



Transporte aéreo militar

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

1969

TRANSPORTE AEREO MILITAR

2739
7884

I. Reseña Histórica.

La creación de la FUERZA AEREA COLOMBIANA por medio de las Leyes 15 y 126 de 1.916 y 1.919 respectivamente, marca también el nacimiento del Transporte Aéreo Militar, si bien esto no quedó definitivamente estructurado si no en el año de 1.946 en que llegaron al país para operar desde la Base de Madrid, tres aeronaves BEEHCRAFT T7 con las cuales se organizó el Escuadrón de Transporte 101. Cuatro años más tarde esta organización contaba para el cumplimiento de sus misiones con seis PBY "Catalina" y catorce aviones C-47, dependiendo del Comando de la Fuerza Aérea inicialmente y luego, en 1.952 de la Escuela de Clases Técnicas que funcionara en la Base de MADRID.

Para el año de 1.954, el Transporte Aéreo Militar tuvo un nuevo elemento, constituido por la Escuadrilla para el Transporte de Ejecutivos y de Altos Mandos, llamada Escuadrón de Enlace y que operaba desde la Base de Techo. Contaba con ocho aviones BEEHCRAFT, un DC 3 y un DC 4. Un año después las dos organizaciones se juntaron en una sola que operó en calidad de Base.

En el año de 1.959, el ejecutivo dió a la organización de Transporte Aéreo Militar, la categoría de Base Aérea con el nombre de BASE DE TRANSPORTES AEREOS MILITARES, que funcionó en TECHO hasta el año de 1.962 en -



8 ABR. 1962

COMPENSA A: \$ 0.00

que la Unidad se traslada al Aereopuerto de EL DORADO, a --
pesar de que sus instalaciones no se innaguraron sino has-
ta 1.963. En ese momento la Base contaba con aviones DC-4,
C-47, C-45 y U-4-B.

La directiva No. 4419 del 18 de Julio de --
1.963, originaria del Comando de la FAC constituye una Uni-
dad Operativa y una Unidad de Apoyo logístico bajo el Co--
mando del grupo de Transporte.

Una nueva modificación en las funciones y -
en la Organización del Transporte Aéreo Militar sucede en_
1.966 con la ejecución de un nuevo patrón orgánico de la -
FAC, el cual denomina COMANDO AEREO a la antigua Base y --
del cual quedaron dependiendo dos Comandos de Grupo: EL O-
PERATIVO Y EL DE APOYO. Hoy en día el grupo operativo se -
denomina GRUPO DE TRANSPORTE AEREO MILITAR.

En consecuencia en el aereopuerto de EL DO-
RADO, la Fuerza Aérea Colombiana cuenta con un Comando uni-
ficado del cual dependen dos grupos, el de Apoyo y el de -
Transporte.

El grupo de Apoyo tiene como misión prestar
los servicios Técnicos y Administrativos, así como la segu-
ridad en las instalaciones en tierra. Dada la brevedad que
el presente estudio impone y el hecho de que el tema que -
tratamos en este trabajo se relaciona directamente con el_

transporte mismo, pasamos a referirnos al GRUPO DE TRANS--
PORTE AEREO MILITAR.

II.- EL COMANDO DEL GRUPO DE TRANSPORTE AEREO MILITAR.

1.- MISION GENERAL

Planear, organizar, dirigir, controlar y coordinar el transporte y operaciones del Transporte Aéreo Militar.

2.- MISION PARTICULAR

- a. Planéa, organiza, dirige, controla y coordina el entrenamiento de todas las tripulaciones de Transporte de la Fuerza Aérea.
- b. Ejecuta el control de autonomía para el personal de tripulantes de transporte de la Guarnición de Bogotá, de acuerdo a la Directiva No.- 059/66 de COFAC.
- c. Planea y organiza, dirige, controla y coordina el mantenimiento de 1o. y 2o. nivel a los aviones asignados a la unidad y el 2o. nivel de los aviones de transporte de otras Bases.
- d. Ejecuta planes sobre seguridad de vuelo elaborados por la Inspección General de COFAC. Planea y ejecuta programas particulares.
- e. Opera todas las comunicaciones aeronáuticas de la Unidad.

3.- ORGANIZACION. (Ver Anexo A organigrama).

a. Comando.

Ayudantía y secciones de operaciones y material.
Escuadron Transportes No. 1 y 2.

Escuadron Mantenimiento

Escuadron Entrenamiento

b. Personal con que cuenta en la actualidad:

Oficiales	14
Sub-oficiales	67
Civiles de Planta	31
Civiles a Jornal	70
Agregados	1
GRAN TOTAL	183

III.-LOS ESCUADRONES DE TRANSPORTES Nos. 1 y 2.

1.- MISION

Ejecutar operaciones de transporte para las Fuerzas Militares y otras entidades Oficiales. Así -- mismo, en coordinación con el Escuadrón de Ins-- trucción, efectuar el entrenamiento de vuelo para el personal de Tripulantes.

2.- ORGANIZACION (Ver anexo B organigrama)

3.- PERSONAL.

a. Dotación de Planta para 1.969

Oficiales	8
Especialistas	12
Adjuntos	6
Auxiliares	4
Flotantes	1

b. La dotación arriba descrita, no indica de ningu

na manera el personal disponible para la operaci3n de las naves.

La secci3n de Operaciones de grupo, tiene el control de los pilotos, copilotos y navegantes de la Guarnici3n de Bogot3, as3 como de sus autonom3as, especialidades y horas de vuelo, y prepara quincenalmente los programas de tripulantes disponibles, con base en el record mensual de vuelos y las listas de tripulantes, as3 como de su autonom3a.

4.- DISPONIBILIDAD DE TRIPULANTES.

El siguiente ejemplo ilustra muy claramente el control a que nos referimos en el literal b ya que es el resumen del record mensual de vuelos para Mayo de 1.969:

TIPO DE NAVE-DISPONIBILIDAD EN LA GUARNICION-AUTONOMIA

	<u>PILOTOS</u>	<u>COPILOTOS</u>	<u>NAVEGANTES</u>	<u>SI</u>	<u>NO</u>
C-130-B	9			8	1
		3		3	-
			7	7	-
C-54	28			17	11
		23		23	-
C-47	36			20	16
		16		16	-
PBY C-45	5			3	2



5.- MATERIAL

El siguiente es el material de vuelo con que generalmente opera en la actualidad los escuadrones de transporte Nos. 1 y 2, se inidca también el destino que se ha dado a cada nave.

Aviones C-130-B1

Nos. 1.001 Carguero

Nos. 1.002 Carguero

Aviones C-47

Nos. 655 Asignado TQN

656 Asignado PQE

660 Presidencial

667 Ejecutivo

668 Carguero

669 Carguero

670 Carguero

676 Ejecutivo

653 Ejecutivo

Aviones C-54

Nos.690 Presidencial.

Nos.691 Carguero

Nos.692 Carguero

694 Carguero

695 Carguero

698 Carguero

Aviones C-45

518 Ejecutivo

520 Asig.CALI

523 Asig.Reconocimient.

Totales

C-130-B 2 C-47 9

C-54 6 C-45 3

6.- HORAS DE VUELO AUTORIZADAS A COTAM PARA 1.969

Se incluye como un indicativo de las capacidades actuales del transporte Aéreo Militar.

<u>Tipo de Avión</u>	<u>Número de Horas</u>
C-45	480
C-47	2.500
C-54	3.000
C-130-B	1.500

Estas horas han sido distribuidas proporcionalmente entre los doce meses y se destinan al cumplimiento de las distintas misiones de transporte.

IV.- EL ESCUADRON DE MANTENIMIENTO.

1.- MISION

Efectuar el mantenimiento preventivo y correctivo a los aviones C-47, C-54, y C-45 asignados al grupo de transporte y mantenimiento preventivo a los aviones C-130-B.

También efectúa a orden mantenimiento preventivo y correctivo a aviones de los tres primeros tipos asignados a otras organizaciones de la Fac.

2.- ORGANIZACION. (Ver Anexo C Organigrama).

3.- PERSONAL.

Actualmente cuenta con las siguientes dotaciones:

Oficiales.....	6
Sub-Oficiales	56
Especialistas	2
Adjuntos	10
Auxiliares	4
Civiles a Jornal	70

V.- EL ESCUADRON DE ENTRENAMIENTO.

1.- MISIONES.

- a. Instruir y entrenar al personal de tripulaciones de los diferentes equipos de transporte Aéreo Militar.
- b. Mantener la tripulación dentro de un alto grado de eficiencia mediante cursos de repaso y adición.
- c. Incrementar la capacidad técnica del grupo de transporte para conducir operaciones de Transporte Aéreo Militar.
- d. Capacitar al personal Militar en las distintas especialidades de apoyo de vuelo.

2.- ORGANIZACION. (Ver Anexo D Organigrama).

3.- PERSONAL

Actualmente cuenta con la siguiente dotación:

Oficiales	3
Sub-Oficiales	5
Adjuntos	3
Flotantes	1

4.-MATERIAL

Cuenta con los siguientes aviones para entrenamiento:

C-45 No. 694	C-47 No. 658	C-45 No.618
--------------	--------------	-------------

VI.- EFICIENCIA DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR

1.- ALCANCE.

Al hablar de la eficiencia del transporte Aéreo Militar nuestros conceptos se refieren no solamente al Comando Aéreo de Transporte con sus grupos de transporte y Apoyo, sino también al logístico y de personal prestado por la FAC con todas sus naves de dotación.

2.- CONCEPTO.

Si bien, lo limitado del material y sus características, no alcanzan para cubrir tod^das las necesidades de transporte de las Fuerzas Militares y otros organismos ejecutivos, es muy notorio el apoyo de transporte que tanto el Ejecutivo Nacional como las Fuerzas Militares reciben del transporte Aéreo Militar, gracias a la Organización y alto nivel técnico alcanzado. Las estadísticas del año de 1.968 son de por sí muy elocuentes y pueden apreciarse al final de este estudio.

3.- LOS AVIONES C-130 B HERCULES.

Cabe destacar aquí el importante paso dado por el Transporte Aéreo Militar con la adquisición de -- los aviones C-130-B "HERCULES" llegados al País -- en Mayo de 1.968 y bendecidos en ceremonia espe-- cial con los números 1.001 y 1.002 el 12 de junio

del año próximo pasado. Para mostrar la gran utilidad de estas naves y el aumento que representan en las capacidades del transporte Aéreo Militar, basta citar dos de las misiones cumplidas por ellas: la primera, en el campo Militar se refiere al transporte del Batallón RIFLES (-), organizado a tres compañías con material y equipo individual completo, una carga básica de clase V y un punto de abastecimiento móvil de clases II y IV, más todo el material necesario para su operación en guerra irregular incluyendo dos camiones de 3/4 de Ton., y tres de $\frac{1}{4}$ de Ton. El transporte se hizo desde Melgar hasta Barrancabermeja en menos de 12 horas; la segunda en el campo de la actividad gubernamental es el transporte desde EE.UU. al país de las plantas eléctricas necesarias para suministrar energía a la ciudad de Pasto, ayudando así al mantenimiento del orden interno y a la acción de desarrollo Nacional.

4.- CARACTERISTICA DEL AVION C-130-B.

a. El avión C-130-B es una nave de transporte de alta capacidad y rendimiento. Este hecho especialmente para movilización de tropa, carga pesada, vehículos y maquinaria de construcción sin depender de facilidades especiales ya que opera en cualquier clase de pista, que no sea menor de 1.500 metros de longitud. Vuela a una velocidad de 580 kilóme--

tros por hora, llevando carga de más de 18 toneladas a una distancia de 3.500 kilómetros. Las pistas de aterrizaje que utiliza este avión puede tener superficie de arena, tierra o grama.

b. Algunos datos generales de mayor importancia del C-130-B son:

Embergadura.....	132.6 pies
Area de planos	1.745 pies
Longitud de Fuselaje	97.7 pies c2
Altura de la Cola	38.4 pies

Tamaño de las llantas del tren principal:

2000 x 20 tipo III

Tamaño de la llanta del tren de nariz:

1250 x 16 tipo III

Longitud del compartimiento de carga:

41 pies 4 pulgadas.

Anchura del compartimiento de carga: 120 pulgadas.

Peso Bruto Máximo 135.000 lbs.

Peso de aoperación 64.400 lbs.

Máxima carga 35.600 lbs.

Capacidad de combustible

Tanques internos 6.960 galones

Cantidad de pasajeros:

Tripulación 4

Tropa 92

Paracaidistas 64

Literas 74

c. Su capacidad para transporte de personal y tropa una vez acondicionado es:

- (1) 92 Personas o el mismo número de soldados de infantería con equipo de combate.
- (2) 74 pacientes en literas, más dos enfermos.
- (3) 64 paracaidistas completamente equipados.
- (4) Pueden hacerse combinaciones de estas tres modalidades llevando también, vehículos, equipo y carga.

d. Operación en campos improvisados y pistas de poca consistencia.

El tren de aterrizaje del Hércules es de tipo triciclo, de gran consistencia, con ruedas en tanden en cada tren y un doble tren direccional de nariz. El diseño del tren principal en tanden, que permite abrir paso a las ruedas traseras con las ruedas delanteras, es esencial para operar en campos descubiertos tales como arena húmeda, grava, tierra suelta, grama, plataformas metálicas, etc. Las enormes llantas de baja presión del tren principal proporcionan una flotación excelente y permiten la operación del avión en áreas de poca consistencia o accidentadas, que son inaccesibles para otros aviones.

e. Entrega de carga por aire.

El lanzamiento de tropa o de equipo, puede hacerse con la mayor exactitud, cosa que se dificulta en aviones de combate.

Para el lanzamiento de carga y de equipo se ha diseñado

un sistema mecánico que permite la salida automática y casi instantánea de la carga empacada y amortiguada adecuadamente.

f. Sistema de entrega de carga a poca altura.

En la actualidad se están poniendo en práctica nuevos sistemas de entrega de carga a poca altura. Estos sistemas facilitan dejarla en donde las características del terreno no permiten aterrizar ni hacer con exactitud su lanzamiento en paracaídas a gran altura. Para hacerlo es necesario solamente un área ligeramente plana, con o sin ninguna preparación.

5.- CUADRO DE CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES C-45 , C-47 , Y C-130-B (Ver Anexo E).

VII.- IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR EN TIEMPO DE PAZ PARA EL DESARROLLO NACIONAL.

Para aquellas regiones del territorio Nacional a las que no se ha podido llegar mediante la construcción de carreteras y ferrocarriles, por que hay que cruzar selvas, montañas, llanos ilimitados, etc., y sometidas por ello al atraso social, cultural, económico y político , El Transporte Aéreo Militar independiente de los obstáculos de superficie y con su gran flexibilidad y velocidad se ha convertido en la actualidad en el único medio de transporte para su desarrollo.

El transporte aéreo, ha reducido el tamaño del territorio Colombiano y ha contribuido en gran parte a la Unidad Nacional. Comunidades que por siglos no habían cambiado de vida y cuyos contactos nunca se extendieron a más de unos pocos kilómetros, han obtenido conciencia de los beneficios que áreas más desarrolladas de la nación han logrado con el incremento tecnológico, científico, económico y social, y han iniciado su desarrollo merced al transporte aéreo militar.

El 56,6% del Territorio Nacional está formado por las hoyas de los rios Amazonas y Orinoco en donde solo habita el 2.1 % de la población.

Ha sido interés de la Fuerza Aérea al crear Satena, poner el instrumento aéreo para llevar la acción del gobierno a estas áreas. En los seis años que lleva la operación este sistema de transporte ha demostrado su importancia y conveniencia para el desarrollo del País, con múltiples beneficios obtenidos en el campo social, económico, cultural y político de esa zona que hace poco tiempo estaba marginada.

VIII.-IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR EN TIEMPO DE GUERRA.

El gran crecimiento demográfico mundial y en particular el de Colombia, la sitúa en 30 años con 60 millones de habitantes, para existir en una latinoamérica de 700 y en un mundo de 6.000 millones.

Hoy poseemos grandes espacios vacíos, que serán vitales - en la producción de alimentos no solamente para nuestro pueblo, sino también para nuestros vecinos y en general - para la humanidad. De aquí nace la importancia de mantener la soberanía que en cuanto a la integridad del espacio se refiere (de superficie y aéreo), es misión encomendada a las Fuerzas Militares. Es tarea difícil de por sí, será imposible si no se cuenta con equipos aeronáuticos apropiados para el control del Territorio Nacional.

Para el mantenimiento de la Soberanía Nacional en algunas fronteras, Colombia ha venido empleando un dispositivo basado en pequeñas unidades de Policía, Ejército o Armada - destacados en lugares remotos de difícil abastecimiento. Los países vecinos por otra parte han venido desarrollando comunidades con producción y economía propias que harán sentir su influencia en nuestro territorio en un lapso breve.

En los territorios de fronteras existen recursos potenciales que solo esperan ser explotados para pasar a conformar una parte sólida de nuestra economía.

Para atender todos estos frentes estratégicos el avión - con buena capacidad para el transporte de los medios es - de gran importancia, especialmente para la creación de núcleos fronterizos de vitalidad propia que contrarresten - la influencia externa del medio llevando el concurso de - todos los organismos del estado.

Uno de los fundamentos de la guerra más importantes para la conformación de las fuerzas militares es la movilidad, característica sin la cual no se puede actualmente atender conflictos o guerras tanto internos como en el campo internacional. Los planes de campaña elaborados por las Fuerzas Militares de Colombia y que pretenden ser aplicados en las diversas hipótesis de guerra, se basan en la posibilidad de dar movilidad a las unidades del Ejército que llevarán el mayor peso de las operaciones. El transporte aéreo en escala considerable de tropas y equipos, las operaciones tácticas aerotransportadas o aeromóviles, el abastecimiento aéreo y otras operaciones que necesiten el apoyo de unidades aéreas sería decisivo para llevar a la práctica cualquier plan de campaña.

En las operaciones de contra insurgencia y de contra guerrillas que desde hace 20 años se desarrollan por parte del estado y de nuestras Fuerzas Militares, el apoyo de transporte aéreo y el apoyo aerotáctico ha sido uno de los factores más importantes para el éxito alcanzado en esta lucha cuyo fin ya se vislumbra y que constituye uno de los pocos ejemplos en el mundo de dominio del Ejército regular sobre la guerrilla. Ese apoyo ha sido representado en transporte de personal, evacuación de muertos y heridos, transpor-

te de abastecimientos y aunque no es del tema, cumplimiento de misiones de apoyo aerotáctico tanto de reconocimiento como de combate.

IX.- SATENA EN APOYO DE LA FUERZA AEREA.

Hace unos pocos años, la Fuerza Aérea en su afán de propender por el adelanto de ciertas zonas del País poco desarrolladas y con el apoyo de algunos Ministerios y de la A.I.D., creó el servicio de aereonavegación "SATENA". Este servicio especial de Transporte Aéreo de Carga, pasajeros y correos fué iniciado en algunos aviones de Transporte Militar de la FAC con una sub-vención del Ministerio de Gobierno. "SATENA" es hoy una realidad Nacional que ha orientado sus actividades a las regiones de las hoyas del Amazonas, Orinoco y algunas regiones de la Costa del Pacífico como se muestra en el gráfico (Anexo F) de las actuales rutas que cubre esta entidad. Este servicio posteriormente fué apoyado por la Ayuda Mútua de los EE.UU. con varios aviones C-45 y C-47.

Mediante Ley 080/68 (Dic. 30), el servicio de Aereonavegación a Territorios Nacionales "SATENA" fué reorganizado como establecimiento público, personería jurídica y patrimonio propio adscrito al Ministerio de Defensa Nacional. En dicha Ley quedó claramente establecido que Satena tendrá la equivalencia de un Comando Aéreo, gerenciado por un Oficial Superior de la

FAC, y que sus aviones tienen calidad de aeronaves Militares.

En estas circunstancias, en caso de ser requerido por la situación del Orden Público del País, las Unidades de Satena prestarán el apoyo necesario como Transporte Aéreo Militar, con cuatro aviones C-45 y Seis C-47 que componen sus actuales efectivos.

No se profundiza sobre SATENA, por cuanto su organización, actividades, desarrollo y capacidades son objeto de estudio por parte de otro grupo del CEM.

X.- TRANSPORTE AEREO EN APOYO DE LAS OPERACIONES MILITARES.

1.- GUERRA REGULAR.

Las guerras modernas se caracterizan por las operaciones dinámicas y altamente móviles, sobre enormes extensiones de territorio. El desarrollo del transporte aéreo tiene por ésto una significación particular en la guerra. El factor tiempo reviste además una importancia trascendental para asegurar el éxito de las operaciones. De lo anterior resulta que las guerras futuras así sean muy limitadas tendrán necesidad de transportes rápidos para personal y equipo.

En cuanto hace a la situación particular de nuestra patria y considerando únicamente hipótesis de guerras o conflictos limitados con países li-

mítrofes, el grupo conceptúa que la FAC, no tendría problemas de consideración para el transporte de personal y material dentro del territorio nacional y aún para transporte a distancias no extracontinentales. La defensa de este punto de vista está basado en que si bien los medios orgánicos de nuestra Fuerza Aérea son limitados, Colombia es uno de los países que en forma más organizada y experimentada ha desarrollado en la América Latina la aviación comercial, cuyos medios serían suficientes para atender la demanda en caso de movilización, circunstancia dentro de la cual estos medios harían parte del potencial bélico para transporte con que cuenta el país. La mayor limitación estaría en la dificultad para escoltar las naves en operaciones aerotransportadas, aereomóviles o simplemente lógicas en espacios en que el enemigo tenga superioridad aérea de combate.

2.- GUERRA IRREGULAR.

En la guerra irregular, que es la guerra de los cambios intempestivos de situación, de la sorpresa, de la explotación inmediata de la inteligencia y de la movilidad, ninguna organización con base en medios de transporte de superficie ha dado el resultado favorable de las operaciones por aire.

Operaciones aereomóviles (en las cuales las fuerzas combatientes son transportadas con su equipo hasta las

zonas de acción por unidades volantes) así como operaciones logísticas de transporte en apoyo de las operaciones contra-guerrilla se ejecutan a diario en Colombia con lo cual se presta al Ejército un apoyo definitivo para la extinción de las guerrillas.

En estas operaciones se han empleado los helicópteros con éxito especial, porque pueden aterrizar en el objetivo e inclusive en áreas inaccesibles para los demás medios de transporte. Se han utilizado los helicópteros para:

- a. Reconocimiento de terreno y localización de unidades guerrilleras.
- b. Destrucción de guerrillas en operaciones aeromóviles (Golpes de mano, instalación de unidades de cierre, etc.).
- c. Misiones de seguridad e inteligencia.
- d. Acción psicológica.
- e. Acción Cívico Militar.
- f. Evacuaciones, transporte de personal y abastecimientos.

Actualmente el Comando de Apoyo Aerotático que opera en la Base de Helicópteros de Melgar presta servicios de valor incalculable como ya se ha explicado, acaba de ser reorganizado con base en las experiencias de pilotos veteranos en este tipo de apoyo y está siendo mejorado con el aumento de sus capacidades, nuevas naves de ala móvil, disponibilidad de unidades de ala fija, coordinación con otras bases que apoyan con unidades de transporte o de combate y mejoramiento del servicio de transmisiones para su

más pronta operación.

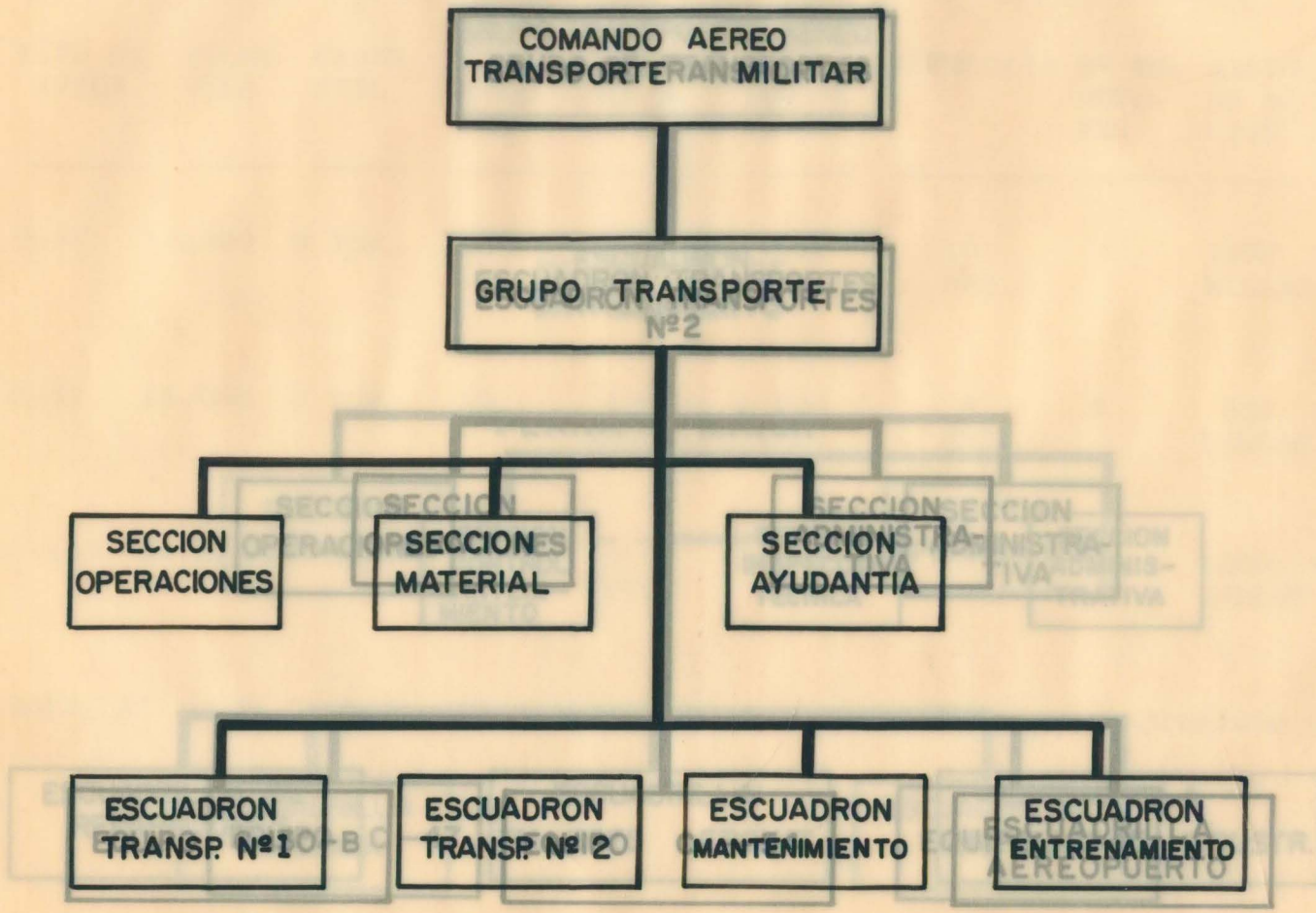
Los aviones C-47 y C-130 se han utilizado especialmente - para prestar apoyo logístico. Estos aparatos han sido acondicionados para ejecutar misiones con tropas paracaidistas. Los C-47 tienen una capacidad para 24 paracaidistas y los C-130 para 64.

La estadística de operaciones correspondientes a las actividades cumplidas en 1.968 en apoyo para el mantenimiento del orden Público fueron las siguientes:

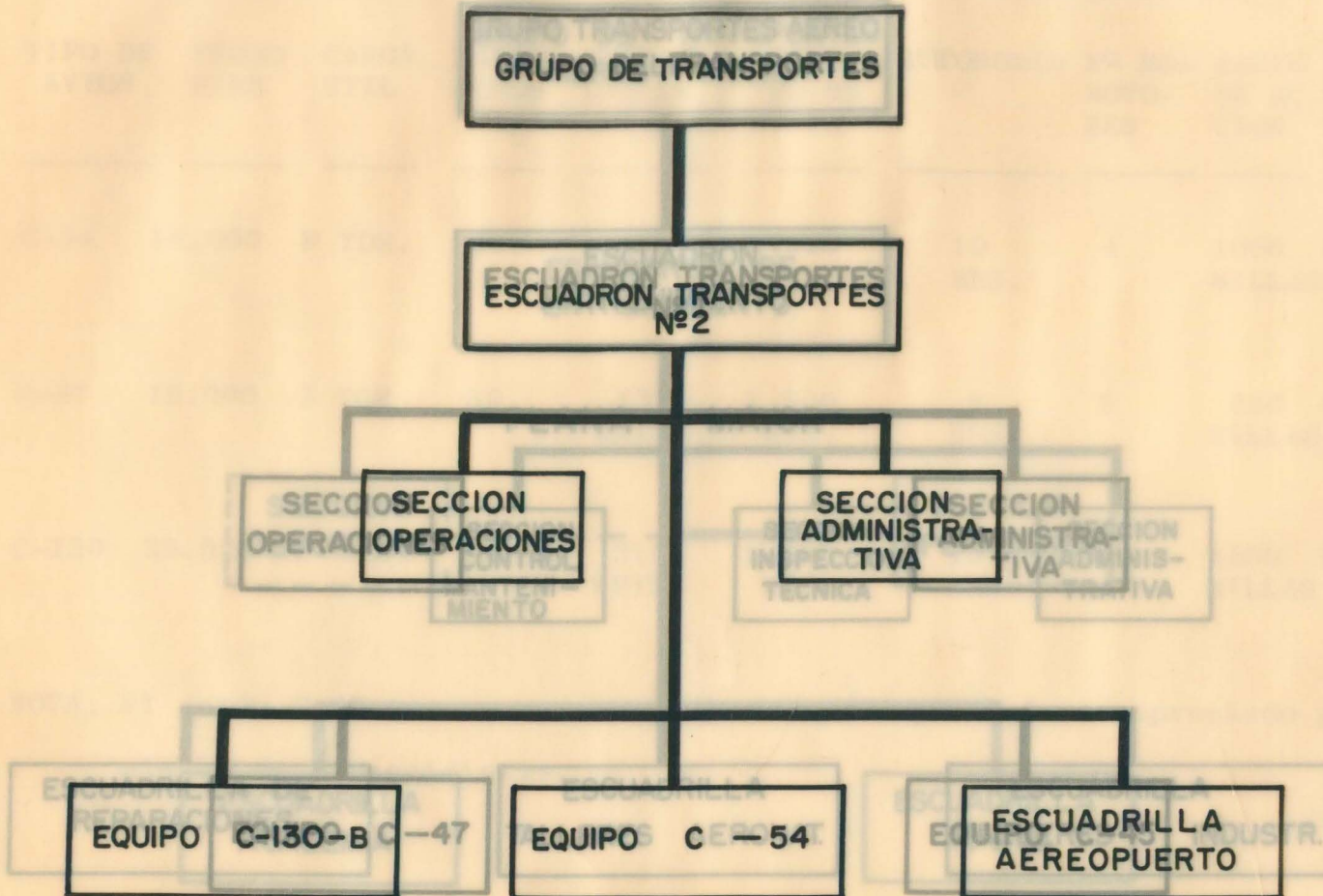
Horas voladas en misión de Orden Público.....	9.210
Personal de tropa y otros transportados.....	20.416
Muertos y heridos evacuados.....	237
Kilos de carga transportados.....	1.306.747

Estos datos son el punto final de este trabajo, por cuanto muestran con realidades la capacidad y eficiencia del transporte aéreo.

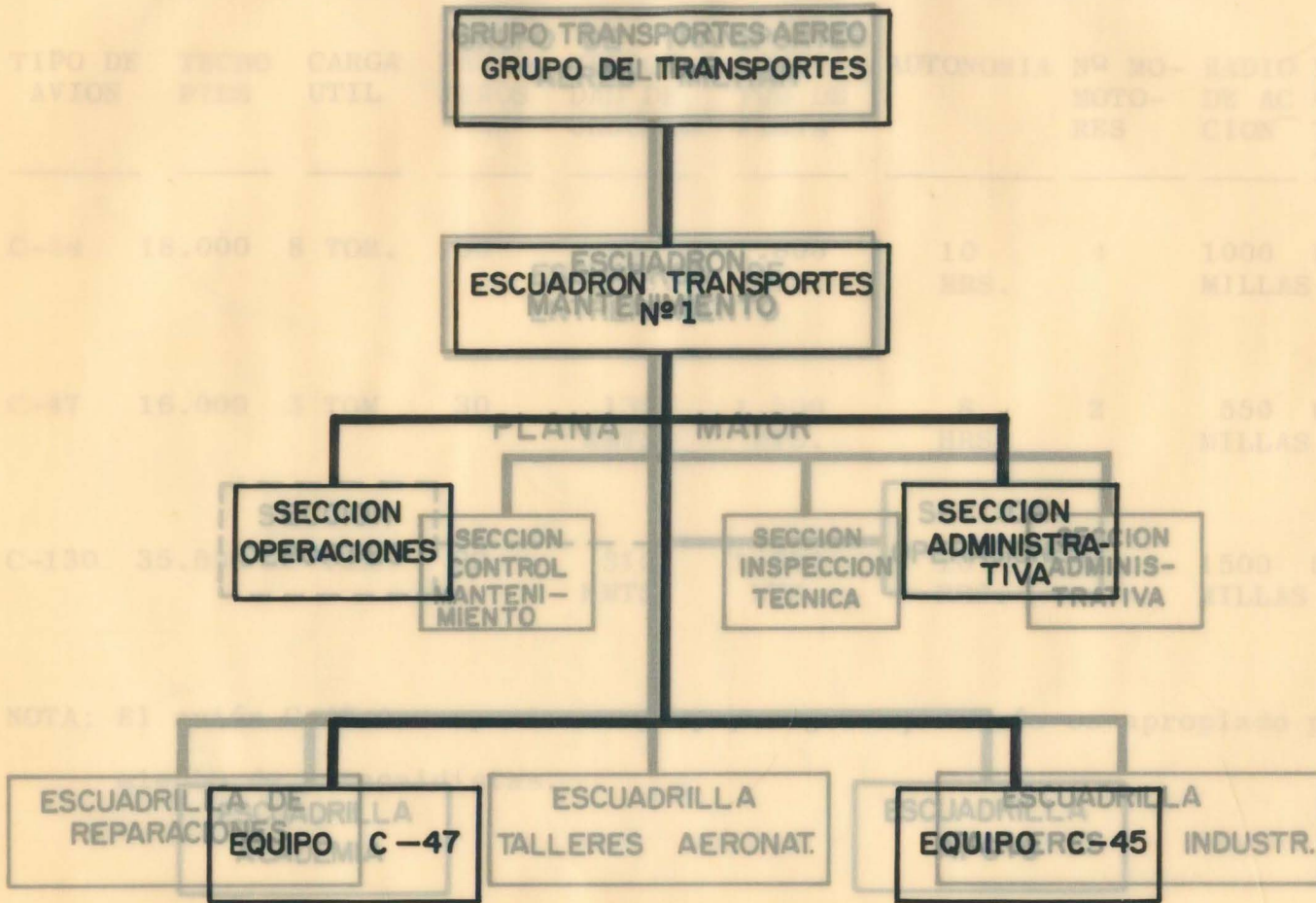
ANEXO "A" ORGANIGRAMA DEL GRUPO DE TRANSPORTE AEREO MILITAR



ANEXO "B" ORGANIGRAMA DEL ESCUADRON DE TRANSPORTE Nº 2

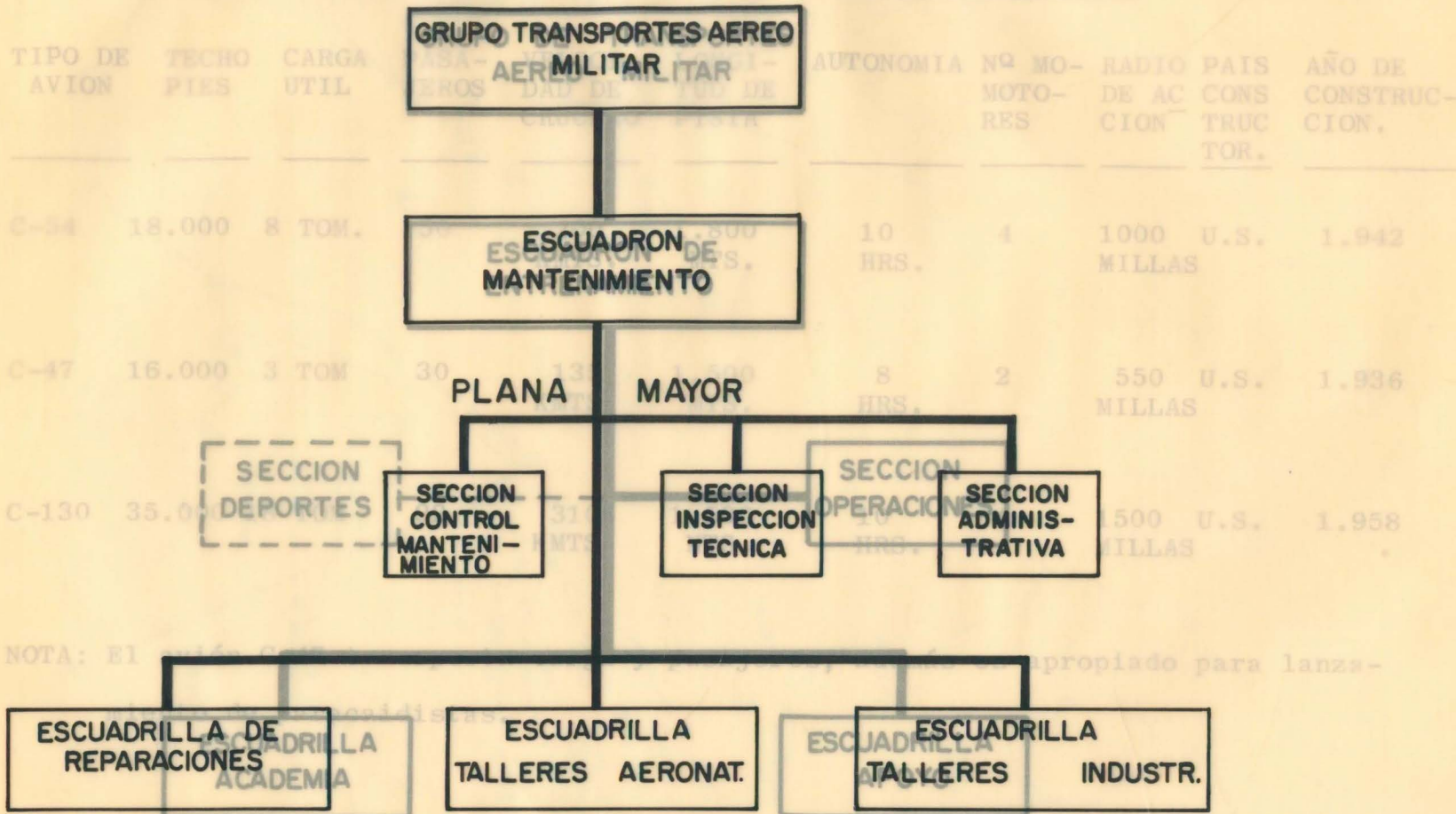


ANEXO "B1" ORGANIGRAMA DEL ESCUADRON DE TRANSPORTE Nº 1



ANEXO "C" ORGANIGRAMA DEL ESCUADRON DE MANTENIMIENTO

CUADRO DE CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES C-54, C-47 y C-130



NOTA: El ... apropiado para lanza-



ANEXO "D" ORGANIGRAMA DEL ESCUADRON DE ENTRENAMIENTO

CUADRO DE CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES C-54, C-47 y C-130

TIPO DE AVION	TECHO PIES	CARGA UTIL	PASA- JEROS	PROCI- DAL DE CRUCEO	MOVI- TUD DE PISTA	AUTONOMIA HRS.	Nº MO- TOS	RADIO DE AC- CION	PAIS CONS- TRUC- TOR.	AÑO DE CONSTRU- CION.
GRUPO DE TRANSPORTES AEREO MILITAR										
ESCUADRON DE ENTRENAMIENTO										
C-54	18.000	8 TOM.	50	200	1.800 MTS.	10 HRS.	4	1000 MILLAS	U.S.	1.942
C-47	16.000	3 TOM	30	135 KMTS	1.500 MTS.	8 HRS.	2	550 MILLAS	U.S.	1.936
C-130	35.000	4 TOM	92	310 KMTS	1.500 MTS.	10 HRS.	4	1500 MILLAS	U.S.	1.958

SECCION DEPORTES

SECCION OPERACIONES

ESCUADRILLA ACADEMIA

ESCUADRILLA APOYO

NOTA: El avión C-130 transporta carga y pasajeros, además es apropiado para lanzamiento de paracaidistas.



A N E X O "E"

CUADRO DE CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES C-54, C-47 y C-130

TIPO DE AVION	TECHO PIES	CARGA UTIL	PASA-JEROS	VELOCI-DAD DE CRUCERO	LONGI-TUD DE PISTA	AUTONOMIA	Nº MO-MOTO-RES	RADIO DE AC-CION	PAIS CONS-TRUC-TOR.	AÑO DE CONSTRUC-ION.
C-54	18.000	8 TOM.	50	200 KMTS.	1.800 MTS.	10 HRS.	4	1000 MILLAS	U.S.	1.942
C-47	16.000	3 TOM	30	135 KMTS.	1.500 MTS.	8 HRS.	2	550 MILLAS	U.S.	1.936
C-130	35.000	18 TOM	92	310 KMTS.	1.500 MTS.	10 HRS.	4	1500 MILLAS	U.S.	1.958

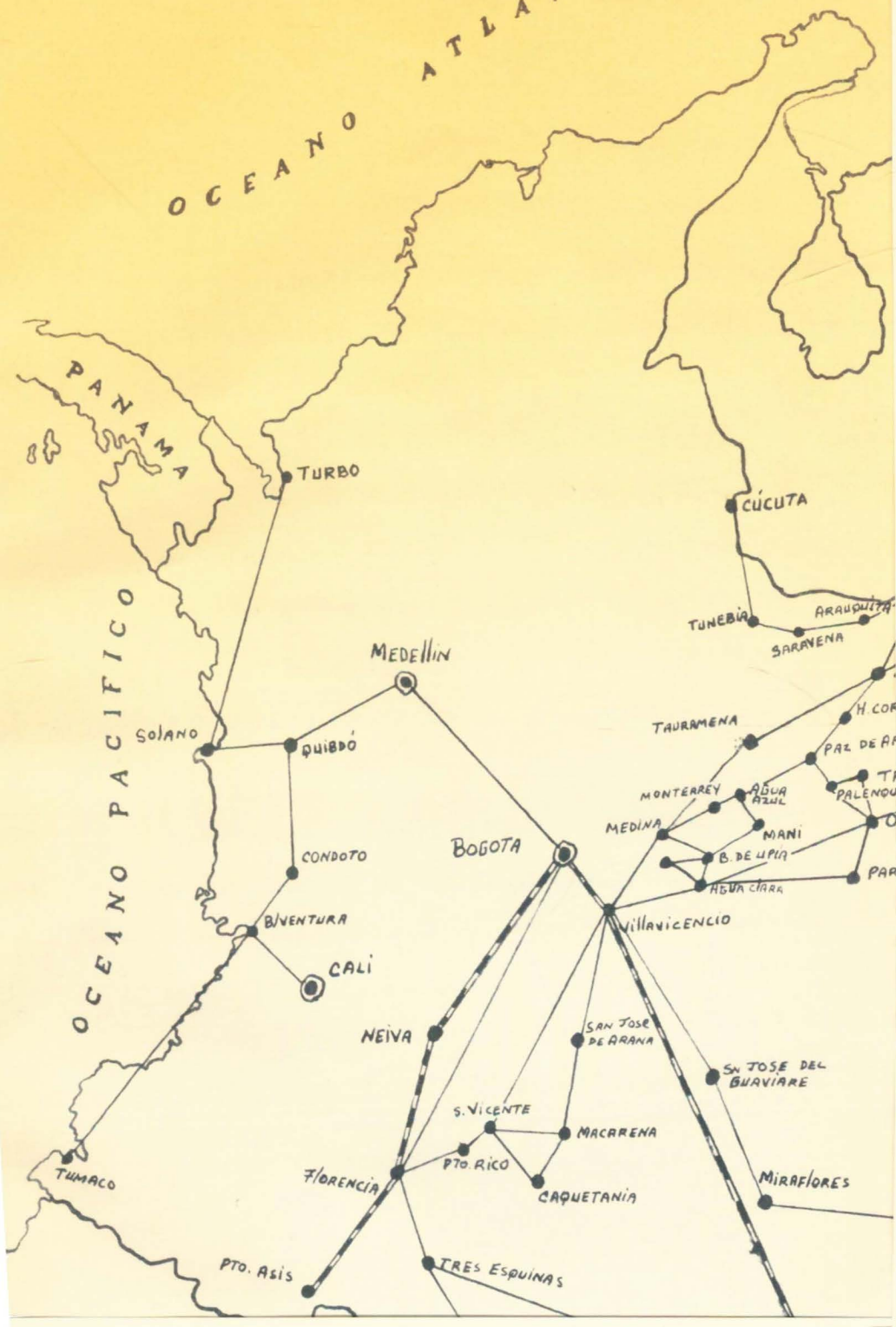
NOTA: El avión C-47 transporta carga y pasajeros, además es apropiado para lanzamiento de paracaidistas.



OCEANO ATLANTICO

PANAMA

OCEANO PACIFICO



B I B L I O G R A F I A

Reseña Histórica del Transporte Aéreo del Comando Aéreo de Transporte TM 57-210 Air Movement of troops and equipment.

C O N S U L T A S A.

Departamento de Operaciones FAC (A-3).

Comando Aéreo de Transporte

a. Comando y Ayudantía.

b. Comando del Grupo de Transporte.

c. Estadísticas

Apuntes sobre conferencias dictadas en el CEM durante la Información de FAC.

./.



I N D I C E

<u>TEMA</u>	<u>PAGINA</u>
I. RESEÑA HISTORICA	1
II. EL COMANDO DEL GRUPO DE TRANSPORTE AEREO MILITAR	4
1.- MISION GENERAL	4
2.- MISION PARTICULAR	4
3.- ORGANIZACION	4
III. ESCUADRONES DE TRANSPORTE Nos. 1 y 2	
1.- MISION	5
2.- ORGANIZACION	5
3.- PERSONAL	5
4.- DISPONIBILIDAD DE TRIPULANTES	6
5.- MATERIAL	7
6.- HORAS DE VUELO AUTORIZADAS PARA 1.969..	7
IV. EL ESCUADRON DE MANTENIMIENTO	
1.- MISION	8
2.- ORGANIZACION	8
3.- PERSONAL	8
V. EL ESCUADRON DE ENTRENAMIENTO	
1.- MISION	8
2.- ORGANIZACION	9
3.- PERSONAL	9
4.- MATERIAL	9
VI.	

<u>TEMA</u>	<u>PAGINA</u>
VI. EFICIENCIA DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR ...	
1.- ALCANCE	10
2.- CONCEPTO	10
3.- LOS AVIONES C-130 B. "HERCULES".....	10
4.- CARACTERISTICAS DEL AVION C-130-B	11
5.- CUADRO DE LAS CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES C-45, C-47 y C-130-B	14
VII. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR EN TIEMPO DE PAZ	14
VIII. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR EN TIEMPO DE GUERRA	15
IX. SATENA EN APOYO DE LA FUERZA AEREA	18
X. EL TRANSPORTE AEREO MILITAR EN APOYO DE LAS FF.MM	19
1.- GUERRA REGULAR	19
2.- GUERRA IRREGULAR	20
ANEXO "A".....	23
ANEXO "B".....	24
ANEXO "B1".....	25
ANEXO "C".....	26
ANEXO "D".....	27
ANEXO "E".....	28
INDICE	29
BIBLIOGRAFIA	28A

37219 -

37219 .