoso respecto al terreno, enemigo y tiempo, facilitando el cumplimiento del propósito de la unidad". Cuando el punto decisivo está lejano de las zonas de desembarco; se requiere designar puntos de decisión cuya definición corresponde: "El punto táctico en el terreno, cronológico o



actividad enemiga determinada, donde se debe tomar la decisión que una unidad entre en contacto o no”; estos puntos vienen dados por los eventos críticos formulados por el Oficial de Inteligencia en su Plantilla de Eventos Críticos.

**b) Determinar la proporción de fuerzas requeridas:** Los siguientes son factores para planear la cantidad de tropas que se requieren para una operación aerotransportada: El tipo de misión sea que ésta demande el contacto o no con el enemigo; el tamaño del enemigo y los efectos que se quieren alcanzar sobre él, cuando se requiera una misión que implique el contacto con el mismo; las características de los recursos aéreos; necesidad de apoyos de tropas terrestres; empleo de una fuerza aerotransportada de reserva; entre otros.

**c) Establecer las bases de lanzamiento y las zonas de cabeza aérea:** Las bases de lanzamiento equivalen al área donde se encuentran las pistas empleadas por las aeronaves para dar inicio a la misión. Estas pueden ser artificiales cuando corresponden a infraestructuras aeroportuarias, bases aéreas o pistas construidas; también pueden ser naturales cuando las características del terreno lo permiten.

La cabeza aérea es el punto que deben alcanzar las tropas aerotransportadas luego que se produzca el desembarco por cualquiera de los métodos existentes.

**d) Elaborar un esquema de engaño:** Las tropas aerotransportadas son muy vulnerables al fuego enemigo cuando las zonas de desembarco quedan próximas a las posiciones de este último o cuando la misión es detectada; esta situación requiere que se implementen medidas de engaño para desviar la atención del enemigo hacia otros frentes y con ello proteger la integridad de las tropas y la misión.

#### 4.1.3.4 Desarrollar el esquema de maniobra

El esquema de maniobra deber ser representado por la maniobra aérea desde las zonas de lanzamiento hasta las zonas de desembarco y la maniobra terrestre de las tropas aerotransportadas para cumplir su misión en superficie.

Para poder realizar dicho esquema es necesario que se tenga en cuenta y de manera previa, las siguientes consideraciones:

- a) **Reevaluar terreno y enemigo:** De acuerdo a una nueva reevaluación del PICC; de datos nuevos surgidos y enviados por las unidades de reconocimiento o por labores diferentes de inteligencia.
- b) **Reevaluar el poder relativo de combate y aceptar el riesgo:** Consiste en hacer una nueva verificación para determinar si con el tamaño de las unidades a emplear se puede cumplir la misión.
- c) **Considerar el impacto que causan las limitaciones:** Se debe prever el impacto sobre la misión que pueden causar las limitaciones halladas en el subpaso 4 del análisis de la misión.
- d) **Reevaluar el tiempo de la operación:** Se debe evaluar tanto el tiempo atmosférico como el tiempo espacial. En cuanto al primero, se debe observar que éste no sea un obstáculo para el cumplimiento de la misión. En cuanto al segundo, se debe elaborar un cronograma o matriz de sincronización que permita la consecución de objetivos en determinado tiempo, las operaciones largas pierden todo objetivo, sorpresa y no permiten la aplicabilidad de los principios de la guerra.
- e) **Determinar el mecanismo de derrota:** El mecanismo de derrota constituye aquel factor intangible, táctico u operativo por el cual se puede llegar al éxito; éste se identifica tomando como base la información



4.1.3.5 **Definir** disponible, el conocimiento del enemigo en cuanto a sus capacidades, vulnerabilidades y peculiaridades; la utilización real y apropiada del terreno que permita la sorpresa táctica mediante un excelente empleo de los medios disponibles, de acuerdo a la experiencia y entrenamiento en su uso y a la aplicación de los principios de la guerra y fundamentos del combate.

f) **Determinar la ubicación de objetivos:** El objetivo señalado por el Comando Superior o aquel deducido por el comando que realiza el planeamiento, debe ser dividido de acuerdo al tamaño del enemigo y los puntos críticos que éste protege, o según el tipo de misión específica que se debe cumplir, de manera tal que posteriormente se puedan asignar responsabilidades para cubrirlos.

4.1.3.6 **Elaborar los cálculos y preparar el enunciado.**

g) **Determinar la ubicación del esfuerzo principal y el esfuerzo de apoyo:** De acuerdo a la distribución de objetivos, se debe complementar la determinación del punto decisivo de la operación, hacia donde se desarrollará o encaminará el esfuerzo principal; igualmente se deben seleccionar puntos donde se orienten los esfuerzos de apoyo o de neutralización.

Ya habiendo considerado lo anterior, se debe desarrollar el esquema de maniobra para los cursos de acción que se propongan; tomando como base que por un lado éstos como su nombre lo dice, son simplemente esquemáticos, difiriendo del enunciado final. Para diseñar el curso de acción, se determinan teóricamente las tareas esenciales para el esfuerzo principal y los esfuerzos de apoyo, tomando notas de éstas y a partir de ellas, se empieza a diseñar el movimiento y maniobras de las tropas para cumplir la misión; además se perfecciona el esquema de engaño de manera tal que refuerce el esquema de maniobra hacia la obtención del éxito.

#### **4.1.3.5 Determinar las medidas de comando y tácticas de control**

Para lograr este propósito se requiere determinar los medios de comando y control para las unidades empeñadas, creando dentro de la Fuerza Aerotransportada y en las unidades de apoyo una organización para el combate; como tal, se deben establecer los niveles de mando. A su vez, con base a la graficación táctica y operacional, se deben diseñar las medidas tácticas de control tales como: Límites de avance, límites entre unidades, puntos de control, señalización de responsabilidad en los objetivos, determinación de zonas de reunión, determinación de zonas de aterrizaje, cabezas aéreas, entre otras, según los requerimientos de quienes efectúan el planeamiento.

#### **4.1.3.6 Elaborar los calcos y preparar el enunciado**

Todas las actividades realizadas hasta el momento dentro de la elaboración de los cursos de acción, deben quedar representadas en calcos que sean entendibles por las unidades que van a cumplir la misión y pueden constituir un anexo del plan u orden de operaciones que se elabore, cuando el curso de acción sea aprobado por el Comandante. Los calcos deben estar sustentados con un enunciado escrito que de manera clara y sucinta, contenga los siguientes aspectos:

- El propósito de la operación
- Una declaración del Comandante del lugar donde se aceptará el riesgo
- Los eventos críticos propios y las fases de la operación (Si es por fases)
- Identificación de áreas de empeño u objetivos de ataque y contraataque de acuerdo al tipo de operación
- La designación del esfuerzo principal así como su tarea y su propósito
- La designación de los esfuerzos de apoyo así como sus tareas y propósitos y su enlace con el esfuerzo principal



- Designación de la reserva, inclusive su ubicación, composición, tarea y propósito
- Las operaciones de seguridad y reconocimiento
- Un bosquejo de los movimientos de la fuerza
- Identificación de opciones de maniobra
- Las responsabilidades para el área de operaciones
- El concepto de fuegos
- El concepto de ingenieros
- Las prioridades de ataque para el mando y control
- Las formaciones si es necesario
- Las prioridades para cada apoyo de combate y apoyo de servicio de combate
- Las consecuencias que ocasionan integración de obstáculos con fuego y maniobra

#### 4.1.3.7 Continuar con la administración de riesgos

Durante la elaboración de los cursos de acción es muy común detectar mas peligros que hasta el momento no se habían evidenciado, ya que hay un mayor contacto con la información disponible por parte de quienes los está elaborando; por ejemplo, al diseñar áreas de desembarco se puede percibir que éstas se pueden ver comprometidas por circunstancias que el Oficial de Inteligencia no había tomado en cuenta en su PICC; lo cual representa un peligro que es conveniente administrarlo. Situaciones como esta acarrearán que se siga el proceso de administración de riesgos y se asuman decisiones de riesgo, en las cuales el Comandante debe tener en cuenta las siguientes reglas:

- **REGLA No. 01: “No siempre deben aceptarse riesgos innecesarios”-** El comandante que posee la autoridad para aceptar riesgos, tiene la responsabilidad de proteger a sus hombres y equipo

de riesgos innecesarios. Un riesgo que no puede ser eliminado o reducido y la misión no puede ser completada, es innecesario y no debe ser aceptado.

- **REGLA No. 02: "Las decisiones de riesgo deben ser hechas en el nivel apropiado"**- El comandante que tiene la respuesta a las situaciones que pueden ir mal, es quien debe tomar las decisiones de aceptar el riesgo.
- **REGLA No. 03 "Los beneficios de tomar un riesgo deben ser mucho más altos que el posible costo del mismo"**: Los comandantes deben entender el riesgo involucrado y tener una apreciación clara de los beneficios a obtener, frente a la aceptación de ese riesgo calculado.

#### 4.1.4 Análisis de los cursos de acción

El análisis de los cursos de acción se efectúa mediante un juego de guerra (JG), el cual consiste en enfrentar de manera didáctica y sin estar en un campo de combate real, las propias tropas con las del enemigo para visualizar como pueden ser los resultados en la realidad.

Se debe tomar cada curso de acción e iniciar a desarrollarlo haciendo frente a cada uno de los eventos críticos que se crea pueda presentar el enemigo los cuales son diseñados por el Oficial de Inteligencia de acuerdo a la doctrina y experiencia histórica del enemigo. La información que se va obteniendo durante este proceso, provee los datos y comentarios para diligenciar la matriz de sincronización u hoja de trabajo, las cuales a su vez ayudan a ajustar y estructurar la plantilla y matriz de apoyo para la toma de decisiones; ésta última recoge los datos mas precisos y de mayor orientación para ser incluidos en el punto tres de la orden de operaciones.



4.1.4.2 Al análisis de los cursos de acción y juego de guerra se les debe asignar la mayor cantidad de tiempo posible por la importancia de sus resultados. El juego de guerra permite la visualización más real de los eventos críticos y la identificación de puntos de decisión que se vayan a emplear; para lograr el éxito del juego se deben seguir ciertas reglas, a saber:

#### 4.1.4.3 Registrar los eventos críticos y puntos de decisión

- Permanecer objetivo, mantener una mente abierta, no debe influir la personalidad del comandante, o la de otro oficial del estado mayor o sus propios prejuicios.
- Con exactitud se debe llevar un registro de las ventajas y las desventajas evidentes, a medida que aparezcan durante el juego de guerra.
- Continuamente se debe apreciar la factibilidad durante el juego de guerra; si un curso de acción deja de ser factible, éste se debe suspender, se rechaza y se comienza con el siguiente.
- Evitar hacer conclusiones prematuras y presentar hechos que justifiquen esas conclusiones.
- Evitar comparar los cursos de acción durante el juego de guerra; esta actividad se desarrolla una vez se termine el mismo.

La realización de los juegos de guerra exige que se cumpla las siguientes actividades:

#### 4.1.4.1 Reunir y disponer los elementos necesarios

Se debe disponer de un sitio adecuado para ejecutar el juego de guerra y se debe contar con: Carta a escala apropiada que represente el tablero de juego, los cursos de acción propios y los del enemigo, plantillas y matriz de eventos, plantilla y matriz de puntos de decisión, fichas convencionales que representen las propias tropas y el enemigo, y otros elementos que se consideren necesarios.

#### 4.1.4.2 Registrar las tropas y enemigo

Consiste en colocar las fichas sobre el tablero de juego, previendo el dispositivo inicial de las propias tropas y el que se considera del enemigo.

#### 4.1.4.4 Reexaminar el sistema de evaluación

#### 4.1.4.3 Registrar los eventos críticos y puntos de decisión

Este registro se realiza con base a la plantilla de eventos y a la repuntos de decisión. La primera, relaciona las áreas nombradas de interés (ANI); es decir, donde el enemigo puede o no generar actividades, y que por tanto deben ser cubiertas con inteligencia. Estas plantillas se inician durante el PICC por parte del Oficial de Inteligencia cuando analiza las avenidas de aproximación y elabora el curso de acción enemigo, y es continua a medida que surgen informaciones nuevas sobre éste; por tanto, cada evento se convierte en tarea esencial dentro de un curso de acción propio para coordinar la maniobra. Dichos eventos deben ser listados, al igual que las áreas blancos de interés (ABI), donde el Oficial de Inteligencia señala que es mas vulnerable el enemigo y donde se requiere neutralizar los blancos de alto valor (BAV) identificados; es decir, los elementos esenciales con los cuales el enemigo pretende alcanzar el éxito de su curso de acción.

En cuanto a la segunda plantilla, mientras el Oficial de Inteligencia plantea donde el enemigo puede generar una actividad (ANI), el Oficial de Operaciones plantea el sitio o punto de decisión (PD) que corresponde a: *“Situaciones, momentos o puntos en el campo de combate donde es requerido tomar decisiones que causen el mayor efecto sobre los cursos de acción propios o del enemigo, sin que se establezca cual es la decisión en particular, aun”*. Estos puntos de decisión deben ir graficados en una plantilla por cada curso de acción elaborado y también deben ser listados.



La idea de hacer un listado de eventos y puntos de decisión, es para que durante el juego de guerra, se pueda plantear la decisión frente al evento crítico, para asegurar una sincronizada ejecución.

#### **4.1.4.4 Determinar norma de evaluación**

Las normas de evaluación son factores determinantes que debe tomar como base el Estado Mayor para medir la eficiencia y eficacia relativa de un curso de acción con relación a los demás. La mejor manera de orientar esta actividad es diseñar un patrón de calificación por cada miembro del Estado Mayor, previo al inicio del juego de guerra y que incluya los factores a evaluar que deben ser similares para todos los cursos de acción que se van a someter a juego. Estas normas o factores determinantes cambian según la misión y pueden abarcar todo aquello que el Comandante considera conveniente, por ejemplo: El cumplimiento o efectividad del comportamiento de cada área funcional o de responsabilidad de los miembros de Estado Mayor; los principios de la guerra; los fundamentos doctrinales para el tipo de operación que se vaya a desarrollar; la guía de planeamiento; la intención del Comandante; el nivel excesivo de riesgo ocasionado por el peligro de accidentes en el curso de acción; entre otros. Las normas deberán contemplar no solamente lo que puede crear éxito, sino también lo que puede ocasionar fracaso; éstas deben ir acompañadas individualmente de un valor o rango de calificación, sobre el cual se va a evaluar el curso de acción sometido a juego.

#### **4.1.4.5 Seleccionar el método de juego de guerra**

Con base al tiempo disponible y en el tipo de operación, existen tres métodos para el juego de guerra: La caja, la avenida en profundidad y el cinturón o faja. Cada uno de ellos tiene ventajas dependiendo del tipo de operación, a saber:

- a) **El método de la caja:** Es el más fácil de utilizar cuando el tiempo disponible es escaso; consiste en seleccionar eventos críticos particulares para realizar un análisis directo de los mismos.
- b) **El método de la avenida en profundidad:** Para el caso de operaciones aerotransportadas, enfoca el análisis del estado mayor sobre una avenida de aproximación desde la zona de desembarco hasta el área objetivo; permite que se realice el juego de guerra secuencialmente como se desarrolla el combate; este método requiere de más tiempo para su análisis que el método de la caja.
- c) **El método del cinturón o faja:** Este método configura y divide el campo de combate en franjas (áreas) que se extienden a lo ancho del área de operaciones, según la cantidad de zonas de desembarco y áreas objetivo, donde deben ser empleadas Fuerzas Aerotransportadas; el propósito es sincronizar el esfuerzo de varias fuerzas de esta índole y su relación con otras tropas de apoyo; lo que implica una operación aerotransportada de gran tamaño de fuerzas.

#### 4.1.4.6 Selección del método de anotación

Para llevar un seguimiento de los resultados del juego de guerra, se debe escoger un método para anotar éstos; de manera tal que al finalizar el juego, este registro sirva como base para ajustar el plan; igualmente, se registran las ventajas y desventajas con el fin de facilitar posteriormente la comparación. Se pueden utilizar dos técnicas de anotación, a saber:

- a) **Técnica narrativa:** Esta visualiza y describe la operación en forma de oraciones proveyendo gran claridad y detalles, su principal desventaja consiste en la gran cantidad de notas producidas.



b) **Bosquejos y notas:** En esta técnica se usan notas breves sobre la ubicación, requerimientos o tareas críticas, que son escritas sobre la hoja de trabajo o sobre la matriz de sincronización, permitiendo coordinar varias actividades a la vez.

- **Matriz de sincronización:** Esta matriz permite sincronizar el curso de acción a través del tiempo y el espacio en relación con el curso de acción enemigo, para lo cual se tiene en cuenta la integración de los sistemas operacionales del campo de combate que integran las fuerzas.
- **La hoja de trabajo o método borrador:** Es una forma de anotación para el juego de guerra, mas sencilla que la matriz de sincronización; permite ver en primer plano el efecto – ACCION – REACCION – CONTRARREACCION.

#### 4.1.4.7 Realizar el juego de guerra

Durante el juego de guerra, el comandante y el estado mayor intentarán predecir la dinámica de la acción de un combate; durante este proceso se analiza cada evento escogido, identificando las tareas que debe cumplir la fuerza. El juego de guerra sigue un ciclo de acción, reacción y contra-reacción hasta completar el evento crítico o hasta que el comandante determine que debe usar algún otro curso de acción para cumplir la misión. Las acciones son aquellas situaciones realizadas por la fuerza que lleve la iniciativa; las reacciones son acciones ocasionadas por la fuerza contraria y las contra-reacciones son reacciones ejecutadas por la fuerza inicial en respuesta a la reacción de la fuerza contraria.

#### 4.1.4.8 Continuar con la administración de riesgos

Durante el juego de guerra se suele detectar una serie de peligros que hasta el momento habían permanecido ocultos a la vista de todos los participantes vinculados en el PMTD; esta situación acarrea que se siga el mismo proceso que se realizó durante la elaboración de los cursos de acción; es decir, seguir identificando peligros y determinar controles hasta reducir su nivel de riesgo.

#### **4.1.5 Comparación de los cursos de acción**

Una vez los cursos de acción se han sometido al juego de guerra, el estado mayor debe determinar cual recomendar al comandante; esta actividad puede correr el peligro de reducirse a una votación sencilla para escoger cual curso de acción es el mejor, pero el resultado no va a ser objetivo; por ello se requiere realizar una comparación del comportamiento de cada curso de acción frente a los demás cursos sometidos al juego de guerra, el análisis detallado durante esta actividad identifica el curso de acción que satisface los criterios o principios de suficiencia, factibilidad, diferenciación, integridad y aceptabilidad.

La base para poder realizar la comparación de los cursos de acción son las normas o factores de evaluación que fueron determinadas durante el juego de guerra; el propósito es que cada curso de acción sea evaluado individualmente con base a dichas normas.

El proceso de comparar los cursos de acción exige que se cumplan las siguientes actividades:

##### **4.1.5.1 Escoger el método de comparación**

Existen tres métodos que se basan en comparar los datos obtenidos durante el juego de guerra a través de matrices que apoyen la decisión, y



que deben ser elaboradas por cada miembro de estado mayor de acuerdo a sus normas de evaluación predeterminadas durante el juego de guerra, a saber:

- a) **Matriz de decisión de peso:** Este método consiste en usar una matriz en la cual sobre una columna se colocan todas las normas de evaluación o criterios ya predeterminados; posteriormente al frente se coloca otra columna que nos va a determinar el valor mínimo y máximo de calificación o peso de acuerdo a la importancia de cada criterio analizado; simultáneamente, frente a ésta se colocan tantas columnas como cursos de acción hayan participado en el juego de guerra, en las cuales se coloca para cada uno la calificación obtenida durante el juego de guerra según cada criterio observado; de esta manera se comparan simultáneamente todos los cursos de acción entre si; al final se debe sumar cada columna correspondiente a cada curso de acción y el mejor será aquel que tenga la mayor nota, de acuerdo a como se haya predeterminado antes.
- b) **Matriz de decisión de ventajas y desventajas:** Este método es mas sencillo y consiste en diseñar una matriz de tres columnas, donde en la primera se relaciona los cursos de acción propios sometidos al juego de guerra; en la segunda y tercera columna, se deben describir de manera paralela las ventajas y desventajas para cada curso de acción, con base a las mismas normas o criterios de evaluación que se calificaron durante el juego de guerra. Este método facilita al estado mayor determinar qué curso de acción tiene mayor probabilidad de éxito al igual que permite que las mismas matrices se puedan anexar en la apreciación de situación de cada sección, en la parte final donde se emite la recomendación.
- c) **Matriz de decisión de símbolos:** Este método es muy similar al de la matriz de peso, empleando como base las mismas normas de

evaluación o factores de los métodos anteriores; sólo que la calificación no va a ser cuantitativa sino que va a ser por medio de símbolos sencillos como las cruces (+) para representar aspectos positivos y los menos (-), para representar aspectos negativos.

No se puede correr el riesgo que durante el juego de guerra no se elaboren las normas de evaluación y peor aun, que no se tomen notas de éstas; ya que el llegar a esta etapa del proceso sin realizar estas actividades, puede influir para que no exista objetividad durante la comparación de los cursos de acción.

#### **4.1.5.2 Comparar y recomendar el mejor curso**

Ya habiendo seleccionado el método de comparación, se procede a realizar el análisis de cada factor de acuerdo a su comportamiento para cada curso de acción durante el juego de guerra. El análisis comparativo no sólo se debe circunscribir a reflejar datos numéricos o visuales, también se deben describir las características propias de como el factor se comporta para determinar el éxito, el mediano éxito o el fracaso para cada curso de acción; de manera que al final la matriz sea sólo una representación visual, donde el comandante puede generar una base de datos que le puede servir para futuras operaciones.

De acuerdo al método de comparación seleccionado, habrá un curso de acción para cada miembro de estado mayor que ofrezca mayores ventajas o mejor calificación, porque su comportamiento con respecto a las normas de evaluación es más acorde que los demás, en cuanto a lo que respecta cumplir con los principios de factibilidad, integridad, diferenciación, suficiencia y aceptabilidad; siendo así, cada miembro procede a emitir su recomendación al comandante, determinando cual curso de acción puede ser apoyado de mejor manera, desde el punto de vista de sus áreas de responsabilidad.



Es muy posible que durante este proceso, haya variedad de conceptos, en la medida que puede que para algún miembro de estado mayor, un curso de acción tenga más ventajas que otro(s); mientras que para otro miembro, suceda todo lo contrario. Estas disyuntivas fortalecen mas el proceso de generar opciones, por lo cual se hace necesario volver a reevaluar la comparación, acompañándola de análisis o puntos de vista de los participantes de esta actividad.

#### **4.1.5.3 Continuar la administración de riesgos**

Cuando se llega a la comparación de los cursos de acción, se debe sobrentender que los peligros ya fueron identificados y evaluados en su totalidad; lo único que resta es que entre todos los participantes del PMTD y en especial el comandante, orienten las siguientes actividades:

- a) Plantear o desarrollar los controles necesarios para minimizar los riesgos
- b) Con base a los controles desarrollados, nuevamente se someten los peligros a la matriz de administración de riesgos para determinar el riesgo residual
- c) Con base al riesgo residual, se determina si se acepta o no el riesgo
- d) Si no se puede aceptar el riesgo porque el asumirlo va en contravía de la integridad del personal y equipo, se debe informar esta situación al Comando Superior, para que este determine nuevos controles

#### **4.1.6 Aprobar el mejor curso de acción**

El estado Mayor realiza una presentación oral sobre los aspectos que tuvo en cuenta durante la comparación de los cursos de acción y procede a emitir su recomendación; seguidamente se lleva a cabo las siguientes actividades:

#### **4.1.6.1 Aprobar el mejor curso de acción**

Esta es una actividad que solo la realiza el comandante, una vez ha escuchado las recomendaciones que le plantea su estado mayor; para tal efecto, no puede incurrir en el error de aprobar el mejor curso de acción, sin haber realizado una evaluación detallada de los elementos de juicio que acompañan la recomendación que le están haciendo y de los alcances que puede implicar el tomar la decisión. La experiencia e idoneidad en su cargo, se convierten en bases sólidas para poder emitir su decisión; por otro lado, es a él quien corresponde aprobar o designar la organización para el Combate que le han planteado e inclusive modificarla, según el conocimiento que tenga de la experiencia y responsabilidad de sus comandantes subordinados.

En lo posible, la decisión debe estar acompañada de una exposición breve a los hombres que le ayudaron en su planeamiento, destacando los puntos que él considere necesarios.

#### **4.1.6.2 Continuar la administración de riesgos**

El proceso de escuchar al estado mayor en su exposición de razones para recomendar el mejor curso de acción, puede permitir la identificación de nuevos peligros o la necesidad de implementar mas controles para reducir el nivel de riesgo de los peligros ya existentes. Esta situación exige que haya continuidad en el proceso de administración de riesgos a través de la hoja de trabajo que se esté desarrollando para este fin.

#### **4.1.6.3 Elaborar y distribuir ante órdenes**

La manera de reforzar el planeamiento paralelo y que las unidades vayan adelantando su alistamiento, es por medio de ante órdenes; por ello, al existir una mayor información por parte del estado mayor sobre el curso de



adopción que se va a adoptar, surge la necesidad de distribuir ante órdenes a las tropas subordinadas, antes que reciban la ORDOP final.

#### 4.1.7 Elaborar planes y órdenes

El comandante, luego de haber realizado la toma de la decisión, ordena a su estado mayor o equipo de asesoramiento la elaboración de los planes y órdenes de operaciones que considere necesarios, los cuales se ajustan a las definiciones previstas en el capítulo VI del manual de Estado Mayor Conjunto FF.MM. 3-26.

La orden de operaciones debe corresponder a los cinco puntos (situación, misión, ejecución, mando y comunicaciones, apoyo de servicios para el combate) que estipula el formato del anexo "1" del mismo manual; dentro de ellos debe comprender la siguiente información:

- La intención y el concepto del comandante desde dos niveles arriba
- Misiones para las unidades subordinadas.
- La intención y el concepto de la operación propios
- Estructura de mando para la operación.
- Tiempo de duración de la operación.
- Requisitos de la inteligencia y de la seguridad (RICC)
- Zonificación del puente aéreo
- Lista y secuencia del despliegue de la unidad.
- Bases de lanzamiento de las aeronaves, pistas opcionales
- Zonas de lanzamiento y/o aterrizaje
- Requisitos e instrucciones de comunicaciones.
- Concepto de operaciones de enlace y de exfiltración

La organización militar que realiza el planeamiento, puede realizar operaciones aerotransportadas dentro del marco de operaciones conjuntas por contribución o



por asociación; con base a ello, la misma tradición de empleo de las Fuerzas Militares de Colombia en los teatros y en las zonas de operaciones, permiten la flexibilidad que los comandantes directos de las unidades subalternas de superficie y los líderes de vuelo que van a ejecutar operaciones aerotransportadas, participen en el proceso militar de toma de decisiones con el objeto de abreviar el tiempo de desarrollo del mismo. En este sentido, se requiere que exista la recolección detallada de datos, en especial lo que concierne la preparación de inteligencia del campo de combate, con el propósito de que en estos niveles de planeamiento complementen la estructuración del plan final, el cual se da a través del planeamiento inverso.

#### 4.2 EL PLANEAMIENTO INVERSO

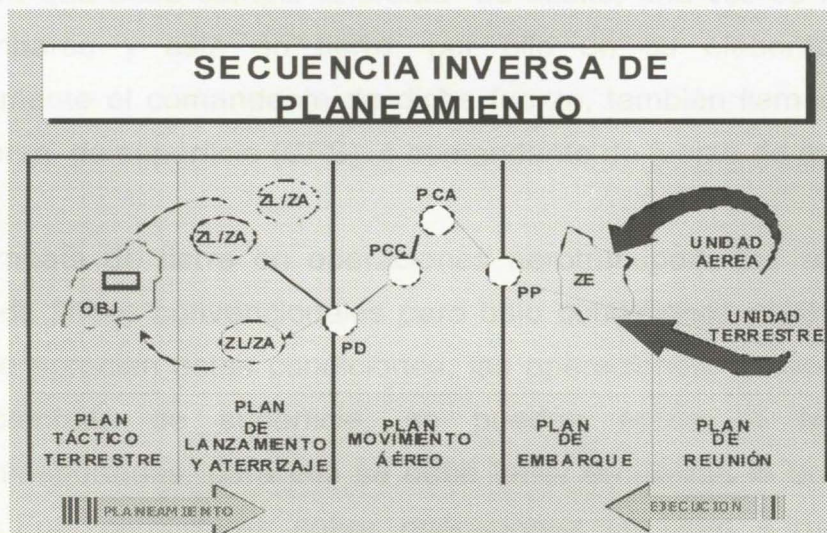


Figura No. 4  
Secuencia inversa de planeamiento

El planeamiento inverso complementa el proceso militar de toma de decisiones, a través de la secuencia de planes que apoya la ORDOP y que están directamente orientados a la ejecución de la operación aerotransportada. Los planes se elaboran a partir de la misión que deben cumplir las tropas en tierra, hasta el momento mismo que se deben reunir para embarcar en las aeronaves (ver figura No. 4); para ello se organizan así: Plan táctico terrestre, el plan de lanzamiento y aterrizaje, el plan de



movimiento aéreo, el plan de embarque y el plan de reunión. Estos planes son sometidos a aprobación del comandante y deben considerarse anexos a la orden de operaciones conjunta.

#### **4.2.1 Plan táctico terrestre**

La base de una operación aerotransportada conjunta es el plan táctico terrestre (PTT), sobre el cual se soportan los planes subsiguientes ya que refuerza la intención del comandante, el concepto de la operación, el plan de apoyo de fuegos, la organización para el combate de las tropas de asalto y los recursos aéreos que se requieren. Este plan define la maniobra y el objetivo que debe cumplir la fuerza de asalto, una vez se ha producido el desembarco y está en tierra; por ello en su elaboración participa activamente el comandante de dicha fuerza, también llamado comandante de fuerza de superficie (CFS) o comandante de fuerza de asalto (CFA).

El combate de tierra en operaciones aerotransportadas se conduce a lo largo de líneas convencionales pero bajo condiciones especiales. Una vez que se aprecien estas condiciones, las operaciones, maniobras y técnicas del combate de superficie, se pueden aplicar a las operaciones aerotransportadas; para ello se debe tener en cuenta la doctrina existente en las Fuerzas Militares sobre operaciones regulares e irregulares, según sea su empleo; así mismo los procedimientos empleados por las tropas especiales de la Armada y el Ejército.

##### **4.2.1.1 Actividades previas de elaboración**

Una vez se recibe la orden de operaciones producto de un PMTD detallado, el comandante del componente terrestre o de la fuerza de superficie que se va a desempeñar como Comandante de la Fuerza de Asalto, con su equipo de asesoramiento y en coordinación con el Líder de Vuelo o Enlace

Aéreo respectivos, empiezan a desarrollar el planeamiento que corresponde a dicho nivel. La concepción del plan táctico terrestre debe explotar al máximo la sorpresa y flexibilidad de las fuerzas de asalto y contemplar la ejecución en forma descentralizada.

#### 4.2.1.2 **Apreciación de situación**

Para lograr el anterior propósito, es necesario realizar una apreciación de situación y un análisis de los factores METTT-C. La preparación de inteligencia del campo de combate PICC se desarrolla a un nivel superior al suyo durante el PMTD completo; sin embargo, debe proveerse de la mayor cantidad de información necesaria, que permita ajustar el plan.

Al conducir la apreciación, el comandante y el personal consideran los varios aspectos de las condiciones del combate aerotransportado con respecto a los factores METTT-C:

**a. Misión:** La misión de una unidad aerotransportada es establecer contacto con el enemigo por medio del fuego y de la maniobra para someterlo, capturarlo o neutralizarlo en caso de resistencia armada, o para rechazar su asalto por el fuego y el contraataque. Estas misiones requieren generalmente la captura y la defensa de objetivos y la retención de terreno. Para lograrlo es inherente la búsqueda del principio de la sorpresa.

- (1) En operaciones de enlace, la unidad defiende solamente la cabeza de puente aéreo y el espacio requerido de la maniobra.
- (2) En operaciones de puente aéreo, la operación táctica comienza con un asalto inicial; entonces pasa a la defensa de la cabeza de puente aéreo establecida hasta el desembarco de las demás unidades en el área objetivo.



- (3) En el refuerzo o en el enlace con otras fuerzas de tierra, las unidades aerotransportadas resumen la ofensiva dentro del concepto del comandante de la operación o se retiran para prepararse para las operaciones subsecuentes.
- (4) En el desarrollo de incursiones, las fuerzas de asalto desarrollan el objetivo y normalmente buscan una posición de seguridad donde puedan ser rápidamente exfiltradas

**b. Enemigo:** Los comandantes analizan toda la información disponible para determinar la situación del enemigo. Se consideran los factores siguientes:

- (1) Dispositivo, composición y fuerza enemiga; intenciones probables.
- (2) Capacidades enemigas.
- (3) Táctica enemigas.
- (4) Reacciones enemigas probables a un asalto aerotransportado.
  - (a) El enemigo que puede reaccionar más rápido, constituye la amenaza más inmediata.
  - (b) El enemigo que puede causar la mayoría del daño o evita que la fuerza aerotransportada logre su misión plantea la amenaza más significativa.
- (5) En combate regular las reservas enemigas y las autoridades civiles u otras organizaciones de apoyo, con capacidad de movilizar y de reaccionar; se convierten en un aspecto crítico para ataques profundos.
- (6) En combate con fuerzas irregulares, los refuerzos de columnas guerrilleras y el apoyo de milicias tácticas, son un problema para misiones aerotransportadas.

**c. Terreno y tiempo atmosférico:** Dentro de esta categoría, el personal debe considerar y analizar los factores siguientes:

- (1) La disponibilidad de ZL, ZA. y ZE (La organización militar conjunta proporciona un estudio de la zona de aterrizaje a los elementos subordinados antes de la preparación del plan del aterrizaje). Sin embargo, la disponibilidad y la selección de ZL/ZA no deben influenciar la selección de los objetivos del asalto, de la línea de la cabeza de puente aéreo, o de los límites de la unidad.
- (2) Obstáculos dentro de la línea de la cabeza de puente aéreo y hacia fuera, al alcance efectivo máximo de las armas directas y del fuego indirecto, con énfasis sobre los que se pueden preparar o reforzar con esfuerzo mínimo de ingenieros militares.
- (3) Las avenidas de aproximación, puesto que el enemigo intentará alcanzar y destruir la fuerza aerotransportada antes de que ella pueda cumplir la misión.
- (4) Terreno crítico que puede determinarse cómo la fuerza aerotransportada debe alcanzar y proteger las posiciones que requiere para la ventaja táctica.
- (5) Observación y campos de tiro, particularmente para el empleo de los fuegos indirectos
- (6) Cubierta y protección, especialmente para la reorganización después del asalto inicial.
- (7) El personal debe también considerar los efectos del clima para determinar la forma como se presentan los siguientes aspectos:
  - Formaciones de vuelo.
  - Tráfico aéreo.
  - Visibilidad.



- Apoyo aéreo cercano.
- Apoyo Logístico.
- Problemas para personal y equipo.

**d. Tropas disponibles:** Los comandantes analizan la ORDOP y consideran todas las fuerzas disponibles para lograr la misión; éstas incluyen fuerzas asignadas, coordinadas y de apoyo

(1) Fuerzas de ejército. Los comandantes evalúan los planes, las misiones, las capacidades, y las limitaciones de otras unidades terrestres que en la ORDOP general son impuestas para ser empleadas en apoyo al cumplimiento de la misión. Consideran si la artillería puede apoyar las fuerzas aerotransportadas.

(2) Fuerza aérea. El apoyo aéreo cercano puede compensar a menudo la carencia de la artillería. El comandante de la fuerza de asalto, analiza en la ORDOP el como se debe considerar la capacidad de la FAC para sostener la fuerza aerotransportada.

(3) Armada. De acuerdo al tipo de misión y al lugar de empeño de la misma, el comandante de la fuerza de asalto examina en la ORDOP la disponibilidad y la viabilidad de la ayuda naval o de sus recursos aéreos.

**e. Tiempo:** El Tiempo es crítico en todas las operaciones. Hay varias consideraciones del tiempo que son únicas a una operación aerotransportada. El tiempo entre el asalto inicial y el despliegue de los demás asaltos debe ser considerado. Si se van a realizar operaciones de enlace con otras fuerzas, se debe tener en cuenta el tiempo estimado para ello.

**f. Población civil:** Se debe analizar las características de la población del área objetivo, para determinar su apoyo en determinado momento;

así mismo se debe examinar los impactos colaterales que se puedan presentar en esta población, por efecto de las operaciones.

#### **4.2.1.3 Elaboración del plan**

Una vez efectuado el análisis se procede a estructurar el plan a través del diseño de las maniobras en tierra para alcanzar los objetivos; para ello se toma en cuenta la doctrina de las operaciones regulares e irregulares terrestres. Esta actividad se cumple por medio de los siguientes eventos:

##### **4.2.1.3.1 Selección de los objetivos del asalto y de la línea de la cabeza de puente aéreo**

De acuerdo con un análisis de la situación, los comandantes seleccionan objetivos específicos del asalto. Aunque la línea de la cabeza de puente aéreo se desarrolla y los objetivos del asalto se determinan concurrentemente, los objetivos del asalto dictan el tamaño y la forma de la cabeza de puente aéreo.

a) Esta selección no incluye necesariamente los objetivos que la fuerza deba capturar para asegurar la línea de la cabeza de puente aéreo. Un objetivo apropiado del asalto es uno que la fuerza debe controlar temprano en el asalto para lograr la misión, o se debe controlar para lograr la seguridad de la unidad aerotransportada durante el establecimiento de la cabeza de puente aéreo.

(1) Los objetivos deben permitir la realización de las tareas esenciales de la misión y la intención del comandante. Pueden incluir el terreno crítico dentro de la cabeza de puente aéreo o el terreno requerido para el enlace con otras tropas. Por ejemplo, el comandante ordena a la fuerza aerotransportada asegurar un puente para un uso de otras fuerzas de enlace. La fuerza debe asegurar este puente antes de que el enemigo pueda destruirlo o



dañarlo; por lo tanto, el comandante señala el puente como objetivo del asalto.

- (2) La unidad aerotransportada es vulnerable a partir del tiempo que aterriza hasta que las fuerzas de apoyo o las fuerzas siguientes, se puedan entregar a la cabeza de puente aéreo. Una unidad enemiga móvil que ataca la cabeza de puente aéreo durante estos momentos puede interrumpir totalmente la operación. Por lo tanto, el comandante puede seleccionar como objetivos del asalto el terreno crítico domine las avenidas de aproximación hacia la cabeza de puente aéreo.
  - (3) Las posiciones enemigas que amenazan la misión y están situadas dentro de la cabeza de puente aéreo se pueden también seleccionar como objetivos del asalto. Sin embargo, no se deben designar fuerzas móviles como objetivos del asalto.
  - (4) Los objetivos del asalto se deben capturar inmediatamente para establecer la cabeza de puente aéreo y para proporcionar la seguridad para las fuerzas que entrarán posteriormente a la cabeza de puente aéreo.
- b)** Otras consideraciones afectan el desarrollo y la selección final de los objetivos del asalto. Los comandantes subordinados deciden el tamaño, el tipo, o la disposición de la fuerza para obtener el control.
- La división selecciona objetivos del asalto de la brigada.
  - La brigada selecciona objetivos del asalto del batallón.
  - El batallón selecciona objetivos del asalto de la compañía.
- (1) Los comandantes mayores eligen pocos objetivos del asalto como sea posible puesto que los comandantes subordinados deben seleccionar objetivos adicionales para establecer una defensa

- (2) coordinada de sus sectores asignados de la cabeza de puente aéreo.
  - (2) Los objetivos del asalto se deben alinear y señalar a través de una nomenclatura, con el fin que cada unidad de asalto pueda identificar el que le corresponde.
  - (3) Se aseguran los objetivos del asalto antes de que la defensa cierre en la línea de la cabeza de puente aéreo. La cabeza de puente aéreo se debe entonces despejar de resistencia enemiga organizada y las fuerzas se colocan para asegurar la línea de la cabeza de puente aéreo.
- c) Al mismo tiempo que los comandantes seleccionan objetivos del asalto, ellos consideran el tamaño de la cabeza de puente aéreo. La cabeza de puente aéreo incluye el área entera bajo control de la fuerza aerotransportada. Actúa como base para otras operaciones y como espacio que permita que la fuerza aerotransportada acumule mas poder de combate. Una vez que la fuerza asegure la cabeza de puente aéreo, deben despejar cualquier enemigo de fuerza dentro de él; entonces, deben defenderla. La línea de la cabeza de puente aéreo, que demarca el área específica que se capturará, señala la cabeza final de puente aéreo. Varios factores determinan la localización, el grado, y la forma de la cabeza de puente aéreo/ línea de la cabeza de puente aéreo.
- (1) La demarcación real de la línea de la cabeza de puente aéreo refleja el control del terreno crítico y esencial para la misión.
  - (2) Para demarcar la línea de cabeza de puente aéreo se aprovechan los obstáculos naturales y artificiales.



- (3) La cabeza de puente aéreo contiene bastantes ZL, ZA, y ZE para asegurar el interior líneas de comunicación y para permitir el asalto fragmentario.
- (4) La cabeza de puente aéreo debe permitir bastante espacio para que la dispersión reduzca vulnerabilidad a las armas biológicas, en caso de empleo de éstas por parte del enemigo, o por el empleo de armas convencionales y no convencionales de tiro indirecto por parte de tropas irregulares.
- (5) La cabeza de puente aéreo debe ser bastante grande para prever la defensa en profundidad; un batallón puede defender una cabeza de puente aéreo 3 a 5 kilómetros de diámetro; una brigada puede ocupar una cabeza de puente aéreo 5 a 8 kilómetros de diámetro.

#### **4.2.1.3.2 Determinar fuerzas de reconocimiento y seguridad**

La seguridad en todas las direcciones es una consideración en cualquier operación aerotransportada, puesto que una cabeza de puente aéreo sostenible es esencialmente una defensa de perímetro.

- a) Las fuerzas de seguridad se aterrizan temprano en la posición de asalto. La línea de reconocimiento y de seguridad se establece inmediatamente 4 a 6 kilómetros de la línea de la cabeza de puente aéreo para producir seguridad a la fuerza aerotransportada durante su aterrizaje y reorganización. En los primeros instantes de una operación aerotransportada, la fuerza de seguridad actúa como fuerza inteligencia de combate. En fases más posteriores (cuando se han logrado las misiones del asalto, cuando la cabeza de puente aéreo es relativamente segura, y cuando más fuerzas están disponibles), actúa como fuerza de cobertura. Las misiones de la fuerza de seguridad son:

- (1) Para dar a la cabeza de puente aéreo la detección temprana.

- (2) Para desarrollar inteligencia, incluyendo la localización, la dirección, y la velocidad de un ataque enemigo.
- (3) Neutralizar la inteligencia enemiga y los fuegos indirectos sobre la cabeza de puente aéreo.
- (4) Para engañar al enemigo en cuanto a la localización real de la cabeza de puente aéreo.
- (5) Para retrasar e interrumpir el avance enemigo

#### 4.2.1.3.3 Determinar límites y organización para el combate

- a) **Límites:** Los comandantes visualizan el empleo de varias unidades de asalto de acuerdo al tipo de misión y la cantidad de recursos aéreos, para ello es necesario designar límites entre las unidades.

Para seleccionar y señalar los límites del asalto para las operaciones aerotransportadas, se consideran varios puntos:

- (1) Cada unidad debe identificar y asegurar su sector asignado; por lo tanto, los comandantes deben considerar límites simultáneamente con la organización para el combate. Para asignar límites, los comandantes subdividen el área en sectores con tareas bastante iguales (no necesariamente en sectores iguales). Esto requiere un análisis cuidadoso del enemigo, de las tareas que se deben cumplir, y del terreno dentro del área objetivo.
- (2) Los comandantes deben evitar dividir (entre dos unidades) la responsabilidad de la defensa de una avenida de aproximación en terreno crítico.
- (3) Los comandantes deben asegurarse el espacio adecuado de la maniobra en el sector, incluyendo las características críticas del terreno que controlan.



- (4) Los comandantes deben evitar de señalar límites de una manera tal que el obstáculo importante del terreno de un determinado área, divida un sector de la unidad; lo cual ocasiona problemas para maniobrar fuerzas.
  - (5) Los límites deben proporcionar el sitio adecuado de permitir que el comandante manibre fuerzas en ambos lados de los objetivos del asalto.
  - (6) Los comandantes deben elegir los límites que son reconocibles en el mapa y en el terreno. Los caminos no se deben utilizar como límite porque representan una avenida de aproximación de alta velocidad y requieren la necesidad de ser cubiertos con una designación de clara responsabilidad. En lugar, los comandantes pueden utilizar los ríos, corrientes, pistas del ferrocarril, y así sucesivamente.
  - (7) Idealmente, cada sector debe incluir por lo menos una ZL / ZA para permitir a la unidad de asalto aterrizar dentro del sector asignado durante el asalto. También facilita el reabastecimiento y la evacuación
  - (8) Los comandantes deben establecer los límites que servirán durante el asalto y durante operaciones subsiguientes. Éstos deben ser fácilmente reconocibles durante visibilidad limitada.
  - (9) Los comandantes deben planear puntos de coordinación en la intersección de los límites terrestres de la demarcación de la línea de la cabeza de puente aéreo y de la fuerza de seguridad.
- b) Organización para el combate:** Una vez que los comandantes hayan determinado las características principales del plan terrestre del asalto (el esquema de la maniobra y las acciones en el objetivo), organizan unidades para ejecutar sus misiones asignadas y determinan límites al

mismo tiempo. Para asegurar la unidad de esfuerzo o para aumentar la efectividad para el combate, todas las unidades subordinadas de cualquier comando se pueden organizar en una o más agrupaciones tácticas temporales, cada uno debajo de un comandante específico.

#### **4.2.1.3.4 Organización para el aterrizaje del asalto**

Después de que la organización para el combate para el aterrizaje del asalto se anuncie, las unidades se organizan en escalón de asalto, escalón de apoyo y de retaguardia, que ya fueron descritos con antelación en el capítulo II del presente manual.

#### **4.2.1.3.5 Designación de la reserva**

En operaciones aerotransportadas la designación de una unidad de reserva sigue los mismos procedimientos de planeación y empeño de una operación terrestre o de superficie cualquiera.

#### **4.2.1.3.6 Apoyo de fuego**

Comprende fuegos de preparación dentro de la cabeza aérea, fuegos de apoyo durante el asalto de los objetivos y fuegos para aislar el área objetivo y apoyar la fuerza aerotransportada en tierra. Estos fuegos, durante el asalto, se agregan a las unidades de maniobra, pero después de él revierten a su organización para control y apoyo centralizado.

#### **4.2.1.3.7 Contenido del plan**

Contiene los mismos puntos de una orden de operaciones (situación, misión, ejecución, aspc y mando /comunicaciones); considerando los siguientes aspectos:

- a. Objetivos
- b. Disponibilidad de las ZL –ZA y ZE.
- c. Misiones a todos los componentes comprometidos en el asalto.



- d. Zonas de ataque, sectores o áreas de operación con medidas gráficas de control.
- e. Organización de tareas incluyendo relaciones de mando.
- f. Localización y tamaño de las reservas.
- g. Apoyo de fuego incluyendo medidas gráficas de control.
- h. ASPC.

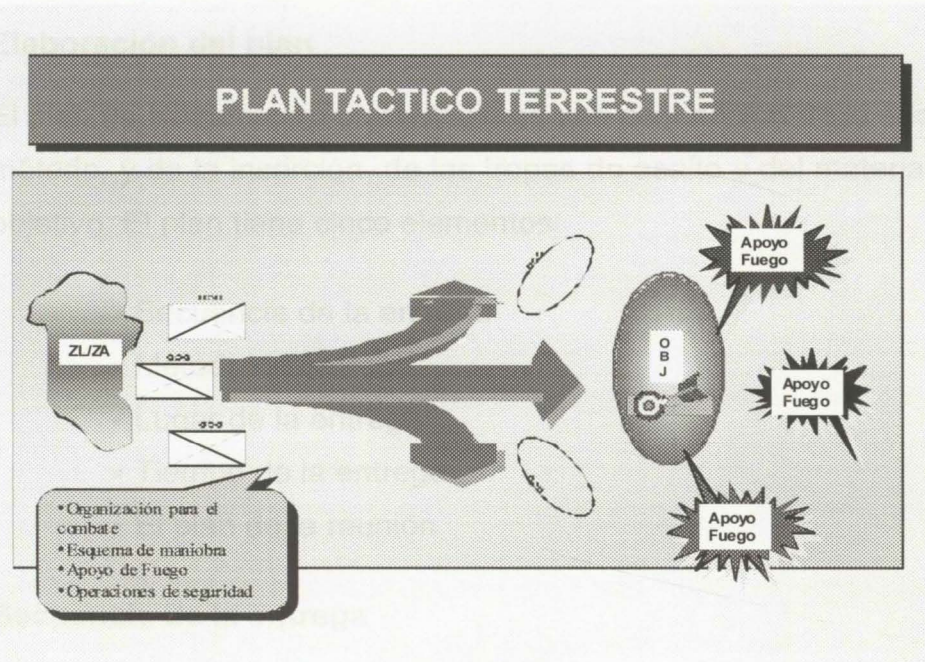


Figura No. 5

#### 4.2.2 Plan de lanzamiento y aterrizaje

Una vez desarrollado el plan táctico terrestre, el comandante de la fuerza de asalto en estrecha coordinación con el líder de vuelo, elaboran el plan de lanzamiento y aterrizaje; denominado así porque contempla en su esencia el lanzamiento de paracaidistas, el aterraje de los mismos o el aterrizaje de las aeronaves en las zonas respectivas; normalmente, cuando se emplean los helicópteros para aerotransportar las tropas como parte del asalto aéreo, este plan se denomina de desembarque.



El plan tiene como propósito colocar las tropas en el área objetivo en el momento y el lugar apropiados, para desde allí ejecutar el plan táctico terrestre. La ejecución exitosa del plan de aterrizaje es vital para la disposición rápida de las tropas para el combate, para la protección de la fuerza, y para la realización subsiguiente de la misión.

#### **4.2.2.1 Elaboración del plan**

El plan de lanzamiento o aterrizaje es una descripción de la secuencia, del método, y de la inserción de las tropas de asalto y del material en el área objetivo. El plan tiene cinco elementos:

- Secuencia de la entrega
- Método de entrega
- Lugar de la entrega
- Tiempo de la entrega
- El plan de la reunión

##### **4.2.2.1.1 Secuencia de la entrega**

Hace referencia a la cantidad de hombres que deben ser lanzados o aterrizados en un espacio de tiempo determinado. Las prioridades del comandante dentro del plan táctico terrestre determinan la secuencia de la entrega. La limitación de recursos aéreos, las condiciones meteorológicas y el tamaño de las zonas de aterrizaje (ZA) y zonas de lanzamiento (ZL), pueden influenciar en la secuencia de entrega. El comandante del componente aéreo determina las asignaciones finales de los recursos aéreos después de discutir y analizar el plan del aterrizaje. Una fuerza de asalto inicial puede preceder la columna principal del puente aéreo integrado por las demás tropas, armas de apoyo y los equipos. Esta fuerza inicial coloca y opera las ayudas de navegación y demarcación en las ZA, para ello cuentan con especialistas denominados exploradores. Medios aéreos artillados y de apoyo aéreo cercano proporcionan seguridad



durante la maniobra; mientras los sistemas de inteligencia de alta movilidad proporcionan la vigilancia en las áreas nombradas de interés e informes al comandante de la fuerza de tierra y al comandante de la organización militar conjunta a cargo de la operación.

#### 4.2.2.1.2 Método de entrega

Refleja la manera como los hombres, equipo, abastecimientos y armamento van a ser introducidos al área objetivo.

- a) **Método de paracaídas:** Es el método principal que identifica las operaciones aerotransportadas, cuyo uso se explica en el capítulo V, "Operaciones con paracaídas", del presente manual FF.MM. 3-2. Este método permite rapidez y entrega casi simultánea de la fuerza en la ZL/ZA. Durante el planeamiento se elige cualquier terreno libre de obstáculos que permita que la fuerza del asalto aterrice cerca de objetivos. En algunos casos y con equipo especial de salto libre, puede entregar a personal en terreno con condiciones extremas y difíciles.
- b) **Método mediante aterrizaje:** Este método suele emplearse cuando el área o cabeza de puente está asegurada y se aterrizan aeronaves con tropas aerotransportadas. Para el empleo de aviones requiere un terreno apropiado llano; esta desventaja permite que hoy se explote el uso del helicóptero cuyo uso es más versátil.
- c) **Método de entrega vertical:** Este método es propio de operaciones de asalto aéreo y con el empleo de helicópteros transportando las tropas y equipo, entregándolas en las ZD previstas durante el planeamiento; incluye las diferentes técnicas de descenso por soga. Para mayor información se debe consultar el Manual Conjunto de Asalto Aéreo FF.MM. 2-25 y el Manual de Ejército Operaciones de Asalto Aéreo FM. 90-4.

#### 4.2.2.1.3 Lugar de entrega

Hace referencia a las zonas de lanzamiento y de aterrizaje (Z/A/L); las cuales deben tener suficiente capacidad para recibir la fuerza de asalto; su localización debe facilitar la ejecución del plan táctico; para ello se ubican lo más cerca posible de objetivos de asalto y de las áreas cabeza de puente. En su selección participan los oficiales de inteligencia y operaciones de la organización militar conjunta, así como el comandante de la misma, el comandante de la fuerza de asalto y el líder de vuelo, o en su efecto el comandante del componente aéreo, quien aporta su conocimiento técnico sobre los siguientes factores:

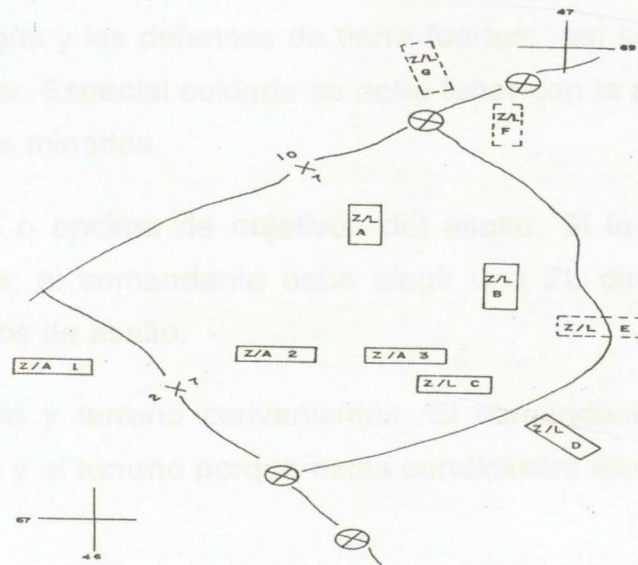


Fig. No. 6  
Plan de lanzamiento o aterrizaje

- Tamaño y forma de la Z/L o Z/A.
- Condiciones de la pista (pendiente-obstáculos-consistencia).
- Efectos del viento (dirección - velocidad).
- Altura y longitud de la pista.

Además de las zonas principales se seleccionan otras secundarias y alternas fuera de la cabeza de puente. Los comandantes deben considerar los factores siguientes al hacer sus selecciones:



- a. Facilidad de la identificación. Las ZL/ZA deben ser fáciles de identificar desde el aire. Los pilotos y los navegadores del puente aéreo coordinan con el comandante terrestre de la fuerza de asalto, quien a su vez se asesora del Jefe de Salto y del Explorador para la identificación de las zonas; normalmente se prefiere confiar en el reconocimiento visual de las características del terreno para entregar exactamente personal y equipo.
- b. Evitar fuego enemigo. El comandante debe elegir una ZL/ZA que permita que las unidades eludan los recursos de defensa aérea enemigos y las defensas de tierra fuertes; así se trate de un enemigo irregular. Especial cuidado se debe tener con la probable existencia de campos minados.
- d. Cerca o encima de objetivos del asalto. Si la situación enemiga lo permite, el comandante debe elegir una ZL directamente encima de objetivos de asalto.
- e. Tiempo y terreno convenientes. El comandante debe considerar el tiempo y el terreno porque estas condiciones afectan la utilidad de una ZL/ZA.

(1) Tiempo. Los comandantes deben considerar las condiciones atmosféricas al seleccionar ZL. Los efectos adversos del tiempo pueden ser devastadores. Las condiciones de visibilidad limitada pueden representar una ventaja para la cubierta cuando se saben emplear, pero al mismo tiempo pueden constituir un limitante para la operación. Los vientos excesivos también obstaculizan este tipo de operaciones.

(2) Terreno. El terreno plano o de balanceo es deseable; debe estar relativamente libre, pero no necesariamente claro de obstáculos. Los obstáculos en una ZL no cubrirán a los paracaidistas durante el aterraje sino aumentarán las probabilidades de riesgo y accidente.

Los comandantes deben evitar obstáculos artificiales más de 150 pies (46 metros) sobre el nivel de la ZL/ZA dentro de un radio de 3 millas náuticas. Las alturas no necesitan ser consideradas un peligro a menos que representan la ocupación de puntos críticos por parte del enemigo. Las alturas de más de 1.000 pies (305 metros) sobre la superficie del sitio no deben estar más cercanas de 3 millas náuticas a las ZL para operaciones nocturnas.

- f. Mínimos trabajos de ingenieros en ZA. Debido a la limitación del apoyo de ingenieros en una fuerza aerotransportada, las zonas de aterrizaje seleccionadas deben tener un requisito mínimo para la construcción y el mantenimiento.
- g. Apoyo mutuo. Los comandantes deben seleccionar ZL/ZA que proporcionen apoyo mutuo entre las tropas de asalto.
- h. Configuración. Se debe determinar la forma, el tamaño, y la capacidad exactos que se necesitan, de acuerdo al tamaño y nivel de planeamiento de la fuerza de asalto.
  - (1) Forma. Las formas más deseables para ZL son rectangulares y para ZA son redondas; éstos permiten una opción más amplia de las direcciones del acercamiento del transporte aéreo. Sin embargo, también requieren la navegación exacta y la sincronización para evitar colisiones.
  - (2) Tamaño. La ZL debe ser bastante grande para ubicar la fuerza aerotransportada empleada; una ZL que permite que la aeronave deje en una vuelta toda la fuerza o la carga, es deseable. Los sobrevuelos repetidos sobre una misma área son peligrosos porque alertan al enemigo.
    - (a) Una ZL extensa puede permitir que se utilicen varios puntos de impacto señalados y, aunque es deseable saturar el área



objetivo en el tiempo más corto posible, hay un límite razonable a la cantidad de personal que pueda ser concentrado en una sola zona. Por lo tanto, puede ser deseable utilizar puntos múltiples del impacto en una sola ZL.

(3) Capacidad. La capacidad de la ZL se basa en el número previsto de las unidades que se concentrarán y de su patrón de dispersión.

i. Orientación. La orientación del área influye para la entrega más rápida posible de la fuerza aerotransportada en el área objetivo.

(1) Los paracaidistas son más probables de hacer llegar más allá de la ZL que el aterrizaje corto. Por lo tanto, la selección del borde posterior de la ZL debe estar en el objetivo para colocar al personal responsable del objetivo primario del asalto en el frente del avión de modo que este salga de último.

(2) Las zonas de entrega que requieren patrones de tráfico aéreo que se interceptan, deben ser evitadas siempre que sea posible. Retrasan la entrega simultánea de la fuerza debido a los requisitos de seguridad para escalonar

k. Número de las zonas de lanzamiento o de las zonas de aterrizaje. El número de ZL que se utilizará depende del número, del tamaño, y de la posición relativa de sitios convenientes; el plan de la brigada de la maniobra; y la situación enemiga prevista. Varias fuerzas de asalto pueden aterrizar sucesivamente en la misma ZA, en áreas separadas, o en áreas adyacentes dentro de una sola ZL general y amplia.

(1) El uso de una sola ZL/ZA tiene las siguientes ventajas:

(a) Permite mayor flexibilidad en el plan de la maniobra y el plan de apoyo de fuegos

(b) Facilita la coordinación y el control de las fuerzas de asalto.

- (c) Aplica el principio de la masa.
  - (d) Favorece el apoyo logístico.
  - (e) Disminuye en una sola el área vulnerable.
- (2) El uso de una sola ZL/ZA también tiene desventajas:
- (a) Retarda la acumulación de tropas para el combate
  - (b) Se pierde el factor sorpresa.
  - (c) Permite que el enemigo enfoque sus esfuerzos a dicha área.

Para demás consideraciones de las zonas de lanzamiento y de aterrizaje, se debe tener en cuenta el Manual de Paracaidista; así mismo, los procedimientos técnicos y tácticos de la Fuerza Aérea, la Aviación de Ejército y la Aviación de Armada, según los recursos aéreos que se empleen.

#### **4.2.2.1.4 Tiempo de entrega**

No existe regla para la sincronización de una operación aerotransportada; el tiempo varía con cada situación; sin embargo, la fuerza aerotransportada intentará conducir asaltos aerotransportados durante visibilidad limitada para proteger la fuerza y para sorprender al enemigo. El comandante de la organización conjunta militar, fija el momento específico de la entrega. Sin embargo, para el plan del aterrizaje, los tiempos se indican en términos de H- (cuando el primer paracaidista sale del avión). Las consideraciones siguientes afectan la sincronización de la operación.

- a) Tipo de misión.
- b) Visibilidad
- c) Lanzamientos y/o aterrizajes nocturnos
- d) Lanzamientos y/o aterrizajes diurnos



e) Intervalos requeridos de lanzamiento

#### **4.2.2.1.5 Plan de reunión**

Es la transición entre el plan de lanzamiento/aterrizaje y el plan táctico. Las unidades de maniobra de la fuerza de asalto pueden reunirse en varias áreas o en una general; ello depende del tipo de misión, de los objetivos y de las Z/L o Z/A empleadas. Las áreas deben proporcionar buena cubierta y protección, facilitar la dispersión y el movimiento hacia los objetivos de asalto

#### **4.2.3 Plan de movimiento aéreo**

Después del desarrollo del plan de lanzamiento y aterrizaje, se comienza a desarrollar el plan del movimiento aéreo. Este plan apoya los dos planes anteriores. Proporciona la información requerida para mover la fuerza aerotransportada desde las bases de lanzamiento de las aeronaves al área objetivo. El plan va anexo a la ORDOP e incluye el periodo desde cuando las unidades están embarcadas hasta que salen de la aeronave.

En una operación conjunta, aunque el comandante del componente de la fuerza aérea es el responsable de ejecutar la fase del movimiento aéreo, el plan del movimiento aéreo es producto del planeamiento conjunto entre el comandante de la fuerza de superficie y el de la fuerza aérea, comunes a la organización militar conjunta. El ejército contribuye con su plan de lanzamiento y aterrizaje. De la fuerza aérea se obtiene los controles al plan de aterrizaje del ejército, las coordenadas del despegue, los tiempos de vuelo que sirven para asegurar la secuencia de llegada apropiada en el ZL/ZA/ZE. La fuerza aérea también señala puntos rendez-vous y desarrolla los diagramas de las rutas de vuelo. La combinación de METTT-C y la orientación de ZL/ZAL/ZE determinan la orientación de las rutas del vuelo.

#### 4.2.3.1 Elementos del plan

El plan del movimiento aéreo contiene la información requerida para asegurar el cargamento y la entrega eficiente de unidades al área objetivo, en la secuencia, tiempo y el lugar apropiados de apoyar el plan táctico terrestre. (VER ANEXO No. 1)

**a) Elementos de la tabla del movimiento aéreo:** La tabla del movimiento aéreo forma la parte principal del plan, se elabora buscando obtener máxima utilización de la capacidad de las aeronaves, evitando la repartición innecesaria de unidades orgánicas; y asegurando que las armas, municiones, equipos y abastecimientos lleguen con su respectiva unidad a las Z/L o Z/A previstas; incluye los siguientes elementos:

- Base de lanzamiento de las aeronaves.
- Número y tipo de aeronave
- Identidad de la unidad del elemento del puente aéreo.
- Nombre de cada comandante por entregas de la FAC
- Método del empleo para cada aeronave
- Identidad de la unidad de superficie
- Nombre de cada comandante de la fuerza de superficie
- Tiempos de embarque.
- Tiempos del despegue.
- Tiempos de retorno
- ZA principales y alternas señaladas
- Tiempo del lanzamiento o aterrizaje
- Observaciones tales como instrucciones especiales, equipo principal, y localización de los miembros principales de la cadena de mando.



**b) Elementos adicionales:** Además de las tablas del movimiento aéreo, el plan contiene la información siguiente:

- Diagrama de ruta del vuelo.
- Formación de vuelo
- Control del tráfico aéreo.
- Concentración para el movimiento.
- Cargas permisibles de la cabina
- Maniobra del avión en el espacio de tierra.
- Diagrama del estacionamiento del avión.
- Áreas de alistamiento del personal y del equipo de superficie en la base de lanzamiento.
- Procedimientos de emergencia incluyendo el planeamiento de CSAR.
- Consideraciones del tiempo.

#### 4.2.3.2 Diagramas de rutas de vuelo

Es un apéndice al plan de movimiento aéreo; lo elabora preferencialmente el comandante del componente aéreo, como un calco complementario al calco de operaciones. En él se señalan los corredores aéreos y puntos de control aéreo, tanto de las rutas principales como alternas. Así mismo, se demarcan las áreas y zonas de embarque, las Z/L y Z/A que previamente le ha indicado el comandante terrestre de la fuerza de asalto. Para el caso que se empleen helicópteros, se deben estipular zonas de desembarco Z/D. En los diagramas pueden indicarse los límites de la cabeza aérea (ver figura No. 7)

**a) Rutas de vuelo:** Se seleccionan principales y alternas tomando como referencias puntos de control sobre el terreno que permitan máxima flexibilidad y adaptabilidad a situaciones imprevistas. La ruta inicia en

el punto de partida (PP) y termina en el punto de despliegue (PD); en lo posible deben ser:

- 1) Tan cortas como sea posible
- 2) Evitar cambios de rumbo de más de 45°
- 3) A cubierto de la observación enemiga
- 4) Protegidas del fuego directo enemigo
- 5) Itinerario de navegación fácil
- 6) Que no sobrevuelen áreas urbanas
- 7) Que evite unidades y posiciones de defensa aérea enemigas.
- 8) Que no interfiera el fuego de las propias tropas.

**b) Corredor aéreo:** Es el espacio alrededor de una ruta aérea que debe mantenerse libre del fuego de artillería o de interferencia de otras aeronaves en vuelo. Su tamaño puede variar, por lo general se extiende 200 a 300 mts. a cada lado y unos 500 mts. arriba y abajo de la ruta.

**c) Puntos de control aéreo:** Los (PCA) son puntos donde la ruta de vuelo sufre cambios de dirección. Generalmente se marcan sobre referencias del terreno fácilmente identificables desde el aire y pueden utilizarse ayudas electrónicas de aeronavegación. Cada ruta debe tener tantos PCA como sean necesarios para un efectivo control del movimiento aéreo de cada serie.



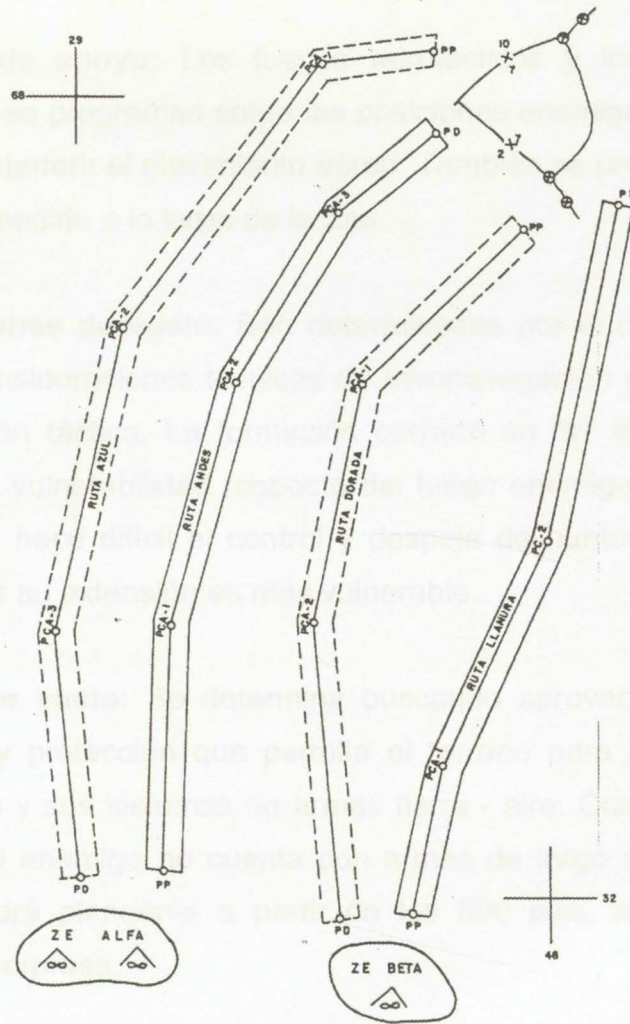


Figura No. 7  
Diagrama rutas de vuelo

- d) **Punto de partida:** El (PP) es el punto donde comienza la ruta de vuelo una vez la serie de aeronaves deja el área de embarque. También es donde comienza la ruta de retirada después del lanzamiento o aterrizaje en los Z/L/A.
- e) **Punto de despliegue:** El (PD) es el punto próximo a las áreas de desembarque o lanzamiento donde termina la ruta de vuelo y comienza la aproximación a las Z/L/A.

- f) **Fuegos de apoyo:** Los fuegos aerotáticos y los de artillería de campaña se programan sobre las posiciones enemigas detectadas que puedan interferir el movimiento aéreo. También se prevé desencadenar fuegos a pedido a lo largo de la ruta.
- g) **Formaciones de vuelo:** Son determinadas por el comandante aéreo según consideraciones técnicas de aeronavegación y las que imponga la situación táctica. La formación cerrada en "V" facilita el control y reduce la vulnerabilidad respecto del fuego enemigo. El utilizar largas columnas hace difícil el control y despeje de puntos a lo largo de la ruta, y por su extensión es más vulnerable.
- h) **Altitud de vuelo:** Se determina buscando aprovechar al máximo la cubierta y protección que permita el terreno para eludir los radares enemigos y sus sistemas de armas tierra - aire. Cuando haya certeza de que el enemigo no cuenta con armas de largo alcance la ruta de vuelo podrá planearse a partir de los 800 pies, a efecto de lograr máxima sorpresa.
- i) **Velocidad:** Como generalmente en los movimientos aéreos participan aeronaves de diverso tipo, el control horario se hará con base en las aeronaves más lentas.
- j) **Control de tráfico aéreo:** En el nivel operacional se efectúa a través de personal de control aéreo de la Fuerza Aérea; en el nivel táctico se desarrolla por parte de tropas de superficie a través de paracaidistas exploradores que son orgánicos de la fuerza de asalto aerotransportada y quienes saltan primero con la misión de ubicar, demarcar y orientar las aeronaves a la ZL seleccionada. Una vez asegurada la cabeza aérea se entrega la responsabilidad al personal de seguridad de bases de la Fuerza Aérea o del componente aéreo.



#### 4.2.4 Plan de embarque

Se realiza conjuntamente con en el plan de movimiento aéreo PMA y en él se asegura que las fuerzas de asalto, el equipo y los abastecimientos sean abordados en las aeronaves correspondientes. La integridad táctica de la unidad debe mantenerse cuando se planeen las cargas de las aeronaves.<sup>12</sup>

##### 4.2.4.1 Elementos del plan

El plan de embarque PE incluye:

- La selección, organización y control de las zonas de embarque ZE.
- Los procedimientos para el control y la disposición del personal en las bases de lanzamiento de la operación aerotransportada.

**a) Zona de embarque:** Es el sitio determinado de cargue y abordaje, en el cual se asignan las prioridades para el movimiento de las tropas, abastecimiento y equipo.

**b) Los procedimientos para el control y la disposición del personal:** El personal se debe organizar por aeronaves y por salida de vuelo; es decir el turno de salida que corresponde de acuerdo a la ida y regreso de las aeronaves a la base de lanzamiento. Entre mayor sea la cantidad de tropas que se requieran proyectar en un área de operaciones y menores los recursos aéreos, aumentan la cantidad de salidas de vuelo. La organización contempla las siguientes normas para el abordaje en las aeronaves:

- 1) Conservar la integridad táctica, manteniendo intacta la unidad de mando; batallones, compañías, pelotones, escuadras y equipos.

<sup>12</sup> Manual Conjunto de Asalto Aéreo. 1ª. Edición. FF.MM. 2-25

- 2) Asegurar que se distribuyan los hombres, armas de acompañamiento y equipo especial, entre las distintas aeronaves, para evitar la pérdida del control de los mismos o el de todo un determinado recurso, en caso de que se pierda una aeronave.

La responsabilidad de elaborar y presentar este plan es del comandante de la fuerza de asalto o comandante de superficie que actúa en la operación, con la asesoría táctica y técnica del comandante del componente aéreo o del líder de vuelo.

#### **4.2.5 Plan de reunión**

El PR se basa en el PE, este plan sincroniza la llegada de las tropas, helicópteros, equipo y apoyo logístico a las ZE y/o BL (Bases de lanzamiento); debe permitirle a la Unidad estar preparada para hacer el embarque como mínimo 15 minutos antes de la hora de llegada de las aeronaves.

La responsabilidad de elaborar y presentar este plan es del comandante de la fuerza de superficie o de asalto que actúa en la operación, con la asesoría táctica y técnica del comandante del componente aéreo o del líder de vuelo.

##### **4.2.5.1 Preparación previa**

Las unidades de superficie y aéreas deben realizar una preparación previa de alistamiento antes de consolidar el encuentro de las mismas en las pistas o bases de lanzamiento.

- a) **Alistamiento:** Tan pronto como una unidad se notifique de una operación aerotransportada, comienza el planeamiento inverso



necesario para el alistamiento de las aeronaves, el cual se debe realizar según los procedimientos inherentes de la Fuerza Aérea y de los elementos de Aviación Ejército y Aviación Naval que participen en la operación.

**b) Ensayos:** Los ensayos se conducen siempre en cada grado de planeamiento y comando. Identifican debilidades potenciales en la ejecución y sirven para obtener la sincronización. Estos ensayos se deben ejecutar en periodos de entrenamiento por parte de las unidades disponibles que tienen la especialidad en esta área operacional.

**c) Reunión, inspección. y mantenimiento:** Tan pronto como sean practicables, las unidades monten el equipo y los elementos que son necesarios para el área objetivo. Las inspecciones se celebran para determinar el estado del equipo; se realiza el mantenimiento de los paracaídas, los aforajes de la carga. Los comandantes de las tropas de superficie reúnen a los soldados y conducen la preparación final que incluye:

- (1). Información a las tropas, planeada y efectuada por los oficiales de operaciones e inteligencia después de aislar el área de concentración.
- (2). Verificaciones finales para asegurarse que el equipo que debe llevarse se encuentra disponible y funciona.
- (3). Se suministran los servicios necesarios al personal. Estos servicios incluyen: dinero, servicio religioso y correos.
- (4). Preparación de empaques para abastecimientos de asalto.
- (5). Completar la preparación de cargas para lanzamiento pesado.

(6). Suministro de mapas, fotografías y equipo de supervivencia.

(7). Suministro de raciones de campaña y munición.

(8). Rendición de informes solicitados.

**d) Almacenaje de artículos innecesarios:** La ropa y el equipo individual y el equipo de la unidad no necesitado en el área objetivo se embalan y se almacenan.

#### **4.2.5.2 Movimiento al área de reunión**

Las áreas de reunión de las tropas de superficie se deben ubicar cerca de las pistas o bases de lanzamiento para limitar el movimiento. Cuando se trata de aeropuertos y bases aéreas de tráfico continuo, se deben observar las medidas de restricción, seguridad y control de tráfico que tiene impuestas el comandante de dicha base, con el fin de evitar accidentes. Igual situación se debe practicar cuando se empleen zonas de helipuerto ubicadas en unidades de superficie.

#### **4.2.5.3 Medidas pasivas de seguridad**

La concentración de fuerzas antes de la reunión se debe evitar para guardar secreto inminente de las operaciones y para negar blancos lucrativos al enemigo, sea este regular e irregular. Cuando se trata de un enemigo con capacidad aérea de ataque, las técnicas de dispersión incluyen lo siguiente:

a. Movimiento. Las unidades se mueven rápidamente en la oscuridad a las áreas de lanzamiento



b. Control. El personal llega después que se hayan embarcado en las aeronaves el material y equipo

c. Preparación. Los comandantes de superficie preparan sus tropas para embarcar en el menor tiempo posible, antes de la llegada al sitio de embarque

d. Dosificación al embarcar. Cuando el tamaño de las tropas a embarcar es mayor a un batallón, los comandantes evitan de embarcar a más de 50% por ciento de tropa en un solo punto en cualquier momento.

#### 4.2.5.4 Selección de las pistas o campos de lanzamiento

La selección de las bases, pistas o áreas de lanzamiento de las aeronaves, se realiza durante el PMTD, tomando como base las características de la misión, la seguridad del secreto y la oportunidad que se requiere sobre el área objetivo; para una adecuada selección, se consideran los factores siguientes:

- Distancia y vías de acceso a los campos o bases aéreas
- Tiempo disponible.
- Instalaciones existentes.
- Requisitos de las comunicaciones, mando y control.
- Localización de unidades de superficie que participan.
- Seguridad/vulnerabilidad a la acción enemiga.
- Apoyo logístico disponible o requerido.

## CAPITULO V

### EMPLEO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

Por la versatilidad de su empleo, las operaciones aerotransportadas conjuntas, puede darse dentro del marco de operaciones regulares, también llamadas convencionales y dentro de operaciones contra fuerzas irregulares; para su realización se requieren realizar un tipo de operaciones específicas, ligadas al método de empleo. El presente capítulo tiene como propósito ilustrar la manera como se pueden dar todas éstas.

#### 5.1 OPERACIONES REGULARES

Las operaciones aerotransportadas pueden darse dentro del marco de operaciones regulares, como complemento y apoyo de las operaciones de superficie, a través de misiones especiales. En este sentido, a continuación se relacionan las operaciones regulares reconocidas doctrinalmente y la forma como se pueden presentar en éstas, las operaciones aerotransportadas.

##### 5.1.1 Operaciones ofensivas

Tomando como base que las operaciones aerotransportadas son consecuencia de un planeamiento previo y detallado; se consideran cuatro los tipos de operaciones ofensivas donde éstas se pueden presentar como parte de un esfuerzo principal o de un esfuerzo secundario, también llamado de apoyo, a saber: Movimiento al contacto, ataque coordinado, explotación y persecución.

##### 5.1.1.1 Movimiento al contacto

Se conduce para ganar o reestablecer el contacto con el enemigo; tiene como propósito colocar tropas en posiciones ventajosas que permitan un rápido desarrollo de la situación antes de que se llegue a un combate decisivo. Las tropas de superficie, para el avance, destacan adelante una



fuerza de cobertura (ver figura No. 8) con misiones de seguridad y reconocimiento, dentro de las cuales se requiere detectar y neutralizar elementos de reconocimiento enemigo, así como la de destruir unidades que puedan interferir el avance del cuerpo principal. Durante el desarrollo de estas actividades se puede presentar la captura y control de terreno crítico.

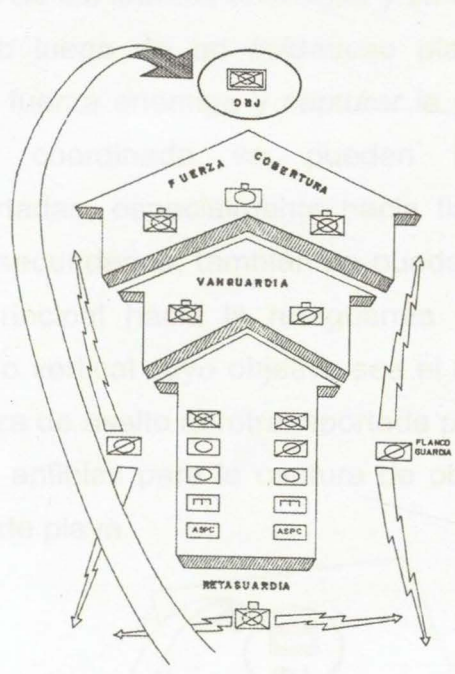


Figura No. 8  
Movimiento al contacto

Una fuerza de asalto aerotransportada, puede ser empleada dentro de un movimiento al contacto, lanzándose en profundidad con misiones de reconocimiento e inteligencia, sabotaje a recursos prioritarios del enemigo enlace y apoyo a la fuerza de cobertura, captura de puntos críticos, protección de puntos críticos como: puentes, infraestructura petrolera y eléctrica. El empeño directo contra tropas enemigas, depende del tamaño y recursos asignados; sin embargo se debe reconocer que una vez la fuerza de asalto aerotransportada esté en tierra, su movilidad y velocidad

se reduce; por ello en este tipo de operaciones se busca ocupar cabezas aéreas hasta la llegada de las fuerzas terrestres de cobertura y vanguardia.

#### 5.1.1.2 Ataque coordinado

Es la operación ofensiva que normalmente se conduce después de un movimiento al contacto exitoso, y cuando se conoce exactamente la composición de las fuerzas enemigas y su disposición sobre el terreno. Se lleva a cabo luego de un cuidadoso planeamiento y su propósito es destruir una fuerza enemiga y capturar la posición que ocupa. Dentro de un ataque coordinado se pueden llevar a cabo operaciones aerotransportadas, especialmente hacia flancos vulnerables como parte de ataques secundarios; también se pueden conducir como parte de una operación principal hacia la retaguardia del enemigo, a través de un envolvimiento vertical cuyo objetivo sea el mando y control (ver figura No. 9). Una fuerza de asalto aerotransportada puede emplearse como parte de operaciones anfibas para la captura de objetivos cercanos o próximos a una cabeza de playa.

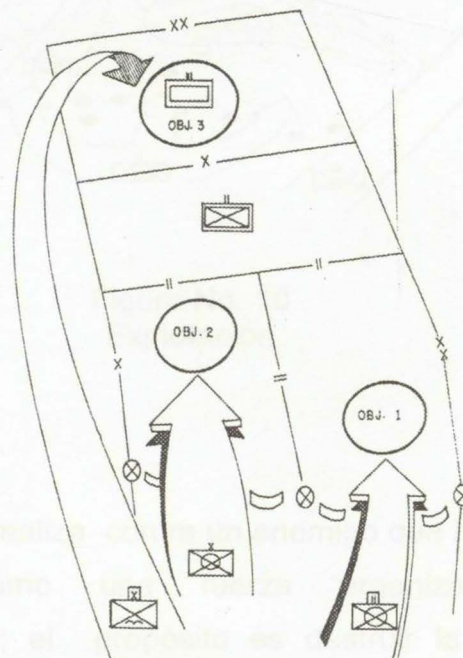


Figura No. 9  
Ataque coordinado



### 5.1.1.3 Explotación

Este tipo de operación se conduce luego de un ataque exitoso con el propósito de destruir la capacidad enemiga de organizarse, defenderse o replegarse ordenadamente; para ello se emplean fuerzas altamente móviles (mecanizadas-blindadas), las cuales ejercen continua presión sobre las fuerzas enemigas y paralelamente capturan objetivos avanzados que corten el avance de éstas. Dentro de esta última consideración se pueden emplear fuerzas de asalto aerotransportadas (ver figura No. 10), con el fin de alcanzar objetivos y puntos críticos en profundidad, que coadyuven a alcanzar el éxito durante la explotación.

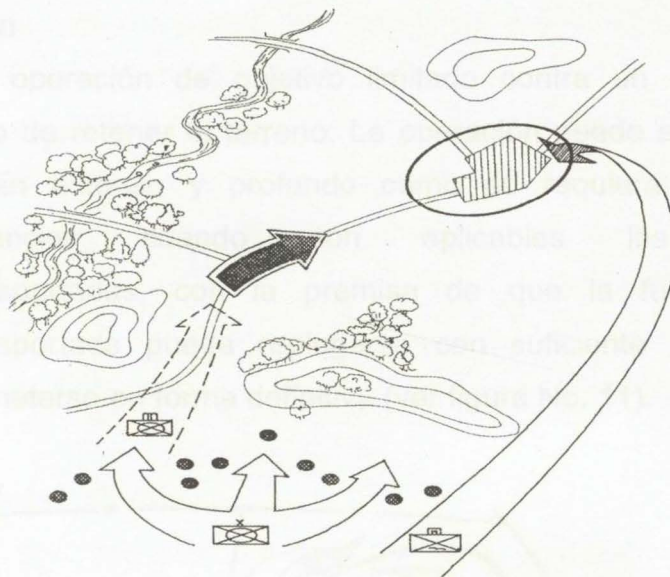


Figura No. 10  
Explotación

### 5.1.1.4 Persecución

Esta operación se realiza contra un enemigo que ha perdido su capacidad de combatir como una fuerza organizada y se repliega desordenadamente; el propósito es destruir la fuerza enemiga y en consecuencia no se utilizan objetivos referidos al terreno sino al enemigo

que huye. En consecuencia, se puede emplear una fuerza de asalto aerotransportada en profundidad, que boquee las rutas de repliegue del enemigo, con el fin de obtener su destrucción total.

#### 5.1.1.6 Otros tipos de operaciones ofensivas

Dentro de las anteriores operaciones ofensivas generales, existen otras operaciones menores que pueden implicar el empleo de fuerzas aerotransportadas y que son: Incursión, finta, demostración de fuerzas y relevos.

##### 1) Incursión

Es una operación de objetivo limitado contra un enemigo sin el propósito de retener el terreno. La operación puede ejecutarse en un frente tan extenso y profundo como se requiera; es en tales circunstancias cuando son aplicables las operaciones aerotransportadas, con la premisa de que la fuerza de asalto aerotransportada pueda replegarse con suficiente oportunidad sin comprometerse en forma definitiva (ver figura No. 11).

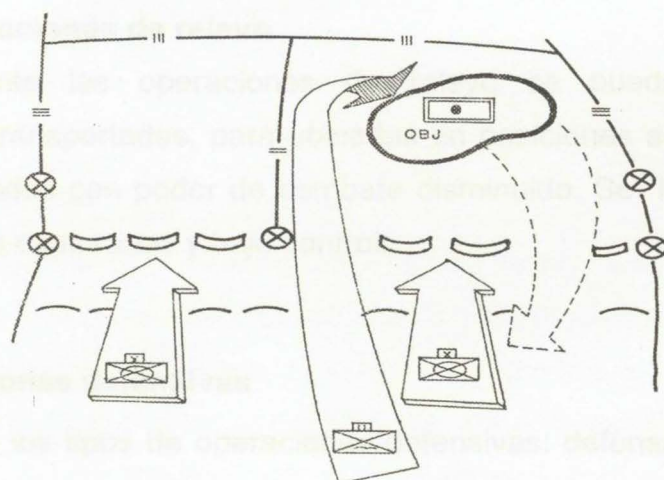


Figura No. 11  
Incursión



## **2) Finta**

Es una operación de engaño cuyo propósito es distraer la atención del enemigo respecto del ataque principal. Una fuerza de asalto aerotransportada puede ser empleada sobre un objetivo limitado, con el fin de concentrar hacia allí la atención del enemigo, sin entrar en contacto directo; puede ejecutarse antes o simultáneamente con el ataque principal.

## **3) Demostración de Fuerza**

Es un despliegue significativo de fuerzas en un área aparentemente no disputada; sus propósitos son similares a los de la finta, pero el máximo efecto se alcanza cuando se logran ubicar en varios frentes un número considerable de unidades y de gran tamaño, que producen un efecto intimidatorio que obliga al enemigo a distraer fuerzas en áreas dispersas vulnerables. Por su versatilidad y movilidad, fuerzas de asalto aerotransportadas pueden ser desembarcadas en tanta multiplicidad de frentes permita el terreno, los recursos aéreos y la cantidad de tropas disponible, logrando el objetivo propuesto.

## **4) Operaciones de relevo**

Durante las operaciones de relevo se pueden emplear tropas aerotransportadas, para ubicarlas en posiciones adelantadas y relevar unidades con poder de combate disminuido. Se llevan a cabo sobre áreas capturadas y bajo control.

### **5.1.2 Operaciones defensivas**

Son dos los tipos de operaciones defensivas: defensa de área y defensa móvil; en cualquiera de ellas se puede ejecutar operaciones aerotransportadas, como parte de contraataques dentro del BODAC o

como ataques de desarticulación para detener una ofensiva enemiga y capturar áreas decisivas del terreno.

### 5.1.2.1 Defensa de área

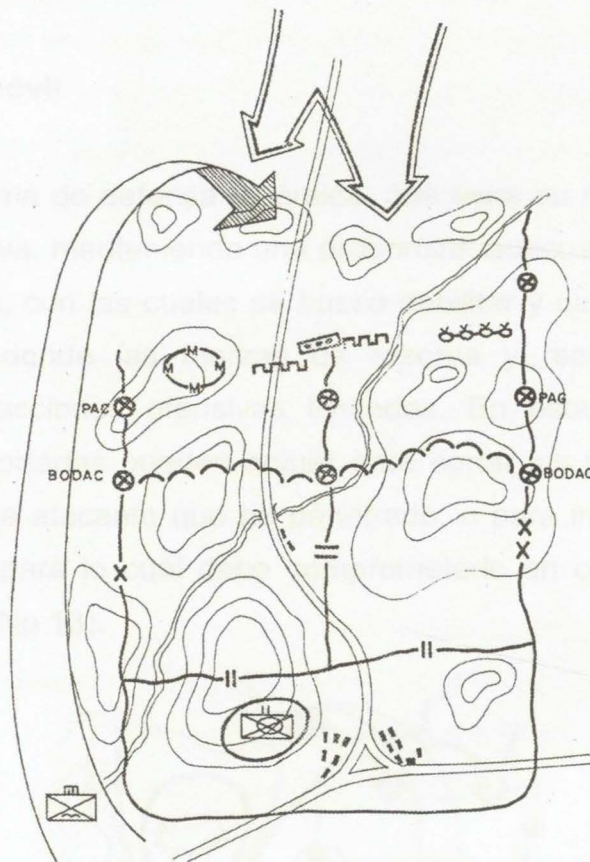


Figura No. 12  
Defensa de área

Es aquella en que, el defensor retiene terreno con un dispositivo muy fuerte en las líneas adelantadas, desde donde desencadena todo su poder de combate para detener, desarticular y destruir la fuerza atacante. Se planea desde el comienzo para aceptar un combate decisivo a lo largo del BODAC, dando máximo uso al contraataque dentro o delante de él. En una defensa de estas características, tiene aplicación las operaciones aerotransportadas normalmente con fuerzas especiales en misiones de



desarticulación y desorganización del ataque enemigo, a través de la eliminación de su mando y control; pero sin empeñarse directamente. También se pueden emplear contra objetivos de la retaguardia del enemigo, especialmente para cortar las líneas de abastecimientos (ver figura No.12) y de esta manera neutralizar y demorar el ataque enemigo.

### 5.1.2.3 Defensa móvil

Es una forma de defensa dinámica, que tiene su mayor poder de combate en la reserva, manteniendo una proporción adecuada de fuerzas en el área adelantada, con las cuales se busca debilitar y canalizar al atacante hasta un punto donde las fuerzas de reserva y reacción puedan destruirlo mediante acciones ofensivas limitadas. En esta operación, las fuerzas aerotransportadas pueden actuar para cortar las líneas de abastecimiento de la fuerza atacante que ha penetrado, o para impedirle que emplee sus refuerzos, para lo cual debe comprometerlo en combate prematuramente (ver figura No.13).

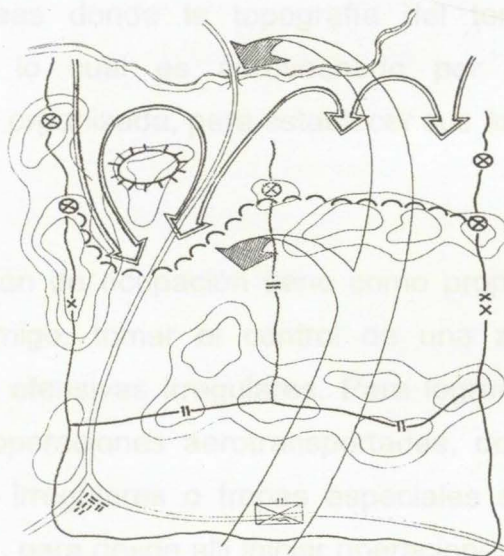


Figura No. 13  
Defensa móvil

### 5.1.3 Operaciones retrógradas

Las operaciones retrógradas tienen características muy similares a las defensivas, sólo que se conducen para ganar tiempo mientras se cede terreno. En ellas tienen plena aplicación las tácticas y técnicas de retardo, encubrimiento y contraataques, empleados en la defensa de área o móvil. Algunas de estas tareas se pueden ejecutar por medio de una fuerza de asalto aerotransportada a través de una incursión, o mediante actividades retardatrices como la destrucción de puentes, para permitir el repliegue de fuerzas superiores hacia posiciones atrasadas ventajosas.

## 5.2 OPERACIONES EN COMBATE IRREGULAR

Dentro del contexto de las operaciones irregulares formuladas en el manual de combate irregular FM-Público 3-10, las operaciones aerotransportadas pueden ser empleadas como parte de operaciones de combate irregular o como parte de operaciones especiales. El uso del helicóptero como recurso aéreo, se convierte en una herramienta fundamental que potencializa las operaciones aerotransportadas, para llegar a áreas donde la topografía del territorio colombiano parece inaccesible, lo cual es aprovechado por grupos narcoterroristas y delincuencia organizada, para establecer sus áreas base.

### 5.2.1 Ocupación

Una operación de ocupación tiene como propósito el entrar en contacto con el enemigo, tomar el control de una zona y desarrollar en ella operaciones ofensivas irregulares. Para lograr este propósito se pueden desarrollar operaciones aerotransportadas, donde tropas entrenadas en operaciones irregulares o tropas especiales son insertadas en un área determinada, para desde allí iniciar operaciones subsiguientes.



## 5.2.2 Registro

Una operación de registro tiene como propósitos detectar la ubicación del enemigo, localizar cabecillas, establecer la ubicación de áreas campamentarias en un área determinada y el decomiso de material y recursos del enemigo. Durante estas actividades pueden ser empleadas tropas especiales en cumplimiento de operaciones aerotransportadas, con misiones específicas de reconocimiento.

## 5.2.3 Control militar de área activo

Las operaciones de control militar tienen como propósito fundamental aislar al enemigo de la población civil, neutralizar su movilidad en un área determinada y entorpecer sus actividades logísticas. Dentro de este contexto se pueden desarrollar operaciones aerotransportadas, especialmente para acceder a zonas donde es difícil acceder por medios terrestres o fluviales.

## 5.2.4 Neutralización

Las operaciones de neutralización se conducen cuando está identificada la ubicación del enemigo, empleándose para ello comúnmente maniobras de golpe de mano, que equivalen a asaltar el objetivo empleando para ello la sorpresa y velocidad. Estas maniobras se pueden optimizar empleando unidades de asalto aéreo mediante descensos verticales de las tropas en el área objetivo o próximo a ésta.

## 5.3 OPERACIONES TIPO

Es el conjunto de acciones que se disponen para lograr los resultados propuestos en una misión.

De las Operaciones Tipo se desprende la Doctrina Táctica que determina el uso correcto de los medios para lograr objetivos detallados que plasman los manuales tácticos; en este sentido, durante el desarrollo de una

operación militar se puede presentar una operación tipo aerotransportada o la combinación de varias operaciones tipo, sin que ello implique que hagan parte de fases operacionales; las siguientes son las operaciones tipo que se pueden desarrollar de manera conjunta:

1. Operaciones de entrenamiento.
2. Operaciones con paracaidistas.
3. Operaciones de puente aéreo
4. Operaciones de inserción.
5. Asalto aéreo. (otras técnicas)
6. Operaciones de apoyo logístico.
7. Evacuación aeromédica y/o extracción.

### **5.3.1 Entrenamiento conjunto**

Cuando el entrenamiento se realiza de manera conjunta, se debe considerar como una operación; en especial por las consideraciones de empleo de los recursos aéreos, que para la FAC y la Aviación de las demás Fuerzas, requiere unos protocolos y procedimientos especiales que son aun mas sensibles por la interrelación con las tropas de superficie.

#### **5.3.1.1 Ejecución**

- a. **Ejercicios de entrenamiento:** Los ejercicios de entrenamiento deben ser ejecutados bajo condiciones de combate simuladas, que tengan el mayor ambiente de realidad posible en forma adecuada al nivel de instrucción y capacidades de las unidades participantes, del Ejército la Armada y de la Fuerza Aérea.
- b. **Aspectos de la ejecución conjunta del entrenamiento:** Los ejercicios conjuntos de entrenamiento deben hacer énfasis en los siguientes aspectos:



- 1) Ejecución de movimientos rápidos y ordenados de las unidades, en el mínimo de tiempo, después de recibir la orden
- 2) Ejecución de la fase de asalto aerotransportado, en forma exacta y coordinada
- 3) Abastecimientos de unidades del Ejército, por lanzamiento en paracaídas y elementos aterrizados
- 4) Mantener superioridad aérea

**c. Nivel de planeamiento para entrenamiento:** El entrenamiento conjunto será planeado y coordinado por el comandante que ordenó la operación, para asegurar que las unidades correspondientes mantengan un equilibrado nivel de eficiencia.

**d. Seguridad de entrenamiento:** La seguridad del personal debe ser consideración primordial, en el entrenamiento para operaciones aerotransportadas. El grado de realidad que deben tener los ejercicios, no debe extremarse hasta el punto que pueda entrañar riesgos innecesarios para el personal. Deben adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad contra accidentes.

#### 5.3.1.2 Responsabilidades

a. Ejército: Es responsable del entrenamiento de combate de las unidades aerotransportadas y del adiestramiento de las mismas, como tropas paracaidistas o de asalto en coordinación y con el apoyo de la Fuerza Aérea.

- b. Armada: Entrenar, en coordinación con el Ejército y la Fuerza Aérea, elementos de Infantería de Marina con su equipo de combate, para participar en las operaciones aerotransportadas.
- c. Fuerza Aérea: Conducir el entrenamiento individual y colectivo de las unidades de la fuerza para ejecución del transporte aéreo de tropas, abastecimientos y equipos. Así mismo, coordinar las tácticas y técnicas para proveer apoyo aerotáctico a una fuerza de asalto aerotransportado.

#### **5.3.1.3 Demostraciones**

Son ejercicios para poner a prueba el entrenamiento de las unidades de combate y el grado de integración y confiabilidad de las comunicaciones tierra-aíre; así mismo el de los propios componentes con el comandante de la fuerza de tarea conjunta; el planeamiento y ejecución de éstas debe obedecer a órdenes de operaciones.

#### **5.3.1.4 Ensayos**

- a. Son las actividades y procesos realizados para practicar una acción, durante la preparación de una misión, en este caso de una operación aerotransportada, para luego realizarla. Ensayar esta acción en sus diferentes fases ayuda a familiarizarse con la operación y permite a los Comandantes y subordinados analizar los diferentes planes, asegurando así su factibilidad, efectividad y hacer los ajustes o correcciones a los mismos.
- b. Con anterioridad a cualquier operación o ejercicio a nivel superior a unidad táctica, deben realizarse ensayos en ambientes similares a los del objetivo y en condiciones tácticas semejantes. Las exigencias de planeamiento y exactitud en la ejecución, en términos del tiempo y



espacio, pueden obligar a llevar a cabo varios ensayos a cada fase de la operación o ejercicio.

c. Para la ejecución de los ensayos se debe aplicar la doctrina determinada por el CGFM, y de las Fuerzas comprometidas en el desarrollo de las operaciones aerotransportadas, determinando el tipo y técnicas de ensayo más convenientes y oportunas para ser llevados a cabo. Un referente puede ser el “Anexo B Ensayos” del Manual de Estado Mayor EJC 3-50.

d. Al término de cada ejercicio debe hacerse una R.D.A. con las unidades mayores de cada fuerza, a efecto de determinar concretamente los errores, fallas y deficiencias a fin de ser corregidas o solucionadas para garantizar la eficiencia y efectividad en el éxito de la operación.

#### **5.3.1.5 Ejercicios a gran escala**

La fuerza que se proponga ejecutar ejercicios aerotransportados de importancia, antes de iniciar el planeamiento deberá coordinar con la otra fuerza y con las unidades de apoyo logístico, todos los detalles de la operación y el concepto general de la maniobra. Cualquier divergencia relativa al ejercicio a desarrollar, debe ser resuelta por parte del comando que ordena la operación, con anterioridad a la integración del Estado Mayor Conjunto y de los propios componentes de las fuerzas.

#### **5.3.2 Operaciones con paracaidistas**

Constituyen la modalidad principal para conducir operaciones aerotransportadas sobre objetivos carentes de Z/A adecuadas y cuando se requiera alcanzar un alto grado de sorpresa. Es la modalidad más efectiva para las operaciones de incursión, interdicción de áreas y ataque y captura de objetivos aislados. Sus principales características son:

- a. Requieren unidades especialmente entrenadas y equipo de salto.
- b. Pueden lanzarse hombres, armas y equipo juntos sobre el área objetivo.
- c. Cualquier zona libre de obstáculos y de baja pendiente puede adoptarse como Z/L.
- d. Pueden ejecutarse de noche, y lograr máxima sorpresa.
- e. Los vientos fuertes y baja visibilidad dispersan las tropas y reducen la precisión.
- f. Son altamente vulnerables en tierra antes de concentrarse y reorganizarse.

### 5.3.2.1 Ejecución

Para su ejecución debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- a. Los comandantes (pilotos) de las aeronaves deben llevar las tropas aerotransportadas, el equipo y los abastecimientos sobre las Z/L señaladas en el momento oportuno, de acuerdo con la tabla de movimiento aéreo.
- b. Los comandantes de componentes aéreos y terrestres, en coordinación, determinan el tipo de formación que se empleará, lo cual depende en gran parte del tamaño de la zona de lanzamiento, de las formas del terreno circundante y del plan táctico terrestre.
- c. Después del lanzamiento de los paracaidistas, el equipo o los abastecimientos, el personal de la Fuerza Aérea tiene la



5.3.2.1 Responsabilidad de recoger dentro del avión los cables de apertura y bolsas de los paracaídas y devolverlos al punto de recolección determinado.

d. El lanzamiento del material desde los aviones en vuelo, por sistemas de eyección es responsabilidad de la tripulación de las aeronaves: Se exceptúan los recipientes de abastecimientos, bolsas y equipos con las cuales saltan paracaidistas.

d) No deben hacerse lanzamientos de personal y equipo simultáneamente, en lo posible.

### 5.3.2.2 Requerimientos técnicos de lanzamiento.

#### 5.3.2.4 Velocidades del lanzamiento.

a) Intervalos entre paracaidistas y carga.

1) En las operaciones normales de instrucción, se observarán los siguientes tiempos mínimos de preparación, en las condiciones que se indican:

(a) Entrega aérea del material sobre personal. (Lanzamiento al nivel de la compañía o menores), 10 minutos.

(b) Entrega aérea del material sobre personal. (Lanzamientos mayores del nivel de compañías), 15 minutos.

(c) Personal sobre equipo, 1 minuto.

(d) No deben hacerse lanzamientos de personal y equipo simultáneamente, en lo posible.

2) Durante las operaciones de combate, los comandantes de componente aéreo y terrestre determinan, en qué medida y en qué condiciones se harán lanzamientos simultáneos o consecutivos de personal y equipo.

### **5.3.2.3 Alturas de lanzamiento.**

- 1) En saltos de instrucción, las alturas sobre el punto más alto del terreno en la zona de lanzamiento serán:
  - a) Lanzamiento de instrucción (principiantes) 1.500 pies.
  - b) Lanzamiento de personal o de equipo 1.250 pies (personal entrenado).
  - c) Lanzamiento de equipo empleando paracaídas aislados del tipo de carga 1.250 pies.
- 2) Durante las operaciones de combate la altura mínima es de 800 pies.

### **5.3.2.4 Velocidades del lanzamiento.**

- 1) Los lanzamientos con paracaídas se ejecutarán a una velocidad máxima de 120 nudos para aeronaves tipo avión y 100 nudos para aeronaves tipo helicóptero.
- 2) A fin de obtener la estabilidad necesaria en la salida de los paracaidistas, la reducción de velocidad hasta la velocidad máxima prescrita para el lanzamiento deberá alcanzarse por lo menos dos minutos antes del momento de salto.

### **5.3.3 Operaciones de puente aéreo**

Es una operación militar en la que un área ubicada en un territorio enemigo o en un territorio propio pero amenazado por fuerzas irregulares, es tomada y asegurada, permitiendo el aterrizaje de nuevas tropas y material bélico; proporcionando nuevo espacio de maniobra para la consecución de las subsiguientes operaciones proyectadas. Normalmente la zona involucrada es capturada por parte de tropas aerotransportadas



durante la fase de asalto aéreo. Puede también ser utilizada como un punto de reaprovisionamiento de combustible para operaciones rápidas o como área de despliegue para actividades logísticas de abastecimientos o de evacuaciones.

En operaciones ofensivas de combate irregular, una operación de puente aéreo es indispensable para dar profundidad a operaciones subsiguientes de contraguerrilla u operaciones especiales; incluso es apropiada cuando las fuerzas narcoterroristas realizan acciones armadas de asalto a poblaciones, cuya ubicación geográfica y dificultad de acceso por vía terrestre intentan neutralizar la capacidad de acción de las Fuerzas Militares; ejemplo de ello lo ilustra la lección aprendida de Mitú en el año 1998, donde la dificultad para mantener la autonomía de vuelo de las aeronaves que transportaban las tropas que recuperaron la ciudad, exigió ocupar un puente aéreo y desplegar desde allí todas las acciones subsiguientes.

#### **5.3.3.1 Características**

Típicamente una cabeza de puente aéreo se establece mediante un asalto rápido hecho por tropas transportadas por helicópteros, o mediante paracaidistas, y ocurrirán a menudo en inmediaciones de aeropuertos (para permitir que grandes contingentes de transporte convencional aterricen allí más adelante) o en zonas accesibles mediante helicópteros o planeadores. Sus principales características son:

- a) Selección de la cabeza de puente aéreo o zona que debe ser capturada o ocupada
- b) El puente aéreo seleccionado debe ser consecuente con la intención del comandante
- c) Análisis previo de los factores METTT-C

- d) Con base a los recursos aéreos, equipo y tropas disponibles, así como la misión, se deben determinar las técnicas de asalto u operación tipo a emplear para la captura u ocupación del puente
- e) Sostenimiento del área hasta que la misión principal se cumpla o hayan cambios en los planes
- f) Suministro y continuidad de ASPC
- g) Las tropas de asalto después de haber logrado la captura y sostenimiento del puente aéreo, pueden ser relevadas por tropas normales de superficie que no necesariamente tengan entrenamiento especializado en asalto aéreo vertical o con paracaídas

### 5.3.3.2 Ejecución

Para la ejecución de una operación de puente aéreo, se debe tener en cuenta las operaciones tipo descritas en este capítulo, según el propósito y el tipo de puente aéreo que se requiera capturar u ocupar. También cuenta los recursos aéreos y tropas disponibles, así como las características del enemigo.

Dentro del concepto del nivel de planeamiento, la captura u ocupación de un puente aéreo, implica el que una vez las tropas de asalto estén en tierra y hayan logrado el objetivo, deben realizar una defensa de área, con el fin de garantizar los siguientes desembarcos de tropas y material; por lo cual se debe:

- a) Instalar defensa en sector y en perímetro
- b) Ubicar unidades de reconocimiento terrestre y/o fluvial sobre las avenidas de aproximación, a una distancia tal que cualquier contacto con el enemigo, permita el tiempo de espacio y maniobra de las tropas ubicadas en el puente aéreo
- c) Controlar las partes altas y demás puntos críticos
- d) Señalizar y asegurar las áreas de desembarco subsiguientes
- e) Instalar y asegurar comunicaciones



- f) Desembarcar apoyos de ingenieros para proveer contramovilidad
- g) Desembarcar apoyos de artillería para proteger el puente aéreo o en su efecto coordinar éstos con otras tropas que ya estén en el campo de combate y tengan el alcance de apoyo
- h) Realizar reconocimiento aéreo e interdicción cuando se requiera
- i) Establecer el control del espacio aéreo
- j) Emplear fuegos directos e indirectos orgánicos para proteger el puente aéreo

#### **5.3.4 Operaciones de inserción o aterrizadas**

Esta modalidad generalmente se utiliza después de que tropas paracaidistas han saltado sobre un área objetivo, capturando y asegurando las pistas requeridas para el aterrizaje de las aeronaves de transporte, en las que se llevarán a la cabeza aérea tropas, equipos pesados y abastecimientos. Cuando en el área objetivo haya suficiente Z/A, la operación aerotransportada puede ser llevada a cabo exclusivamente por tropas aterrizadas, las cuales tienen la ventaja de poderse emplear casi inmediatamente. Sus principales características son:

- a. No requieren tropas con entrenamiento especial ni material de salto (paracaídas).
- b. No sufren dispersión ni desorganización durante el asalto.
- c. Pueden entrar en combate en forma inmediata.
- d. Pueden llevar consigo armas y equipo pesado.
- e. Pueden evacuarse en las mismas aeronaves una vez concluya la misión.
- f. Sin embargo, sólo pueden alcanzar objetivos con Z/A habilitadas.

- g. En tierra son un blanco lucrativo para la artillería y fuerza aérea enemiga.

#### 5.3.4.1 Ejecución.

- a. **Procedimientos:** Los elementos que aterrizan precedidos por los elementos de paracaidistas del escalón de asalto siguen a los elementos de paracaidistas lo más cerca posible y aterrizan en la Z/A más próxima a las unidades mayores a las que pertenecen o apoyan. En el caso de las operaciones de abastecimiento, los elementos y equipos son entregados a un ritmo predeterminado, y en sitios que exijan el mínimo de acarreo y manipulación posteriores dentro de la zona del objetivo. Los comandantes del componente aéreo y terrestre deben preparar planes para hacer frente al problema de las aeronaves inutilizadas en las zonas de aterrizaje.
- b. **Responsabilidades:** La unidad de transporte aéreo tiene la responsabilidad de colocar las tropas, el equipo y los abastecimientos en el lugar y a la hora determinada, de acuerdo con el cuadro de movimiento aéreo. La elección de las Z/A es una responsabilidad conjunta. El comandante de componente terrestre es responsable de la construcción, reparación y mantenimiento de instalaciones de aterrizaje en la cabeza aérea. El control de todo el tráfico aéreo (parqueo, patrón de tráfico, aterrizaje, carreteo, decolaje) es responsabilidad de la unidad aérea a través de los controles aéreos. En el nivel táctico, el comandante de componente terrestre es responsable de dirigir el descargue, nuevo cargue y amarre de la carga, con asistencia técnica del componente aéreo; en el nivel operacional esta responsabilidad será del personal de seguridad de bases de la FAC.



#### **5.3.4.2 Especificaciones de las zonas de aterrizaje.**

En la ejecución de las operaciones aterrizadas, las especificaciones de las zonas de aterrizaje varía de acuerdo al tipo de aeronave empleada; para tal efecto durante el planeamiento el comandante del componente aéreo debe asesorar sobre el particular, tomando como base las características tácticas y técnicas de las aeronaves y las consideraciones del terreno.

#### **5.3.5 Operaciones de asalto aéreo**

“El incremento de la acción terrorista de los agentes generadores de violencia en Colombia, exige una oportuna respuesta de fuego y capacidad de movilidad aérea con las fuerzas de superficie; tal situación implica establecer doctrinariamente un empleo racional y justo de los medios aéreos disponibles para realizar operaciones de asalto aéreo en forma conjunta entre las Fuerzas Militares orientados a lograr efectivos y mejores resultados operacionales”<sup>13</sup>.

Las Operaciones Conjuntas de Asalto Aéreo (OCAA) consisten en integrar dentro de la organización táctica conjunta vigente, los medios aéreos necesarios para realizar operaciones con las tropas de superficie en una aérea específica y en un tiempo determinado. Para mayor información consultar el Manual Conjunto de Asalto Aéreo FF.MM. 2-25.<sup>14</sup>

##### **5.3.5.1 Otras técnicas**

Con base a las operaciones de asalto aéreo, a continuación se describen técnicas de inserción y extracción rápida de tropa ( fuerzas especiales) aerotransportadas menores, que no requieren de zonas de aterrizaje por las mismas características del terreno, se desarrollan de igual manera que

<sup>13</sup> MANUAL CONJUNTO DE ASALTO AEREO, FF.MM. 2-25, Pág. 5

<sup>14</sup> Ibid

el asalto aéreo con la diferencia que las aeronaves no hacen contacto con el terreno y se utilizan otros medios para permitir el desembarco de las fuerzas especiales; siendo estas operaciones de alto riesgo, por tal razón requieren de mayor nivel de entrenamiento, inicialmente separado en cada una de las instituciones y posteriormente de manera coordinada y conjunta, para obtener la máxima eficiencia de cada uno de sus componentes; estas técnicas pueden ser empleadas en operaciones de tipo estratégico o táctico, y para su ejecución son utilizados los siguientes equipos: helicópteros UH-1H, UH-60 Blackhawk y Huey II.

#### **5.3.5.1.1 Sistema de inserción de cuerda rápida**

Consiste en el descenso vertical que efectúan tropas aerotransportadas por medio de cuerdas que pueden alcanzar hasta 130 pies y que se despliegan a lado y lado de las compuertas de los helicópteros. La principal característica es que el descenso se realiza sin seguridad mediante el deslizamiento de cada hombre con apoyo de manos y piernas, lo que facilita que sea rápido este procedimiento, ya que permite que sucesivamente vayan descendiendo los hombres, de acuerdo al entrenamiento que tengan.

#### **5.3.5.1.2 Sistema de inserción rapell**

Al igual que el anterior, el descenso vertical que efectúan tropas aerotransportadas, se realiza por medio de cuerdas que se despliegan a lado y lado de las compuertas de los helicópteros. La principal característica es que se cuenta con un sistema de seguridad que a través del uso de una silla suiza o un arnés y el uso de argollas de seguridad, permiten al combatiente estar enganchado a la soga de seguridad, facilitándole frenar el descenso y maniobrar con su armamento mientras se está suspendido, sea que el descenso sea frontal o de espalda. Este tipo de descenso e inserción es un poco más lento que el primero ya que se debe realizar hombre por hombre.



#### **5.3.5.1.3 Sistema de inserción hello cast**

Es un sistema de inserción de tropas aerotransportadas desde aeronaves sobre superficies acuáticas; normalmente se emplean por tropas especiales para realizar capturas de cabeza de playa.

#### **5.3.5.1.4 Sistema de inserción y extracción spies**

Consiste en transportar suspendidos en cuerdas equipos de combate integrados por tropas especiales aerotransportadas que poseen este tipo de entrenamiento. La inserción no es muy utilizada, por los periodos extensos de tiempo a los que se deben someter las tropas aerotransportadas a través de esta técnica, es recomendable en operaciones de extracción, teniendo en cuenta que se deben establecer zonas de aterrizaje no superiores a 10 minutos de vuelo con velocidad limitada a 70 nudos; las ZA son establecidas para efectuar el abordaje del personal extraído a la aeronave.

#### **5.3.5.1.5 Restricciones**

Estas técnicas no deben ser aplicadas bajo las siguientes condiciones:

- "Temperatura ambiente igual o inferior a 0 °C.
- Viento superior a 30 nudos
- Relámpagos dentro de una milla náutica de la operación
- Factores de ráfaga de viento causado por la estela del rotor del helicóptero o por velocidad de crucero pudiendo causar heridas.
- Agua o hielo en la cuerda inhibiendo la habilidad para el control de descenso, extracción o suspensión.
- Demasiadas partículas producidas por el rotor causando que la tripulación o el maestro operacional pierda contacto visual con el terreno"<sup>15</sup>.

### **5.3.6 Operaciones de evacuación aeromédica y/o extracción.**

<sup>15</sup> HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY, TC21-24 RAPPELLING, P. 3-3

### 5.3.6.1 Evacuación aeromédica

En operaciones de duración limitada, los elementos de servicio de sanidad, deben estar preparados para atender pacientes hasta por setenta y dos (72) horas si se retarda la evacuación desde la cabeza aérea. Las instalaciones de sanidad necesarias se localizan en proximidades a las zonas de aterrizaje apropiadas. Cuando los aviones no pueden aterrizar, pueden lanzarse especialistas de sanidad y su equipo dentro del área del objetivo, con el fin de permitir la atención de pacientes por un período de tiempo más largo.

#### a. Evacuación dentro de la cabeza aérea

El servicio de Sanidad de la Fuerza Aerotransportada supervigila el transporte de heridos a la Z/A destinada para evacuación aeromédica del área del objetivo. Durante las fases iniciales de asalto, los heridos pueden ser evacuados directamente desde los puestos de socorro de los batallones.

#### b. La evacuación desde la cabeza aérea es responsabilidad de la unidad aérea y sus agencias cumplen las siguientes misiones:

- 1) Suministran, operan y controlan el transporte aéreo necesario.
- 2) Coordinar las necesidades de evacuación aeromédicas con otras operaciones de transporte.
- 3) Procesan a los pacientes que reciben en el sistema de evacuación aeromédica, incluyendo recepción, manifiesto, atención médica durante el vuelo, embarque y desembarque del avión y registro de movimiento del paciente.



4) Suministran facilidades para estacionamiento de pacientes dentro de la cabeza aérea, cuando se necesite.

5) Establecen el enlace necesario con las instalaciones de Sanidad del Ejército.

#### **5.3.6.2 Extracción**

La extracción por vía aérea es una función normal durante el desarrollo de operaciones aerotransportadas. Las bajas, los prisioneros de guerra, determinado personal nativo, el material enemigo capturado y el equipo averiado son evacuados según lo impongan las operaciones y la situación. La retirada de unidades puede ser planeada con anticipación o puede hacerse necesaria por la acción del enemigo. De igual forma puede planearse el enlace terrestre de la unidad aerotransportada con otras unidades normalmente como parte de la misma operación aerotransportada.

#### **5.3.6.3 Prisioneros de guerra y material incautado o averiado.**

Los prisioneros de guerra serán evacuados desde la zona del objetivo de acuerdo con lo que ordene el comandante aerotransportado, y de acuerdo con las instrucciones del escalón superior. El material incautado que deba evacuarse por aire será determinado, procesado y alistado para el transporte aéreo por la fuerza aerotransportada de acuerdo con las instrucciones del escalón superior. El material averiado será evacuado cuando haya capacidad disponible de transporte aéreo.

#### **5.3.6.4 Retirada o evacuación de unidades.**

a. La evacuación o la retirada de una fuerza aerotransportada puede ser planeada con anticipación o puede imponerse por' la acción del

enemigo. Las operaciones aerotransportadas del tipo de incursión se caracterizan por la ejecución de una retirada planeada una vez se ha cumplido las misiones asignadas.

b. La evacuación o la retirada por aire, de unidades situadas en territorio hostil, implica la consideración de los siguientes factores:

- 1) La operación necesita que se disponga de suficientes aeronaves y de zonas de aterrizaje convenientes.
- 2) La operación es sensible al estado del tiempo, principalmente en la zona del objetivo y también, en menor medida, en la base aérea.
- 3) La decisión de retirada por aire debe tomarse con suficiente anticipación al momento previsto para su ejecución, de manera que sean posibles un planteamiento y una coordinación adecuados.

c) La evacuación o la retirada de las unidades aerotransportadas conllevan procedimientos y responsabilidades especiales

1) Normalmente el comandante que dirige la ejecución de una operación aerotransportada, dará la orden para la retirada o la evacuación de la fuerza.

2) El comandante aerotransportado tiene la responsabilidad de establecer el orden de prioridad para el movimiento de las unidades. Dará al comandante aéreo una lista de las unidades, por prioridades, con el detalle de la carga de cada avión y con indicación de los puntos de partida y los de destino

3) El comandante aéreo es responsable del control del movimiento aéreo. Establecerá las unidades necesarias de apoyo al transporte



- aéreo de combate dentro de la zona del objetivo, para coordinar las llegadas y las salidas de las aeronaves.
- 4) El comandante aerotransportado establece centros de control de carga adyacentes a las unidades de apoyo del transporte aéreo de combate. Estas instalaciones desempeñan las siguientes funciones:
    - (a) Asegurar que las cargas de personal y equipo prescritos estén listos en las zonas correspondientes para su embarque.
    - (b) Dirigir a estos grupos de embarque de sus puntos de alistamiento a medida que llegan las aeronaves.
    - (c) Informar a la unidad de apoyo, y al transporte aéreo de combate, cuando los aviones quedan cargados.
  - 5) En una retirada planeada, el comandante aerotransportado suministra el personal instruido que carga y asegura el equipo, con asistencia técnica de personal capacitado de aerotransportes.

En una retirada forzada, el comandante aerotransportado pedirá al comandante aéreo, que, en los primeros aviones que lleguen a la zona del objetivo, lleve personal de cargue cuando no se pudiese disponer de efectivos para cumplir esta tarea.

#### **5.3.6.5 Enlace.**

- a. Un enlace es la unión de dos fuerzas terrestres convergentes, éste puede ser efectuado como parte de las operaciones aeromóviles y aerotransportadas.

b. El planeamiento para una operación de enlace debe asegurar la coordinación estrecha de la fuerza de enlace y la fuerza con la cual se efectúa el enlace. Los planes son preparados y coordinados de antemano e incluyen lo siguiente:

- 1) La relación de comando entre las fuerzas que enlazan debe establecerse de antemano. La fuerza estacionaria puede ser agregada a la fuerza de enlace o la fuerza de enlace puede ser agregada a la estacionaria.
- 2) Enlace de comando y Estado Mayor, debe establecerse antes y durante la operación. La información y los planes deben intercambiarse durante la fase de planeamiento.
- 3) Establecimiento de un sistema de identificación mutuo para evitar la posibilidad de fratricidio o accidentes entre tropas amigas. Este sistema puede incluir dispositivos pirotécnicos, brazaletes, paineles, marcación de vehículos, códigos de luces de colores, señales de humo, señales de brazo y uso de un santo y seña.
- 4) Debe haber intercambio de los planes de comunicaciones tales como: indicativos, frecuencias y horarios.
- 5) Los planes de maniobra (calcos de dispositivos) deben ser intercambiados a fin de conocer la ubicación actual y futura de las unidades propias. Especial atención se debe dar al conocimiento de las medidas de coordinación y control tales como puntos de enlace, límites de sector, eje de avance.
- 6) Los puntos de enlace deben ser seleccionados sobre el terreno y deben ser fáciles de reconocer; sobre estos se prevé que ocurra el contacto físico entre las fuerzas.



## CAPÍTULO VI

7) La coordinación de fuegos es lograda por medio del intercambio y centralización de planes de apoyo de fuego y mediante el uso de medidas de control y coordinación; entre ellas se debe considerar especialmente las líneas restrictivas de fuegos.

8) La fuerza estacionaria ayuda a la fuerza de enlace en la operación de paso de líneas, mediante el establecimiento de guías, regulación de tránsito, remoción y señalización de obstáculos.

6.1

GENE

6.2

ABASTECIMIENTOS

La logística y uso de abastecimientos y equipos logrados por las fuerzas de enlace aeronavegables son determinados por las necesidades iniciales del combate y por la disponibilidad de aeronaves para transportarse en proximidad de lugares amigables en el área operativa. El estudio de los recursos que no se usan en el momento siguiente,

## CAPITULO VI

### APOYO LOGISTICO

#### 6.1 GENERALIDADES.

- a. Aunque el plan de apoyo logístico no hace parte del planeamiento inverso utilizado en las operaciones aerotransportadas, su preparación debe orientarse para apoyar todas las fases de la operación, siendo conveniente dejar a cargo del componente aéreo todo lo relacionado con combustible y armamento para las aeronaves.
- b. Su diferencia fundamental con los planes para apoyar otras operaciones radica en que los abastecimientos y reabastecimientos deben hacerse predominantemente por medios aéreos.
- c. Debe preverse que el combatiente individual y el escalón de asalto sólo lleven las armas y equipos esenciales para la captura y control de los objetivos dentro de la cabeza aérea.
- d. Por tratarse de una operación conjunta, para el planeamiento y suministro de abastecimientos, se deben seguir los lineamientos estipulados en el Manual de Estado Mayor Conjunto FM-Público 3-26.

#### 6.2 ABASTECIMIENTOS

La cantidad y tipo de abastecimientos y equipos llevados por las fuerzas de asalto aerotransportadas, son determinados por las necesidades iniciales del combate y por la disponibilidad de aeronaves para transportarlos en proximidad de fuerzas enemigas en el área objetivo. El espacio de los aviones que no se use en el escalón siguiente,



normalmente se emplea para llevar abastecimientos a las fuerzas que ya se encuentran en el área del objetivo. Basándose en las consideraciones anteriores el comandante de la fuerza aerotransportada determina los niveles de abastecimientos para la operación. Normalmente es deseable mantener tres días como nivel de abastecimientos, en la cabeza aérea, con excepción de operaciones de incursión. Un nivel de abastecimientos de dos días se considera como el mínimo nivel aceptable dentro de la cabeza aérea.

## **6.2.1 Fases de abastecimientos**

Las fases de abastecimientos que se usan en las operaciones aerotransportadas son: "Abastecimientos de asalto", "abastecimientos de combate" y "abastecimientos de rutina".

### **6.2.1.1 Abastecimientos de asalto**

Son aquellos abastecimientos llevados por las unidades a la cabeza aérea. Los abastecimientos de asalto son suministrados a las unidades antes de su concentración, para permitir su oportuna preparación para el movimiento aéreo y suministro a la cabeza aérea durante el asalto. Cada unidad recibe y protege sus abastecimientos de asalto incluyendo cargas prescritas de la unidad y abastecimientos adicionales llevados a la cabeza aérea bajo control del grupo de apoyo logístico. Tanto las unidades integrantes del escalón de asalto como del escalón siguiente llevan a la cabeza aérea abastecimientos de asalto.

- 1) El comandante de la fuerza aerotransportada, establece las "cargas prescritas" de la unidad. Estas cargas prescritas son llevadas a la cabeza aérea por los individuos, los vehículos orgánicos y por medio de paracaídas (lanzamiento pesado) o aterrizadas, en aviones. Con la excepción de operaciones de incursión, la cantidad deseable de

estos abastecimientos debe ser suficiente para apoyar las operaciones por tres días (clase I, II, IV, V y VI), para mover los vehículos terrestres aproximadamente de 250 a 350 kilómetros (clase III) y permitir la operación de los aviones y helicópteros de la unidad por seis horas al día, por un período de tres días (clase III-A).

- 2) "Los abastecimientos adicionales" son llevados a la cabeza aérea bajo control del grupo de apoyo logístico y constituyen la reserva de la fuerza aerotransportada en abastecimientos clase III, elementos seleccionados de clase II y IV y repuestos para reparaciones.

#### 6.2.1.2 Abastecimientos de combate.

Son aquellos abastecimientos llevados a la cabeza aérea después de los aterrizajes iniciales de asalto con el fin de reabastecer las unidades hasta que se pueda establecer el procedimiento de abastecimientos de rutina. Estos abastecimientos llegan a la cabeza aérea en aviones que aterrizan, por paracaídas o por caída libre. Hay dos tipos de "abastecimientos de combate": "programados" y "a pedido".

- 1) **Programados:** Son los llevados al área del objetivo de acuerdo con horario pre-establecido y se basan en el consumo diario previsto, más lo necesario para formar una reserva. La unidad determina el tipo y cantidad de abastecimientos que deben preverse como abastecimientos de combate programados. El plan para llevar al área del objetivo los abastecimientos de combate programados debe ser preparado en forma conjunta por la unidad aerotransportada, el grupo de apoyo logístico y la unidad aérea que apoya la operación. No es deseable determinar la entrega de abastecimientos de combate programados, durante el día D, pues las unidades dentro de la cabeza aérea estarán completamente ocupadas capturando los objetivos del



asalto, estableciendo la cabeza aérea y recuperando los abastecimientos de asalto.

2) **A pedido:** Son aquellos que se mantienen listos en el área de partida, para entrega inmediata a las unidades que específicamente lo soliciten. Estos abastecimientos de combate con cantidades adicionales de aquellos abastecimientos incluidos dentro de los abastecimientos de combate programados, elementos esenciales de equipo, y abastecimientos que no se consumen a una rata que pueda ser prevista. La fuerza aerotransportada determina las cantidades y tipos de abastecimientos que se deben incluir como abastecimientos a pedido. La solicitud correspondiente debe pasarse al grupo de apoyo logístico, que es responsable de reunirlos y mantenerlos, y en coordinación con la unidad de transporte aéreo cargar los abastecimientos a bordo de los aviones. De acuerdo con la situación, los abastecimientos a pedido pueden segregarse y empacarse en tipos de cargas; tales como munición de artillería, raciones de emergencia para un batallón o pueden mantenerse listos para ser enviadas de acuerdo con los pedidos de emergencia y según los tipos y cantidades específicas.

### 6.2.1.3 Abastecimientos de rutina

Son aquellos entregados de acuerdo con los procedimientos normales de requisición y reemplazan los abastecimientos consumidos o forman reservas. La fuente de los abastecimientos de rutina puede ser el grupo de apoyo logístico, o puntos de abastecimientos determinados por el comandante de la fuerza terrestre, después de que se ha establecido el contacto con la fuerza aerotransportada; cuando la fuerza aerotransportada es apoyada por tierra desde puntos de abastecimiento de Ejército, se siguen los sistemas de abastecimientos de las operaciones terrestres normales. Cuando se vayan a establecer puntos de

abastecimiento centralizados y el área del objetivo se abastezca por aire, es deseable contar con el personal de abastecimiento adicional.

## **6.2.2 Abastecimiento por clases**

### **6.2.2.1 Clase I**

Todas las unidades aerotransportadas que entren al área del objetivo, deben llevar raciones individuales de combate y raciones de campaña. Normalmente los abastecimientos de combate incluyen raciones de campaña.

### **6.2.2.2 Clase II**

En los abastecimientos de asalto, normalmente se incluye una cantidad limitada de abastecimientos esenciales clase II; en los abastecimientos de combate y en los de rutina se incluyen cantidades mínimas de vestuario y equipo individual. De acuerdo con la situación se pueden incluir elementos grandes de equipo para abastecimiento, incluyendo abastecimientos de combate a pedido.

### **6.2.2.3 Clase III y III-A.**

Los vehículos y la maquinaria se cargan en los aviones con los tanques de combustible llenos hasta el nivel de seguridad (generalmente 3/4 del tanque) y en cada vehículo se lleva combustible y lubricantes adicionales. Inicialmente los combustibles y lubricantes se suministran en recipientes pequeños; durante fases superiores de la operación, el combustible puede llevarse en tambores grandes al área del objetivo.



Las unidades de abastecimiento y transporte mantienen en el área del objetivo la reserva de abastecimientos clase III. El punto de abastecimientos clase III-A y las reservas prescritas de abastecimiento clase III-A deben ubicarse en el campo de aterrizaje de la base de partida o en sus inmediaciones.

#### **6.2.2.4 Clase IV**

La cantidad de abastecimientos clase IV que se llevan en el área del objetivo es limitada. Los abastecimientos clase IV necesarios para apoyar la operación pueden reducirse mediante la cuidadosa elección de las zonas de salto y de aterrizaje, con el fin de disminuir las necesidades de equipo y materiales de construcción. Los recursos locales deben explotarse al máximo.

#### **6.2.2.5 Clase V.**

- 1) La cantidad y tipo de abastecimientos de asalto clase V, varían para las diferentes operaciones. Para cada operación se designa la carga prescrita de la unidad.
- 2) Los abastecimientos de combate incluyen los tipos requeridos de clase V necesarios para garantizar la continuidad de las operaciones de combate. La situación enemiga en el área del objetivo frecuentemente exigen que se haga cambios en las cantidades y tipos de abastecimientos de combate previstos.

#### **6.2.2.6 Repuestos para reparaciones**

Las unidades de mantenimiento que llegan al área del objetivo, llevan su carga prescrita y repuestos autorizados.

### **6.2.2.7 Agua**

Deben llevarse recipientes llenos de agua para su consumo en la ruta y en el área del objetivo. La ubicación de posibles puntos de abastecimientos de agua en el área del objetivo, se determina durante el planeamiento y tan pronto como sea posible se llevan a dicha área unidades de purificación de agua.

### **6.2.2.8 Abastecimientos incautados y recuperados**

Dentro de las limitaciones prescritas por los servicios técnicos y las necesidades de la inteligencia técnica, se hace máximo uso del material y abastecimientos incautados o abandonados por el enemigo. En cuanto a recuperación, consideraciones logísticas hacen necesaria la recuperación del equipo reparable, especialmente paracaídas y empaque para suministro por aire.

## **6.2.3 Cargue de abastecimientos**

- a. Al cargar los aviones para la acción (cargue de combate) se distribuyen los abastecimientos de asalto, de tal manera que el equipo y los abastecimientos esenciales para iniciación del combate estén disponibles en forma inmediata para las unidades al aterrizar. Equipo que sea especialmente crítico puede duplicarse para salvaguardarse contra pérdida o daño.
- b. Los abastecimientos de combate y los abastecimientos de rutina pueden cargarse en los aviones por clases, para facilitar su embarque, y entrega en la cabeza aérea.

## **6.2.4 Sistemas de abastecimiento**

- a. Antes de que se cuente con facilidades de aterrizaje mejoradas dentro de la cabeza aérea, los abastecimientos se lanzan por paracaídas,



caída libre; o aterrizaje de asalto en zonas de aterrizaje no mejoradas. Los abastecimientos de combate, hasta donde sea posible, llegan a la cabeza aérea aterrizando en las Z/A previstas y preparadas para ello. Los elementos muy pesados se cargan lo más próximo que sea posible a las unidades que los necesiten. Los elementos de poco consumo se llevan a los puntos de abastecimiento. Los sistemas a emplear presentan las siguientes características:

1) El aterrizaje de aviones con abastecimientos es el sistema preferido de entrega. Los aviones están en capacidad de aterrizar con mayores cargas que las que pueden lanzarse por paracaídas o caída libre.

Además, los aviones que aterrizan pueden emplearse, para evacuar personal y equipo.

2) Cuando los aviones no pueden aterrizar, el lanzamiento de abastecimientos por paracaídas es más económico que el sistema de caída libre. Este sistema obliga al empleo de equipo especial y personal especialmente instruido, y con inevitables pérdidas y daños. La acción enemiga o las condiciones atmosféricas pueden imponer el empleo de este sistema aún contando con apropiados campos de aterrizaje.

3) El sistema de caída libre a baja altura es más preciso que el de paracaídas. Algunos elementos tales como cobijas, pueden lanzarse con muy poco o ningún daño. Para otros artículos, la precisión obtenida por este sistema no tiene valor si se piensa en la gran cantidad de daños o destrucción que se puede presentar.

b. Unidades de abastecimiento y transporte pueden acompañar al escalón de asalto con el fin de recobrar los abastecimientos de asalto y establecer los puntos de abastecimientos necesarios. En las

operaciones aerotransportadas pueden emplearse los sistemas de distribución por puntos de abastecimiento o distribución a unidades, o una combinación de dichos sistemas, de acuerdo con la situación y medios disponibles. La entrega de abastecimientos de prioridad puede llevarse a cabo por helicópteros o lanzados desde aviones con paracaídas especiales de carga, en caso que no sea posible aterrizar.

3. Aviones de asalto: Aviones de transporte de tropas y carga (carga de ala fija y helicópteros) que aterrizan, desbaratan la zona de asalto para que entren en combate y les suministran abastecimientos.

Áreas de reunión: Son las zonas en donde los paracaidistas se agrupan por unidades, fuera de la zona de lanzamiento, en preparación de una próxima acción.

6. Altura de lanzamiento: Es la distancia real a la cual se encuentra un avión en vuelo con relación a la tierra, en el momento de iniciar un lanzamiento en paracaídas.

8. Área de concentración: Es la zona general dentro de la cual se congregan los campamentos y los aeródromos de aviones desde donde se efectúan los movimientos aéreos.

7. Ayudas aéreas: Son el conjunto de medios y equipos y personas que se suministran a un piloto para que se aproxime, tome tierra y desate su avión en una zona de desembarco o lanzamiento.

9. Área objetivo: Es un área geográfica definida dentro de la cual está localizado el objetivo por alcanzar o capturar.

5. Comandante terrestre: Es el comandante que ejerce autoridad de mando sobre las fuerzas del componente terrestre.

10. Comandante de la operación: Es el comandante más antiguo de todas las fuerzas que participan en la operación, o el oficial que específicamente haya sido designado como tal.

11. Comandante aéreo: Es el comandante de la unidad aérea de transporte empleada en una operación aerotransportada.

12. Cabeza aérea:



## GLOSARIO

1. Operación aerotransportada: Es el aterrizaje o lanzamiento por medio de paracaídas, de una fuerza aerotransportada con la misión de atacar y apoderarse de objetivos seleccionados.
2. Área de estacionamiento: Es el sector en donde los aviones deben ser estacionados después de aterrizar en la zona del objetivo, o para decolar.
3. Aviones de asalto: Aviones de transporte de tropas o carga (incluye de ala fija y helicópteros) que aterrizan, desembarcan la fuerza de asalto para que entren en combate y les suministren abastecimientos.
4. Áreas de reunión: Son las zonas en donde los paracaidistas se agrupan por unidades, fuera de la zona de lanzamiento, en preparación de una próxima acción.
5. Altura de lanzamiento: Es la distancia real a la cual se encuentra un avión en vuelo con relación a la tierra, en el momento de indicar un lanzamiento en paracaídas.
6. Área de concentración: Es la zona general dentro de la cual se encuentran los campamentos y los aeródromos de partida desde donde se efectúan los movimientos aéreos.
7. Ayudas aéreas: Son el conjunto de medios eléctricos o visuales que se suministran a un piloto para que se aproxime, opere, aterrice o decole su avión en una zona de desembarco o lanzamiento.
8. Área objetivo: Es un área geográfica definida, dentro de la cual está localizado el objetivo por alcanzar o capturar.
9. Comandante terrestre: Es el comandante que ejerce autoridad de mando sobre las fuerzas del componente terrestre.
10. Comandante de la operación: Es el comandante más antiguo de todas las fuerzas que participan en la operación, o el oficial que específicamente haya sido designado como tal.
11. Comandante aéreo: Es el comandante de la unidad aérea de transporte empeñada en una operación aerotransportada.
12. Cabeza aérea:



- a. Es un sitio determinado en el territorio enemigo o en territorio amigo amenazado o en terrenos de difícil acceso desde tierra, el cual, al ser capturado y mantenido, necesitará un continuo abastecimiento aéreo de tropas y materiales; debe proveer el espacio necesario para las maniobras de la operación proyectada. Generalmente es capturado en la fase de asalto de una operación aerotransportada.
  - b. Es una localización determinada dentro del área de operaciones para emplearse como base aérea de abastecimiento y de evacuación.
13. Control de tráfico aéreo: Es el procedimiento empleado para proveer seguridad y movimiento rápido y ordenado de los aviones, ejecutado por radio comunicaciones o medios eléctricos.
14. Corredor aéreo: Es una zona dentro de la cual los aviones son despachados en vuelo con un intervalo de tiempo específico entre avión y avión y a diferentes alturas.
15. Carga permisible: Es la cantidad de carga cuyo peso, volumen y distancia a que debe ser llevada, permiten su transporte por medio de aviones específicos.
16. Cable de anclaje: Es un cable de acero que va a lo largo y dentro del fuselaje en los aviones de transporte de paracaidistas al cual se fijan los cables de apertura de los paracaídas.
17. Línea estática: Es una cuerda fija al empaque del paracaídas y al cable de anclaje del avión, para que al efectuar el lanzamiento, el paracaídas se abra automáticamente.
18. Desembarco: Es el descargue de materiales, de personal transportado por aire, después de que el avión ha aterrizado.
19. Dispersión del lanzamiento: Es la configuración causada por los paracaidistas dispersos, expresada en términos de extensión y anchura en metros.
20. Evacuación aérea: Es la evacuación o retiró de personal y de los materiales por medios aéreos.
21. Evacuación aeromédica: Es la evacuación de enfermos y heridos llevada a cabo por medio de aviones, durante la cual se mantiene supervigilancia médica.
22. Equipos para lanzamiento: Son implementos especiales, tales como paracaídas, recipientes, plataformas, planchas y similares que se emplean en el lanzamiento aéreo de personal y abastecimientos.
23. Equipo de control aéreo avanzado: En el nivel operacional, es un grupo de personal de la Fuerza Aérea, organizado, entrenado y equipado para establecer



y operar las ayudas de navegación, las comunicaciones y el control del tráfico aéreo dentro del área del objetivo en una operación aerotransportada.

24. Elemento aéreo: Es una unidad aérea que consta de aviones en formación. Dos elementos componen una escuadrilla.
25. Esquema de aterrizaje: Es el método propuesto o sistema de llevar a tierra las tropas y los equipos bien sea por medio de paracaídas o aterrizando los aviones, o mediante una combinación de ambos métodos sobre el área prevista.
26. Efectivos a bordo: Es el total de las tropas aerotransportadas en un avión. Dicho efectivo puede estar integrado por varias unidades.
27. Exploradores: Son paracaidistas especializados del componente terrestre (Ejército-Armada), cuya misión es la de seleccionar, marcar o construir zonas de lanzamiento. En el nivel táctico se convierten en el controlador de tráfico aéreo y hacen parte de la maniobra táctica. En el nivel operacional entregan esta responsabilidad al personal de seguridad de bases de la FAC.
28. Fuerza aerotransportada: Es una unidad compuesta por elementos de tierra y aire, organizada, equipada y entrenada para las operaciones aerotransportadas.
29. Fuerza de ataque: Son unidades a las cuales se les ha asignado como misión la captura de un objetivo.
30. Formación: Es la colocación ordenada que toman los aviones en vuelo de una unidad aérea, bajo la dirección de un oficial piloto que comanda (a formación y el cual va en el avión líder).
31. Grupo aéreo: Es una unidad aérea constituida por dos, o más escuadrones bajo las órdenes de un oficial piloto.
32. Grupo avanzado: Es la combinación del equipo de control aéreo avanzado y el equipo de asalto del Ejército, los cuales son entrenados para orientar los aviones y a las fuerzas aerotransportadas, hacia el área del objetivo.
33. Hora de cargue: Es el momento específico establecido conjuntamente por el comandante de la unidad aérea y de las tropas para que se dé comienzo al cargue de los aviones.
34. Hora de partida: Es el momento específico en el cual la tripulación, las tropas y el material deben encontrarse dentro del avión preparados para el vuelo. Las tropas deben estar sentadas y la carga amarrada; la tripulación debe haber recibido instrucciones sobre la misión y efectuar ya la inspección de prevuelo.

35. Maestro de carga: Es un suboficial técnico de la Fuerza Aérea que dirige al personal encargado de manipular la carga a bordo, verificar los amarres y los materiales. Durante la operación debe mantener la coordinación necesaria con el piloto.
36. Jefe de salto principal: Es un oficial o suboficial paracaidista del componente terrestre, graduado como tal; nombrado en el plan respectivo con las siguientes responsabilidades: Inspecciona y revisa el personal de vuelo, revisa la aeronave en su configuración para la operación de salto, embarca al personal, da las órdenes dentro de la aeronave a los paracaidistas, mantiene contacto radial con los exploradores con el propósito de orientar la aeronave hacia la Z/L, emite las órdenes para iniciar el lanzamiento del personal y/o la carga, emite instrucciones al maestro de carga para las correcciones necesarias en el lanzamiento de paracaidistas y/o carga.
37. Jefe de salto auxiliar: Es un oficial o suboficial paracaidista del componente terrestre que cumple las siguientes funciones: Revista al jefe de salto principal y acompaña el proceso que éste hace; responde por la organización dentro de la aeronave, supervisa el cumplimiento de las órdenes emitidas por el jefe de salto principal, en el momento del salto controla el orden de salida para evitar errores.
38. Unidades aerotransportadas: Son aquellas unidades de Ejército especialmente organizadas y entrenadas para efectuar operaciones de asalto mediante el lanzamiento en paracaídas desde aviones en vuelo y para su desplazamiento y desembarco en aviones.
39. Velocidad de salto: Es la velocidad mínima a la cual un avión puede volar a nivel para permitir a los paracaidistas el salto sin peligro alguno.



## BIBLIOGRAFIA

HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY, TC 21-24 RAPPELLING

MANUAL DE OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS, 9-20 FM EEUU

MANUAL CONJUNTO DE ASALTO AEREO. FF.MM. 2—25 .1ª Edición. 2001.

MANUAL DE ESTADO MAYOR Y MANDO CONJUNTO PARA LAS FUERZAS MILITARES, 1ª Edición, 2005.

MANUAL DE OPERACIONES AEREAS,(O-MAOPA)

MANUAL DE OPERACIONES AEROMÓVILES. FF.MM 3-7. 1ª Edición. 1993.

MANUAL DE OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS, FF.MM. 3-2. 2ª Edición, 1988.

MANUAL DE OPERACIONES DE ASALTO AEREO FF.MM. 90-4.

### CAPITULO II

#### ORGANIZACIÓN, MISION, CAPACIDADES Y LIMITACIONES DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA CONJUNTA

2.1	ORGANIZACIÓN	21
2.2	MISIONES	22
2.3	CAPACIDADES	23
2.4	LIMITACIONES	24

### CAPITULO III

#### CONSIDERACIONES QUE RIGEN EL MANDO, ENTRENAMIENTO Y EMPLEO DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA

3.1	CONSIDERACIONES PARA EL EMPLEO DE FUERZAS AEROTRANSPORTADAS	25
3.2	MANDO Y CONTROL	27
3.2.1	Generalidades	27
3.2.2	Estructura del mando	27
3.2.3	Relaciones de mando	28
3.3	ENTRENAMIENTO GENERAL	27
3.3.1	Objetivos	27
3.3.2	Seguridad en el entrenamiento	28
3.3.3	Responsabilidades	29

## INDICE GENERAL

### CAPITULO I GENERALIDADES

1.1.	OBJETO Y ALCANCE .....	3
1.2.	DEFINICIONES.....	4
1.2.1.	Operaciones Aerotransportadas.....	4
1.2.2.	Operaciones Conjuntas Aerotransportadas.....	4
1.2.3.	Operaciones Coordinadas.....	5
1.2.4.	Operaciones Combinadas.....	5
1.2.5.	Operaciones aerotransportadas de fuerza .....	5
1.3.	CARACTERÍSTICAS.....	5
1.4.	PRINCIPIOS QUE RIGEN LAS OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS .....	7
1.5.	FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LAS FUERZAS .....	8
1.5.1.	Ejército Nacional .....	8
1.5.2.	Armada Nacional .....	10
1.5.3.	Fuerza Aérea .....	10
1.6.	MATRIZ DE ROLES EN OPERACIONES CONJUNTAS AEROTRANSPORTADAS .....	11

### CAPÍTULO II ORGANIZACIÓN, MISIÓN, CAPACIDADES Y LIMITACIONES DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA CONJUNTA

2.1.	ORGANIZACIÓN .....	21
2.2.	MISIONES.....	22
2.3.	CAPACIDADES .....	23
2.4.	LIMITACIONES .....	24

### CAPÍTULO III CONSIDERACIONES QUE RIGEN EL MANDO, ENTRENAMIENTO Y EMPLEO DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA

3.1	CONSIDERACIONES PARA EL EMPLEO DE FUERZAS AEROTRANSPORTADAS .....	25
3.2	MANDO Y CONTROL.....	25
3.2.1	Generalidades .....	25
3.2.2	Estructura del mando .....	27
3.3.3	Relaciones de mando .....	28
3.3	ENTRENAMIENTO GENERAL.....	27
3.3.1	Objetivos.....	27
3.3.2	Seguridad en el entrenamiento.....	28
3.3.3	Responsabilidades.....	29



3.4	CONSIDERACIONES PARA EMPLEO DE UNA FUERZA AEROTRANSPORTADA CONJUNTA.....	¡Error! Marcador no definido.
3.4.1	Fases de una operación aerotransportada	¡Error! Marcador no definido.
3.4.2	Disolución de una fuerza aerotransportada conjunta .....	34

## CAPÍTULO IV PLANEAMIENTO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

4.1.1	Primer paso recibo de la misión .....	38
4.1.1.1	Recopilación de documentación .....	38
4.1.1.2	Evaluación inicial .....	39
4.1.2	Análisis de la misión .....	42
4.1.2.2	Elaborar el PICC .....	44
4.1.2.3	Determinar las tareas .....	45
4.1.2.4	Determinar los recursos disponibles y limitaciones administrativas.....	46
4.1.2.5	Determinar las limitaciones operacionales .....	47
4.1.2.6	Determinar los hechos y suposiciones críticas .....	47
4.1.2.7	Evaluar los peligros .....	48
4.1.2.8	Determinar requerimientos de información críticos del Comandante ...	48
4.1.2.9	Elaborar el anexo de reconocimiento .....	50
4.1.2.10	Redistribuir el tiempo.....	50
4.1.2.11	Reestructurar la misión .....	50
4.1.2.12	Exponer el análisis al Comandante .....	51
4.1.2.14	Desarrollo de la intención del comandante: .....	51
4.1.2.15	Elaborar la guía de planeamiento .....	52
4.1.2.16	Elaborar y distribuir la segunda ante orden.....	52
4.1.2.17	Verificar hechos y suposiciones .....	52
4.1.3	Elaborar los cursos de acción.....	52
4.1.3.1	Determinar el poder relativo de combate:.....	54
4.1.3.2	Generar opciones .....	55
4.1.3.3	Determinar las fuerzas iniciales.....	56
4.1.3.4	Desarrollar el esquema de maniobra .....	58
4.1.3.5	Determinar las medidas de comando y tácticas de control .....	60
4.1.3.6	Elaborar los calcos y preparar el enunciado .....	60
4.1.3.7	Continuar con la administración de riesgos.....	61
4.1.4	Análisis de los cursos de acción .....	62
4.1.4.1	Reunir y disponer los elementos necesarios.....	63
4.1.4.2	Registrar las tropas y enemigo .....	64
4.1.4.3	Registrar los eventos críticos y puntos de decisión .....	64
4.1.4.4	Determinar norma de evaluación .....	65
4.1.4.5	Seleccionar el método de juego de guerra .....	65
4.1.4.6	Selección del método de anotación .....	66
4.1.4.8	Continuar con la administración de riesgos.....	67
4.1.5	Comparación de los cursos de acción .....	68
4.1.5.1	Escoger el método de comparación .....	68
4.1.5.2	Comparar y recomendar el mejor curso.....	70
4.1.6	Aprobar el mejor curso de acción .....	71



4.1.6.1	Aprobar el mejor curso de acción .....	72
4.1.6.2	Continuar la administración de riesgos .....	72
4.1.6.3	Elaborar y distribuir ante órdenes .....	72
4.1.7	Elaborar planes y órdenes .....	73
4.2.	PLANEAMIENTO INVERSO .....	70
4.2.1	Plan táctico terrestre .....	70
4.2.2	Plan de lanzamiento y aterrizaje .....	87
4.2.3	Plan de movimiento aéreo .....	95
4.2.4	Plan de embarque .....	101
4.2.5	Plan de reunión .....	102

## CAPÍTULO V EMPLEO DE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

5.1	OPERACIONES REGULARES .....	106
5.1.1	Operaciones ofensivas .....	106
5.1.2	Operaciones defensivas .....	111
5.1.3	Operaciones retrógradas .....	114
5.2	OPERACIONES IRREGULARES .....	108
5.2.1	Ocupación .....	114
5.2.2	Registro .....	115
5.2.3	Control militar .....	115
5.2.4	Destrucción .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
5.3	OPERACIONES TIPO .....	115
5.3.1	Entrenamiento conjunto .....	116
5.3.2	Operaciones con paracaidistas .....	119
5.3.3	Operaciones de puente aéreo .....	116
5.3.4	Operaciones de inserción o aterrizadas .....	125
5.3.5	Operaciones de asalto aéreo .....	127
5.3.6.	Operaciones de evacuación .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

## CAPÍTULO VI APOYO LOGISTICO

6.1	GENERALIDADES .....	136
6.2	ABASTECIMIENTOS .....	136
6.2.1	Fases de abastecimientos .....	137
6.2.1.1	Abastecimientos de asalto .....	137
6.2.1.2	Abastecimientos de combate .....	138
6.2.1.3	Abastecimientos de rutina .....	139
6.2.2	Abastecimiento por clases .....	140
6.2.2.1	Clase I .....	140
6.2.2.2	Clase II .....	140
6.2.2.3	Clase III y III-A .....	140
6.2.2.4	Clase IV .....	141
6.2.2.5	Clase V .....	141
6.2.2.6	Repuestos para reparaciones .....	141



6.2.3  
6.2.4

Cargue de abastecimientos ..... 142  
 Sistemas de abastecimiento ..... 142

ANEXO No. 1 TABLA MENSUAL

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA  
 FUERZA COMANDANTE

NOMBRE DE LA OPERACIÓN:  
 LUGAR O BASE DE LAS OPERACIONES:

TABLA DE MOVIMIENTO SEMANA

No.	FECHA	ACTIVIDAD	TIPO DE OPERACIÓN	TIPO DE ABASTECIMIENTO	TIPO DE FUENTE
1	14/11	...	...	...	...
2	15/11	...	...	...	...
3	16/11	...	...	...	...
4	17/11	...	...	...	...
5	18/11	...	...	...	...
6	19/11	...	...	...	...
7	20/11	...	...	...	...
8	21/11	...	...	...	...
9	22/11	...	...	...	...
10	23/11	...	...	...	...
11	24/11	...	...	...	...
12	25/11	...	...	...	...
13	26/11	...	...	...	...
14	27/11	...	...	...	...
15	28/11	...	...	...	...
16	29/11	...	...	...	...
17	30/11	...	...	...	...
18	01/12	...	...	...	...
19	02/12	...	...	...	...
20	03/12	...	...	...	...
21	04/12	...	...	...	...
22	05/12	...	...	...	...
23	06/12	...	...	...	...
24	07/12	...	...	...	...
25	08/12	...	...	...	...
26	09/12	...	...	...	...
27	10/12	...	...	...	...
28	11/12	...	...	...	...
29	12/12	...	...	...	...
30	13/12	...	...	...	...

Comandante Fuerte de Asafío

Comandante Operación







8  
5

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.  
"TOMAS RUEDA VARGAS"



054008