



Utilización de las capacidades aéreas del país en las necesidades de la Armada Nacional

Jaime Vargas M.

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

1973

TE36
192

INDICE GENERAL PARA CONSULTA
NO DEBE SALIR DE
ESTA GALA.

	Pgs.
I INTRODUCCION	1
1 Objetivo	1
2 Importancia del tema	1
3 Presentación del Trabajo	3

UTILIZACION DE LAS CAPACIDADES

1 - Misión	6
<u>AEREA DEL PAIS EN LAS NECESIDA-</u>	
2 - Tareas Específicas	7
<u>3 - TAREAS DE LA ARMADA NACIONAL</u>	8
a) Tipos de Operación	8
4 - Responsabilidades	8
5 - Capacidades Básicas de la Armada	10
a) En tiempo de guerra	10
b) En tiempo de paz	10
6 - Medios Disponibles	11
CCCE JAIME VARGAS M.	
a) Fuerzas Navales	11
b) Infantería de Marina	12
c) Servicios	12
d) Auxiliares	13
7 - Necesidades de Apoyo Aéreo	12

1973

297

	<u>INDICE GENERAL</u>	Pgs.
	a) Apoyo Aéreo	10
	b) Apoyo de Reconocimiento y patrullaje	10
I	INTRODUCCION	1
	c) Apoyo logístico móvil	10
	1 Objetivo	1
	d) Apoyo de transporte de personal y carga	15
	2 Importancia del tema	1
III	FUERZA AEREA COLOMBIANA	16
	3 Presentación del Trabajo	3
	1 - Conceptos sobre Poder Aéreo	16
II	ARMADA NACIONAL	17
	1 - Misión	67
	2 - Tarea Especifica	76
	3 - Tipos de Operaciones, Misiones y Responsabilidades	80
	a) Tipos de Operación	80
	4 - Responsabilidades de la Fuerza Aérea en relación con las Operaciones	9
	5 - Capacidades Reales de la Armada	10
	a) Responsabilidad de la FAC en relación con el apoyo aerotáctico	10
	b) En tiempo de paz	10
	6 - Medios Disponibles	11
	a) Fuerzas Navales	11
	b) Infantería de Marina	12
	c) Servicios de Apoyo Táctico	12
	d) Comando Aéreo de Transporte	13
	7 - Necesidades de Apoyo Aéreo	13
	e) Comando Aéreo de Material	23

a) Apoyo Aerotáctico.....	13
b) Apoyo de Reconocimiento y patrullaje.....	14
c) Apoyo logístico móvil.....	15
d) Apoyo de transporte de personal y carga.....	15
III FUERZA AEREA COLOMBIANA.....	16
1 - Conceptos sobre Poder Aéreo.....	16
2 - Misión.....	17
3 - Doctrina de Empleo.....	17
4 - Funciones Generales de la Fuerza Aérea.....	18
a) Funciones primarias.....	18
b) Funciones colaterales.....	19
c) Responsabilidad de la Fuerza Aérea en relación con las Operaciones anfibas.....	19
d) Responsabilidad de la FAC en relación con el apoyo aerotáctico a Fuerzas Navales.....	20
5 - Medios.....	20
a) Comando Aéreo de Combate No. 1.....	21
b) Comando Aéreo de Combate No. 2.....	21
c) Comando de Apoyo Táctico.....	22
d) Comando Aéreo de Transporte.....	22
e) Escuela Militar de aviación.....	23
f) Comando Aéreo de Material.....	23

g) Resumen material volante	23
6 - Capacidades	24
V - UTILIZACIÓN DE CAPACIDADES DE APOYO DE LAS	25
7 - Capacidades Reales de Apoyo a la Armada Nacional	25
a) Consideraciones Generales	25
IV AVIACIÓN COMERCIAL Y CIVIL	27
1 - Material de vuelo	27
a) Aeronaves por tipos y por empresas operadoras	27
b) Aeronaves por base de Operación	29
* 2 - organización y capacidad del transporte aéreo del país	30
a) La organización del tránsito aéreo	30
b) La capacidad del transporte aéreo	30
c) Empresas Operadoras	32
Empresas Operadoras y su equipo de vuelo	42
3 - Patrulla Aérea Civil	45
a) Definición	45
b) Epoca de fundación	45
c) Motivo de fundación	45
d) Objetivos	47
e) Equipo	47
f) Personal	48
g) Políticas de la PAC	48
4 - Capacidades reales	49

a) Aviación comercial	49
b) Aviación civil	49
V - UTILIZACIÓN DE LAS CAPACIDADES AEREAS EN APOYO DE LAS	
NECESIDADES DE LA ARC.....	51
1 - Agregaciones	51
2 - Apoyo	51
3 - Apoyo general	52
4 - Apoyo directo	52
5 - Apoyo mutuo	52
6 - Apoyo Aéreo en situación normal	53
a) Fuerza Aérea Colombiana	53
1) Apoyo Logístico	53
2) Apoyo aerotático	54
b) Aviación comercial y civil	55
7 - Apoyo aéreo en situación de calamidad nacional	55
8 - Apoyo Aéreo en situación de guerra.....	56
a) Fuerza Aérea Colombiana	56
b) Aviación Civil y Comercial	58
VI -CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	60
1 - Conclusiones	60
a) Con relación a la organización	60
b) Con relación al personal	60

c) Con relación a los mecanismos de coordinación entre la ARC,

FAC, Aviación Comercial y la PAC 60

1. OBJETIVO.

2 - Recomendaciones 61

Este trabajo tiene como objetivo principal recomendar las acciones necesa-

a) A nivel Comando General 61

rias para satisfacer las requerimientos de apoyo aéreo en la conducción

b) A nivel Comando Armada Nacional 63

de operaciones de la Armada Nacional, determinando sus necesidades req-

3 - Recomendaciones Generales 63

las y las capacidades disponibles de los componentes principales del Pe-

4 - Comunicaciones 66

dar Aéreo del país, su Fuerza Aérea y su Aviación Civil y Comercial.

3. IMPORTANCIA DEL TEMA.

El objetivo anterior justifica sobradamente que se haga un estudio sobre la utilización de las capacidades aéreas del país y su empleo por la Armada Nacional para el cumplimiento de las funciones que exigen cooperación aérea.

Otra de las razones que justifica el estudio, es lo que se ha denominado como empleo de la Fuerza Armada Nacional en relación a defender las instalaciones portuarias aeronavales y en las cuales se centra la cooperación de las Fuerzas Aéreas.

Las operaciones aeronavales desempeñan un papel muy importante en el establecimiento y mantenimiento del control de los mares. En los tiempos modernos las operaciones aeronavales son esenciales para poder lograr su superioridad en la zona de operaciones navales. Los aviones proporcionan

I - INTRODUCCION

uno de los medios el ataque o para la defensa. El reco-

nocimiento aéreo es invaluable para obtener información oportuna sobre-
1. OBJETIVO.

las posibles intenciones del enemigo, además es la única forma de obtener
Este trabajo tiene como objetivo principal recomendar las acciones nece-
la vigilancia necesaria de las áreas vitales las cuales las Fuerzas Navales
sarias para satisfacer los requerimientos de apoyo aéreo en la conducción
deben ejercer el control.
de operaciones de la Armada Nacional, determinando sus necesidades rea-

les y las capacidades disponibles de los componentes principales del Po -
der Aéreo del país, su Fuerza Aérea y su Aviación Civil y Comercial.

2. IMPORTANCIA DEL TEMA.

El objetivo anterior justifica sobradamente que se haga un análisis sobre -
la utilización de las capacidades aéreas del país y su empleo por la Arma-
da Nacional para el cumplimiento de las funciones que exijan cooperación -
aérea.

Otra de las razones que justifica el estudio, es lo que se ha denominado o -
el empleo de la Fuerza Aero-Naval se reduce a defender las instalaciones
operaciones aeronavales y en las cuales se centra la cooperación de las -
propias: en estas operaciones por razones de distancia es posible el uso de
Fuerzas Aéreas.

aviones de poco radio de acción.

Las operaciones aeronavales desempeñan un papel muy importante en el es-
El concepto moderno de una operación aeronaval indica que el buque de su-
tablecimiento y mantenimiento del control de los mares. En los tiempos -
perflota o submarino y los aviones deben trabajar en equipo, guardase en
modernos las operaciones aeronavales son esenciales para poder lograr su
todo momento una estrecha coordinación, única forma de obtener el afecto -
superioridad en la zona de operaciones navales. Los aviones proporcionan
deseado. Si esto no se cumple la operación puede resultar muy peligrosa -

uno de los medios más efectivos para el ataque o para la defensa. El reconocimiento aéreo es invaluable para obtener información oportuna sobre las posibles intenciones del enemigo, además es la única forma de obtener la vigilancia necesaria de las áreas vitales las cuales las Fuerzas Navales el cumplimiento de su cometido. Así mismo el personal de vuelo debe recibir el adecuado e intenso entrenamiento para familiarizarlos con los problemas navales.

En coordinación con los buques de superficie o submarinos, los aviones suministran un medio más eficaz para neutralizar el ataque de submarinos enemigos.

Las operaciones aero-navales pueden ser de carácter ofensivo o defensivo, según su naturaleza. En las primeras el reconocimiento aéreo permite el ataque a distancia a las fuerzas enemigas antes que ellas logren pasar la zona

3.

PRESENTACION DEL TRABAJO
 Para efectuar esta operación se requiere aviones adecuados que tengan gran radio de acción; en el segundo caso el empleo de la Fuerza Aero-Naval se reduce a defender las instalaciones propias; en estas operaciones por razones de distancia es posible el uso de aviones de poco radio de acción.

El concepto moderno de una operación aeronaval indica que el buque de superficie o submarino y los aviones deben trabajar en equipo, guardando en todo momento una estrecha coordinación, única forma de obtener el efecto deseado. Si esto no se cumple la operación puede resultar muy peligrosa -

para la seguridad de las mismas unidades participantes, en el cumplimiento de su misión. El desarrollo normal del país en los próximos años. Por otra razón los aviones destinados a estas operaciones requieren la exigirá una considerable expansión y una mejor capacitación dentro de instalación a bordo de equipos e instrumentos especiales que les faciliten las Fuerzas Armadas, quizá la solución mejor sería la de crear una aviación el cumplimiento de su cometido. Así mismo el personal de vuelo debe recibir un adecuado e intenso entrenamiento para familiarizarlos con los procedimientos permiten crearla, independiente de la Fuerza Aérea del país. Teniendo en cuenta el desarrollo del potencial bélico de los países vecinos a Colombia

El establecimiento y coordinación de estas operaciones aeronavales son las que explican la necesidad de establecer mecanismos que le permitan a la Armada Nacional utilizar más eficientemente la capacidad aérea del país, y así el equipo indispensable para el cumplimiento de la misión solicitada.

3. PRESENTACION DEL TRABAJO .

Para cumplir con este objetivo será necesario en primer lugar describir la Armada Nacional, la Fuerza Aérea, la Aviación Civil (PAC) y Comercial, con el fin de conocer sus capacidades e identificar las actividades en las cuales puedan cooperar integradamente.

En el Capítulo III se detalla y examina la Fuerza Aérea Colombiana; en el Partiendo de esta descripción se llegará a la propuesta concreta de las acciones necesarias para la integración y coordinación entre la Armada Nacional, la Fuerza Aérea y la Aviación Civil y Comercial, requerida a fin de garantizar un apoyo eficiente y oportuno en las operaciones a efectuarse.

La Armada misma no cuenta con sistemas de apoyo aéreo en el cumplimiento de su misión. El desarrollo normal del país en los próximos años exigirá una considerable expansión y una mejor tecnificación dentro de las Fuerzas Armadas, quizá la solución mejor sería la de crear una aviación naval. Sin embargo las condiciones económicas actuales del país no permiten crearla, independiente de la Fuerza Aérea del país. Teniendo en cuenta el desarrollo del potencial bélico de los países vecinos a Colombia y las necesidades de la Armada, la Fuerza Aérea y la Aviación Civil y Comercial están en condiciones de prestarle algún apoyo a la A. R. C. con algunas limitaciones ya sea por estar comprometidas en otros frentes o que no tengan el equipo indispensable para el cumplimiento de la misión solicitada.

Es así como en este trabajo se hace un análisis que se inicia con una descripción, en el Capítulo II, de lo que es la Armada Nacional, sus tareas específicas, sus capacidades reales y necesidades de apoyo aéreo.

En el Capítulo III se detalla y examina la Fuerza Aérea Colombiana; en el Capítulo IV, la Aviación Civil y Comercial, entre ella la PAC, como instituciones básicas de apoyo relacionando los objetivos, el equipo y el personal que poseen estas y los cuales podrían ser utilizados en operaciones de complementación y apoyo de la A. R. C.

... / ...

Más adelante, en el Capítulo V, se habla de la utilización de las capacidades del país en apoyo de las necesidades de la A.R.C., durante la conducción de operaciones relacionadas con el cumplimiento de su misión.

En la parte final y en Capítulo VI, se presentarán las conclusiones de la descripción realizada, para luego en la segunda parte de este capítulo, hacer las recomendaciones que podrían conducir a la Armada a utilizar en su apoyo, la capacidad aérea existente en el país.

De esta misión se desprenden sus funciones básicas, las cuales podrían enumerarse así:

- a) Conducir operaciones de guerra de superficie, submarinas, anti-submarinas y de minado.
- b) Patrullaje y defensas de las costas.
- c) Operaciones anfibia.
- d) Operaciones de búsqueda y rescate.

Para alcanzar **LA ARMADA NACIONAL** Colombiana tiene recursos limitados;

de allí que sea necesario que Ella integre su acción especial con las otras

1. **MISION .**

Fuerzas para que pueda cumplir con los objetivos que le son propios.

Los objetivos de la Armada Nacional contribuyen al logro de los objetivos

2. del país, Corresponde a ella apoyar la política Nacional definida por el -

Estado y de allí que su misión se centre en : " Mantener la soberanía Na-

- a) " Organizar y dotar Fuerzas Navales y Fluviales para conducción de opera- cional en los mares y ríos navegables de la república, protegiendo en ellos ciones de combate , en el mar y en los ríos, y de la Infantería de Marina para las líneas de comunicaciones. Efectuar operaciones necesarias para llevar a cabo los planes de Defensa Nacional. Promover la investigación y estu - Ejecutar operaciones anfibia, especialmente unidades para derrotar las - Fuerzas Navales enemigas, proteger las líneas de comunicación propias y dios en el campo de la oceografía como medio de divulgación de los re - negarcelas al enemigo, disputar, conquistar y ejercer el dominio del mar cursos del país en el mar y así mismo como un mecanismo para identifi - según las circunstancias, captar y defender Bases avanzadas como posicio car, proteger y asegurar los derechos del país en sus mares " . nos para las fuerzas organizadas y ejecutar las operaciones terrestres que

De esta misión se desprenden sus funciones básicas, las cuales podrían -

enumerarse así :

b) La Infantería de Marina como Componente de la Armada tiene las siguien-

a) **Conducir operaciones de guerra de superficie, submarinas, anti -**

1) " **Participar en operaciones anfibia menores.** "

2) " **Desarrollar en coordinación con otras fuerzas la doctrina, táctica, -**

b) **Patrullaje y defensas de las costas .** " y el equipo empleado por la Fuerza de desembarco en las o- táctica y el equipo empleado por la Fuerza de desembarco en las o-

c) **Operaciones anfibia .**

3) " **Entrenar y equipar, de acuerdo con las necesidades, Unidades de In-**

d) **Operaciones de búsqueda y rescate.** " Infantería de Marina para operaciones marítimas en coordina-

(1) F. F. M. M. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjun- tas (Restringido) . Imprenta Militar 1972. Página 21.

Para alcanzar estas metas la Armada Colombiana tiene recursos limitados; de allí que sea necesario que Ella integre su acción especial con las otras

1 Fuerzas para que pueda cumplir con los objetivos que le son propios.

a) Organizar, instruir y equipar Fuerzas Navales para el reconocimiento

2. TAREAS ESPECIFICAS submarinas, la protección del tráfico marítimo

a) " Organizar y dotar Fuerzas Navales y Fluviales para conducción de operaciones de combate , en el mar y en los ríos, y de Infantería de Marina para ejecutar operaciones anfibia, especialmente unidades para derrotar las - Fuerzas Navales enemigas, proteger las líneas de comunicación propias y negárselas al enemigo, disputar, conquistar y ejercer el dominio del mar según las circunstancias, captar y defender Bases avanzadas como posiciones para las fuerzas organizadas y ejecutar las operaciones terrestres que puedan ser indispensables para la prosecución de una campaña naval (1).

b) La Infantería de Marina como Componente de la Armada tiene las siguientes funciones específicas :

- 1) " Guerra Submarina y Antisubmarina "
- 2) " Guerra de Minas (minado y barrido) .
- 3) " Operaciones de control de campos minados "
- 4) " Participar en operaciones anfibia menores. "
- 5) " Operaciones de defensa de Puertos y Bahías excepto cuando sea encomendada a otra Fuerza "
- 6) " Operaciones de defensa de costas en coordinación con otras -
- 7) " Entrenar y equipar, de acuerdo con las necesidades, Unidades de Infantería de Marina para operaciones aerotransportadas en coordinación

(1) F. F. M. M. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjuntas (Restringido) . Imprenta Militar 1972. Página 21.

ción con otras Fuerzas".

4) "Responder por la defensa aérea de las Bases Navales y Fluviales".

c) Organizar, instruir y equipar Fuerzas Navales para el reconocimiento naval, la guerra antisubmarina, la protección del tráfico marítimo y la siembra y barrida de minas".

a) "Planear el empleo y explotación de las capacidades intrínsecas de las Unidades de otras Fuerzas que puede tener agregadas".

d) "Desarrollar en coordinación con las otras fuerzas, procedimientos y equipo y la doctrina para la Defensa de Costas". (1).

b) "Adestrar el entrenamiento para operaciones y ejercicios conjuntos, -

3 - TIPOS DE OPERACIONES MISIONES Y RESPONSABILIDADES.

1) "Establecimiento de doctrinas, procedimientos, tácticas, técnicas

a) Tipos de Operaciones .

y métodos de organización teniendo en cuenta las normas que aquí se establecen".

Son :

1) " Operaciones de Combate y Logísticas, en el mar " .

2) "Elaboración y preparación de las publicaciones necesarias para -

2) " Reconocimiento Naval " .
la conducción del entrenamiento".

3) " Guerra Submarina y Antisubmarina " .

3) "Determinar los elementos necesarios para el entrenamiento".

4) " Guerra de Minas (minado y barrido) .

4) "Conducción del entrenamiento conjunto que haya sido acordado en

5) " Operaciones de control de campos minados".
entre las distintas Fuerzas".

6) " Operaciones de defensa de Puertos y Bahías excepto cuando -

c) "Consultar y coordinar con las otras Fuerzas, todos los aspectos relacionados con las operaciones conjuntas". (1) .

7) " Operaciones de defensa de costas en coordinación con otras -

d) Y otras .
Fuerzas".

(1) F. F. M. M. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjuntas. (Restringido). Imprenta Militar 1972. Pag. 21 y 22.
(1) F. F. M. M. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjuntas. (Restringido). Imprenta Militar 1973. Pag. 21 y 22.

3 - "Operaciones Anfibia". DE LA ARMADA . -

9.) " Operaciones de Control de tráfico marítimo (1) .

1) Amenazar las líneas de comunicaciones enemigas.

4 - RESPONSABILIDADES . -

2) Proteger limitadamente las líneas de comunicaciones marítimas.
En relación con los tipos de operaciones indicadas anteriormente la Arma

propia da tiene las siguientes responsabilidades primarias :

3) Ejecutar operaciones de disputa del dominio del mar que com -
a) " Planear el empleo y explotación de las capacidades intrínsecas de las
propias :

Unidades de otras Fuerzas que puede tener agregadas " .

(a) Operaciones de Comandos Anfibios

b) " Adelantar el entrenamiento para operaciones y ejercicios conjuntos , -

(b) Operaciones anfibia limitadas

Incluyendo lo siguiente :

(c) Operaciones de corso

1) " Establecimiento de doctrinas , procedimientos , tácticas , técnicas
Apoyo de fuego para operaciones terrestres cercanas a la costa .
y métodos de organización teniendo en cuenta las normas que aquí
Transporte logístico para apoyo de fuerzas terrestres y aéreas .
se establecen " .

b) En Tiempo de Paz .

2) " Elaboración y preparación de las publicaciones necesarias para -
1) Ejercer soberanía en las costas y ríos fronterizos del país .
la conducción del entrenamiento " .

2) Preservar el orden interno en las áreas de su jurisdicción .

3) " Determinar los elementos necesarios para el entrenamiento " .

3) Organizar su fuerza .

4) " Conducción del entrenamiento conjunto que haya sido acordado en
4) Conducir operaciones de entrenamiento de su fuerza operativa .
tre las distintas Fuerzas " .

5) Desarrollar trabajos de prevención sanitaria y atención médica .

c) " Consultar y coordinar con las otras Fuerzas , todos los aspectos rela
en los litorales y riberas de los ríos navegables .
cionados con las operaciones conjuntas " . (1) .

6) Desarrollar estudios de investigaciones oceanográficas .

d) Y otras .

(1) F. F. M. M. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjun-
tas (Restringido) . Imprenta Militar 1972. Pag. 21 y 22.

5 - CAPACIDADES REALES DE LA ARMADA . -

a) En Tiempo de Guerra : *operaciones anteriormente realizadas en la Armada*

1) Amenazar las líneas de comunicaciones enemigas. *Anteriores de la Armada*

2) Proteger limitadamente las líneas de comunicaciones marítimas

propias.

3) Ejecutar operaciones de disputa del dominio del mar que com-

a) Fuerzas Navales .
comprenden :

Fuerza Naval del Atlántico *Cartagena.*

(a) Operaciones de Comandos Anfibios

Primera división de destructores

(b) Operaciones anfibia limitadas

Tres destructores

(c) Operaciones de corso

Apoyo de fuego para operaciones terrestres cercanas a la costa.

Transporte logístico para apoyo de fuerzas terrestres y aéreas.

Segunda división de destructores

b) En Tiempo de Paz .

Des destructores *ARC 28 de Julio*

1) Ejercer soberanía en las costas y ríos fronterizos del país .

2) Preservar el orden interno en las áreas de su jurisdicción .

División de destructores transportes

3) Organizar su fuerza .

Tres destructores A P D

4) Conducir operaciones de entrenamiento de su fuerza operativa.

5) Desarrollar trabajos de prevención sanitaria y atención médica,

en los litorales y riveras de los ríos navegables .

6) Desarrollar estudios de investigaciones oceanográficas .

División de Submarinos

Los submarinos cascos . / . . .

SI - Intrepido

6 - MEDIOS DISPONIBLES . -

52 - Indomable

Para la ejecución de las capacidades anteriormente relacionadas la Armada Nacional cuenta con las Fuerzas Navales de Combate, la Infantería de Marina, sus fuerzas auxiliares, sus servicios y los medios que se le asignan en un momento dado.

a) Fuerzas Navales .

Fuerza Naval del Atlántico

Cartagena

Primera división de destructores

Tres destructores

ARC 7 de Agosto

Infantería de Marina

ARC Caldas

Comando Agrupación Anfibia del Atlántico

ARC Boyacá

Tres Batallones de Infantería de Marina (-) Cartagena

Segunda división de destructores

2100 hombres

Dos destructores

ARC 20 de Julio

88 hombres

c) Servicios .

División de destructores transportes

Base Naval ARC " Bolívar "

Cartagena

Tres destructores A P D

Base Naval ARC Bucanventura

Bucanventura

Base Fluvial ARC Leguízamo

ARC Córdoba

Leguízamo

Hospital Naval Egoerra López

ARC Almirante Tono

Cartagena

Fondo Retatorio

ARC Almirante Padilla

Boyotá

División de Submarinos

Dos submarinos enanos

S1 - Intrepido

- d) Auxiliares S2 - Indomable
- Escuela Naval de Cadetes Cart DF - MY Arias
- División Auxiliares Barranquilla
- Tres remolcadores de la Armada Naval de la Infantería de Marina ARC Pedro de Heredia
- Cart ARC Bahía Honda
- Efectivos: A manera de información se incluye ARC Bahía Utría
- Tres Oceanográficos, disponibles en la actualidad ARC San Andrés
- ARC Quindío
- Oficiales 471 ARC Gorgona

- b) Infantería de Marina
- Comando Agrupación Anfibia del Atlántico 769
- Tres Batallones de Infantería de Marina (-) Cartagena
- 2100 hombres
- Total 5098
- Un grupo de Comando Anfibios Cartagena
- 80 hombres

- c) NECESIDADES DE APOYO AEREO
- Servicios
- Para la conducción de las operaciones programadas, en desarrollo de al-
- Base Naval ARC " Bolívar " Cartagena
- Base Naval ARC Buenaventura Buenaventura
- Base Fluvial ARC Leguízamo Leguízamo
- Hospital Naval Esguerra López Cartagena
- Fondo Rotatorio Bogotá

La cooperación o apoyo requerido abarca los siguientes tipos:

.....//.....

d) Auxiliares

Escuela Naval de Cadetes	Cartagena
Centro de Entrenamiento Naval	Barranquilla
Centro de entrenamiento naval de In-	
fantería de Marina	Cartagena

Efectivos : A manera de información se incluye en este capítulo los efectivos de la Armada, disponibles en la actualidad, para el cumplimiento de las capacidades mencionadas :

Oficiales	471
Suboficiales y Marineros	2649
Grumetes	769
Infantes	<u>2106</u>
Total	5995

7 - NECESIDADES DE APOYO AEREO .

Para la conducción de las operaciones programadas, en desarrollo de algunas de las capacidades que la Armada Nacional es físicamente capaz de realizar, requiere la cooperación o apoyo especial de la Fuerza Aérea Colombiana y de las organizaciones civiles de aviación comercial y de turismo.

La cooperación o apoyo requerido abarca los siguientes tipos :

...../.....

Aéreo Táctico

Logístico móvil

- c) Apoyo Logístico Móvil
Transporte de personal y de carga

En caso de desarrollar bases alternas con el propósito de dispersar las -
Especial .

fuerzas como medida positiva de protección.

- d) a) Apoyo Aerotáctico Personal y de Carga .

Durante la conducción de operaciones de superficie, especialmente por
Fuerzas de Tarea anfibia, en la fase de asalto para la captura de una -
plaga enemiga determinada.

Durante la conducción de ejercicios y operaciones de entrenamiento.

En el encuentro entre Fuerzas Navales organizadas de superficie, -
cuando dicho enfrentamiento ocurra dentro del radio de acción de las -
Fuerzas Aerotácticas.

- e) Apoyo Especial .

En tiempo de paz, durante la conducción de operaciones de entrena -
miento que incluyen las dos situaciones anteriores.

- b) Apoyo de Reconocimiento y Patrullaje .

Durante la ejecución de operaciones antisubmarinas, cuando el área de
responsabilidad se encuentre bajo el radio de acción de los aviones.

Para operaciones de búsqueda y rescate; para reconocimiento de costas
y áreas marítimas comprendidas en el mar jurisdiccional, en defensa -
de nuestra soberanía y como medida de represión al contrabando en -

casos ocasionales.

c) Apoyo Logístico Móvil.

En caso de desarrollar bases alternas con el propósito de dispersar las fuerzas como medida positiva de protección. (1)

d) Apoyo de Transporte de Personal y de Carga.

Cuando en forma general hablamos de poder aéreo de una nación estamos haciendo referencia a toda la capacidad aeronáutica de la nación, que está compuesta por:

Durante la conducción de ejercicios y operaciones de entrenamiento.

Para movimientos administrativos, especiales o de rutina, dentro de las guarniciones de la institución.

e) Apoyo Especial.

La infraestructura aeronáutica, con la red de aeropuertos, sistema de navegación aérea y de control de tráfico.

Durante la conducción de operaciones de alcance estratégico con fuerzas

d) La industria aeronáutica y talleres de mantenimiento, especializadas.

e) Los institutos de investigación de Asuntos Aeronáuticos o que tengan relación directa con la actividad aérea.

Entre los elementos que componen el Poder Aéreo de una nación, toma importancia primaria, la Fuerza Aérea como componente militar, porque incide directamente en la seguridad nacional y en las relaciones internacionales.

(1) FF. MM. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjuntas (Restringido). Imprenta Militar 1972. Página 21.

En época I I I FUERZA AEREA COLOMBIANA solamente en los concep

tos de invasión y ocupación. Al aparecer el Poder Aéreo como componen

1 - CONCEPTOS SOBRE PODER AEREO .

te de la guerra la opinión de estrategia cambió fundamentalment e. Este-
" El Poder Aéreo de una nación consiste en la capacidad de controlar y u
juicio de campo estratégico del Poder Aéreo ha ido desarrollándose por
tillizar el espacio aéreo con propósitos definidos". (1)
mitiendo cada día mejorar sus capacidades como instrumento de guerra.

Cuando en forma general hablamos de poder aéreo de una nación estamos
Cuando se dispone de una Fuerza Aérea Poderosa la idea que se tiene de
haciendo referencia a toda la capacidad aeronáutica de la nación, que está
la lucha de superficie cambia, pues la derrota o aniquilamiento de las
compuesta por :

- a) La Fuerza Aérea con sus Comandos Aéreos, sus reservas sus insta-
para llevarla a cabo a puntos vitales dentro del territorio enemigo.
laciones y organizaciones militares de apoyo.
- b) La aviación civil y la aviación comercial.
- c) La infraestructura aeronáutica, con la red de aeropuertos, sistema-
mente navegación aérea y de control de tráfico.
- d) La industria aeronáutica y talleres de mantenimiento.
- e) Los Institutos de Investigación de Asuntos Aeronáuticos o que tengan-

2 - MISION .-

relación directa con la actividad aérea.
" Garantizar el control y uso del espacio aeronáutico y apoyar a las

Entre los elementos que componen el Poder Aéreo de una nación, toma im-
portancia primaria, la Fuerza Aérea como componente militar, porque in-
cide directamente en la seguridad nacional y en las relaciones internacio -

3 - DOCTRINA DE EMPLEO .

La FAC es empleada en el cumplimiento de cuatro tipos fundame

(1) FF. MM. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjuntas (Restringido) . Imprenta Militar 1972. Página 21 .

En épocas remotas, la guerra se fundamentaba solamente en los conceptos de invasión y ocupación. Al aparecer el Poder Aéreo como componente de la guerra la opinión de estrategia cambió fundamentalmente. Este juicio de empleo estratégico del Poder Aéreo ha ido desarrollándose permitiendo cada día mejorar sus capacidades como instrumento de guerra.

Cuando se dispone de una Fuerza Aérea Poderosa la idea que se tiene de la lucha de superficie cambia, pues la derrota o aniquilamiento de las Fuerzas de Superficie deja de ser requisito indispensable para ganar y/o para llevarla a cabo a puntos vitales dentro del territorio enemigo.

Cuando se tiene dominio en el aire se adquiere un poder disuasivo que ejerce una influencia decisiva en las determinaciones del enemigo y lógicamente se adquiere la libertad de emplear la Fuerza Aérea para atacar los componentes del Poder Nacional del adversario.

2 - MISION.

"Garantizar el control y uso del espacio aeronacional y apoyar a las Fuerzas de Superficie, en tierra y en mar, en sus tareas tácticas y administrativas en el campo internacional y en el orden interno".

3 - DOCTRINA DE EMPLEO.

La FAC es empleada en el cumplimiento de cuatro tipos fundamen-

(1) operaciones ; operaciones conjuntas - operaciones conjuntas -
(Restringido) Imprenta Militar 1877

- a) Operaciones aéreas estratégicas
- b) Operaciones aéreas tácticas
- c) Operaciones de Defensa Aérea
- d) Operaciones Aéreas de entrenamiento, transporte y apoyo logístico.
- e) "Desarrollar en coordinación con otras fuerzas, las técnicas y -

4 - FUNCIONES GENERALES DE LA FUERZA AEREA para operaciones Anfi

" El Comando de la Fuerza Aérea responde por la preparación de las Uni-
dades Aéreas necesarias para la eficaz ejecución de la guerra y el mante-
nimiento del orden interno, en concordancia con los planes de seguridad-
exterior, interior y de movilización".
de la Fuerza Aérea, en las operaciones aerotransportadas".

a) Funciones Primarias .

- 1) "Desarrollar doctrinas y procedimientos en coordinación con las
otras Fuerzas para la defensa conjunta del país".
- 2) "En coordinación con las otras fuerzas organizar, equipar y en-
trenar Unidades para operaciones anfibas y aerotransportadas -
conjuntas en base a doctrinas del Comando General al respecto".
- 3) " Proporcionar a la Armada apoyo Aéreo Táctico, que incluye a-
poyo aéreo inmediato, transporte aéreo, reconocimiento aéreo e
interdicción". (1) .
- 1) "Organizar y dotar, en coordinación con las otras Fuerzas, las -

Unidades que sean asignadas para la ejecución de operaciones an-

- 4) "Desarrollar, en coordinación con las otras Fuerzas las doctrinas y procedimientos para ejecutar la defensa aérea desde áreas terrestres".
- 5) "Desarrollar en coordinación con otras fuerzas, las técnicas y el equipo que interesen a la Fuerza Aérea para operaciones Anfibias".
- 6) "Participar con las demás fuerzas en la ejecución del entrenamiento y de los ejercicios relacionados con las operaciones anfibias".
- 6) "Establecer, en coordinación con las otras fuerzas, las doctrinas, procedimientos y el equipo que deben emplear las unidades de la Fuerza Aérea, en las operaciones aerotransportadas".

b) Funciones Colaterales .

1) Proveer las Unidades de la Fuerza necesarias para efectuar el Entrenar fuerzas para :

- 1) " Cooperar con la Armada en Operaciones Anti-submarinas, de control de tráfico marítimo y defensa de costas".
- 2) "Cooperar con la Armada en operaciones de minado".
- 3) " Cooperar con la Armada en operaciones de búsqueda y rescate, en evacuaciones y enlace aéreo". (1)

c) Responsabilidad de la Fuerza Aérea en relación con las Operaciones

Anfibias .

- 1) "Organizar y dotar, en coordinación con las otras Fuerzas, las Unidades que sean asignadas para la ejecución de operaciones an-

(1) FF. MM. Manual Provisional de acción unificada y operaciones conjuntas - (restringido) Imprenta Militar 1972 Página 25 .

Los aviones están catalogados para desarrollar una determinada misión, por lo tanto, hay una distribución de cada tipo de avión en relación al trabajo que deben efectuar.

La Fuerza Aérea comprende los comandos aéreos con sus unidades operativas y unidades de apoyo, las cuales están constituidas así:

a) Comando Aéreo de Combate No. 1 Puerto Salgar .

M - 5 - 11

C - 47 - 1

U6 - A - 1

Cumple operaciones de entrenamiento, acrobáticas, aeromóviles y de rescate.

Cumple misiones estratégicas y de Defensa Aérea limitada. Desarrolla

d) Comando Aéreo de Transporte - Bogotá - misiones tácticas.

A - 19 - 2

b) Comando Aéreo de Combate # 2 - Villavicencio-

T - 33 - 14

T - 37 - 8

T - 41 - 3

C - 47 - 2

U6 - A - 1

KT - 23 - 427

41 . . . / . . .

Cumple misiones tácticas, aerotransportadas y de entrenamiento.

c) Comando Aéreo Apoyo Táctico - Melgar -

e) UH - 1B 3

UH - 1H 724

OH - 13 824

OH - 6A 12 1

T - 41 3

Cumple misiones de entrenamiento,
UH - A 3

f) C - 47 1

37

C - 47 1

Cumple operaciones de entrenamiento, aerotácticas, agromóviles y de
Ejecuta mantenimiento de tercer nivel de material aeronáutico.
rescate.

d) Comando Aéreo de Transporte - Bogotá -

A - 10 2 14

C - 47 18 74

C - 45 2 55

C - 54 8 4

C - 130 2 35

F - 28 1 178

Personal 748 4

Oficiales 830 Pilotos 295

RT - 33 44

41

103

Cumple operaciones de Transporte, Aerotransportado y de reconocimientos.

	Suboficiales 1048	Técnicos	718
e) Escuela Militar de Aviación - Cali -			
	Comandantes 339		
T - 34	24		
	Soldados 2180		
T - 41	24		
	Civiles 2694		
C - 47	1		
Total	5843		
	49		

Cumple misiones de entrenamiento.

f) Comando Aéreo de Material - Madrid -

C - 47 1

Ejecuta mantenimiento de tercer nivel de material aeronáutico.

g) Resumen material volante .

Aviones de combate 14

" de entrenamiento 74

" de transporte 55

" de reconocimiento 4

Helicópteros 35

178

Personal

Oficiales 530 Pilotos 298

Navegantes 102

vos sistemas de armas típicos de la Fuerza Aérea, que permiten contra -

restar el desequilibrio bélico **Apoyo Vuelo 1130** a los países limítro -
fes, sobre la base de una estrategia disuasiva.

Suboficiales 1048 Técnicos 718

7 - CAPACIDADES REALES DE LA FUERZA AÉREA COMBATIENTES 330 ARMA NACIONAL.

a) **Comandos Soldados 2180**

Civiles 2594 La Fuerza Aérea Colombiana, está en capacidad de sumi-

Total 6340 nistrar las operaciones realizadas por la Armada Nacional en cum -

6 - CAPACIDADES .-

plimiento de misiones para el mantenimiento del orden interno y/o de
la soberanía nacional, así como también de carácter administrativo o
Con los anteriores medios la Fuerza Aérea está en capacidad de efectuar
de entrenamiento, está supeditado:

operaciones:

1) A la prioridad de las tareas a realizar en cumplimiento de misio-
Estratégicas

nes estratégicas.

Tácticas

2) A la prioridad de apoyo aerotécnico a otras fuerzas de superficie-
Transporte

en un Teatro de Operaciones.

Defensa Aérea y

3) A la prioridad de los objetivos en un esfuerzo conjunto.
Sabotaje, destruyendo bases de abastecimiento de Fuerzas enemigas.

4) A las variantes de una situación determinada

Además de las anteriores, en el orden interno, apoyar a las otras fuerzas

5) A la disponibilidad de los medios.

para ejercer el territorio nacional una efectiva acción preventiva que faci-

litate la adopción de medidas oportunas y necesarias para la conservación -
Analizando los medios actualmente disponibles de la Fuerza Aérea Co-

lombiana, los factores determinantes de apoyo, se concluye que la -
del orden público y también para garantizar el acatamiento y respeto a las

FAC está en capacidad real de prestar apoyo limitado a la A. N. C., -
autoridades legítimas y asegurar la vigencia de las instituciones.

en los siguientes aspectos operacionales; administrativos y de entre-
En el orden externo entre otros, continuar el estudio y evaluación de nue-

vas misiones :

vos sistemas de armas típicos de la Fuerza Aérea, que permitan contra -

rrestar el desequilibrio bélico de Colombia frente a los países limítro -
fes, sobre la base de una estrategia disuasiva.

(c) Apoyo de Fuego Aerotáctico

7 - CAPACIDADES REALES DE APOYO A LA ARMADA NACIONAL.

(d) Transporte de personal (operaciones aerotransportadas)

a) Consideraciones Generales .

(e) Transporte de abastecimiento

El apoyo que la Fuerza Aérea Colombiana, está en capacidad de sumi -

(f) Enlace aéreo. .

nistrar a las operaciones realizadas por la Armada Nacional en cum -
plimiento de misiones para el mantenimiento del orden interno y/o de
la soberanía nacional, así como también de carácter administrativo o
de entrenamiento, está supeditado:

- 1) A la prioridad de las tareas a realizar en cumplimiento de misio -
nes estratégicas.
- 2) A la prioridad de apoyo aerotáctico a otras fuerzas de superficie -
en un Teatro de Operaciones.
- 3) A la prioridad de los objetivos en un esfuerzo conjunto.
- 4) A las variantes de una situación determinada
- 5) A la disponibilidad de los medios.

Analizando los medios actualmente disponibles de la Fuerza Aérea Co -
lombiana, los factores determinantes de apoyo, se concluye que la -
FAC está en capacidad real de prestar apoyo limitado a la A. B. C. , -
en los siguientes aspectos operacionales; administrativos y de entre -
namiento :

. . . / . . .

(a) Reconocimiento

IV - AVIACION COMERCIAL Y CIVIL

(b) Búsqueda y rescate

1 - MATERIAL DE VUELO .-

(c) Apoyo de Fuego Aerotático

El material de vuelo del país es bastante diversificado, disponiéndose de

(d) Transporte de personal (operaciones aerotransportadas)

de aeronaves pequeñas, hasta aeronaves de 150 pasajeros. La adquisición

(e) Transporte de abastecimiento

de estos equipos se efectúa esencialmente a necesidades e intereses co

(f) Enlace aéreo .

merciales de las empresas operadoras.

De otra parte actualmente existe una subutilización de buena parte del e -
quipo de vuelo del que dispone el país.

a) Aeronaves por tipos y por empresas operadoras.

Las 175 aeronaves existentes en el país que pueden tener mayor aplicac
ción en el transporte aéreo, están distribuidas por tipos y propietarios
operadores.

Un examen de este parque aeronáutico nos evidencia lo siguiente: Para
transporte de pasajeros existe un grupo de aeronaves de gran capaci -

dad (B - 720, B - 727 y L - 108) y en cambio para carga solo se
cuenta con aeronaves tipo DC-6. Para capacidades intermedias entre

40 - 65 pasajeros, o equivalente en carga, se cuenta con tipos muy va
riados de aeronaves (viskera DC - 4 / C - 54, Avro, F-27, C-48, etc).

Para capacidades de alrededor de 30 personas o carga equivalente aún
sólo se dispone de gran cantidad de aviones con capacidad entre 6 y 12
personas.

En cuanto a carga solamente se cuenta con aviones de 1/2 tonelada
IV - AVIACION COMERCIAL Y CIVIL

1 - **MATERIAL DE VUELO . -**

de una capacidad intermedia en el nivel de una y media (1 1/2) toneladas
El material de vuelo del país es bastante diversificado, disponiéndose des
o su equivalente en pasajeros (15 a 16) . . . y otros tipos de
de aeronaves pequeñas, hasta aeronaves de 150 pasajeros. La adquisición
Al relacionar las tripulaciones con el material disponible y también
de estos equipos ha obedecido esencialmente a necesidades e intereses co
verificados en la realidad, se aprecia que los índices de utilización de
merciales de las empresas operadoras.

los equipos de gran capacidad son altos, lo mismo que algunos equipos
De otra parte actualmente existe una subutilización de buena parte del e -
Aviones; no ocurre lo mismo en equipos medianos en los que sus indi -
cipo de vuelo del que dispone el país.

os de utilización son muy inferiores. Esto nos deja deducir, en prin -
a) Aeronaves por tipos y por empresas operadoras.

ncipio, la capacidad real del transporte con que se pudiera contar en caso d
Las 175 aeronaves existentes en el país que pueden tener mayor aplica
de emergencia, en las diferentes categorías de aeronaves.

ción en el transporte aéreo, están distribuidas por tipos y propietarios
De otra parte la utilización de todo este equip en aeródromos diferen -
u operadores.

tas a los de su actual operación solo sería factible para los pequeños y
Un examen de este parque aeronáutico nos evidencia lo siguiente: Para

medianos, lo que permitiría flexibilidad. No ocurre lo mismo con el -
transporte de pasajeros existe un grupo de aeronaves de gran capaci -

equipos Jet y otros con los que no se advierte una posible utilización -
dad (B - 720, B - 727 y L - 188) y en cambio para carga solo se -

en aeródromos diferentes a los 10 en que operan actualmente. Dada -
cuenta con aeronaves tipo DC-6. Para capacidades intermedias entre -

la gran capacidad de estos equipos representan dentro de la totalidad -
40 - 65 pasajeros, o equivalente en carga, se cuenta con tipos muy va

del transporte disponible, este factor tendría especial significación, -
riados de aeronaves (vickers DC - 4 / C - 54, Avro, F-27, C-46, etc).

mas en una situación de emergencia que contemple orígenes o desti -
Para capacidades de alrededor de 30 personas o carga equivalente aún

nos diferentes a estos 10 aeródromos, no se podría en principio con -
sólo se dispone de gran cantidad de aviones con capacidad entre 6 y 12

tas con esta capacidad. En consecuencia los problemas de control
personas.

Em cuanto a carga solamente se cuenta con aeronaves de 1/2 tonelada representada en los aviones DHC -2. Aquí se observa una ausencia de una capacidad intermedia en el nivel de una y media (1½) toneladas o su equivalente en pasajeros (15 a 18).

Al relacionar las tripulaciones con el material disponible y también verificando en la realidad, se aprecia que los índices de utilización de los equipos de gran capacidad son altos, lo mismo que algunos equipos livianos; no ocurre lo mismo en equipos medianos en los que sus índices

b) Aeronaves por bases de Operación.

Como punto de partida para atender una condición de emergencia la capacidad real del transporte con que se pudiera contar en caso de emergencia, en las diferentes categorías de aeronaves.

De otra parte la utilización de todo este equipo en aeródromos diferentes importante porque corresponde a la organización operativa con que cuenta a los de su actual operación solo sería factible para los pequeños y medianos, lo que permitiría flexibilidad. No ocurre lo mismo con el equipo Jet y electra con los que no se advierte una posible utilización.

Conviene aclarar en este punto que si el tipo de emergencia de que se trate, implicará una destrucción de este material por cualquier motivo, la gran capacidad de estos equipos representan dentro de la totalidad de la capacidad de transporte quedaría reducida en proporción al grado de destrucción.

pues en una situación de emergencia que contemple orígenes o destinos diferentes a estos 10 aeródromos, no se podría en principio contar con esta capacidad.

Es evidente que las probabilidades de destrucción global de los otros equipos serían ínfimas en comparación con

Desde el punto de vista de aeronaves y para atender las necesidades regulares de transporte aéreo del país, puede decirse que se cuenta

2 - ORGANIZACION Y CAPACIDAD DEL TRANSPORTE AEREO DEL PAIS

con un margen sobrante alto; sin embargo ante una condición de emer

- a) La Organización del Transporte Aéreo . -
gencia, al relacionar el tipo de aeronaves y otros factores, como tri
La Organización básica del transporte aéreo en el país está represen
gulaciones, mantenimiento, etc. con el área y la clase de emergencia
tada casi en su totalidad por las Empresas operadoras comerciales -
por afrontar, se deduce que esta sobra de equipo tendría una aplica -
que son entidades particulares dedicadas a prestar servicios de trans
ción reducida.

parte aéreo con ánimo de lucro. Fuera de las anteriores existe una -

- b) Aeronaves por bases de Operación. (A) que de acuerdo a las leyes -

Como punto de partida para atender una condición de emergencia in -

mediata resulta conveniente conocer la actual distribución de las aero
De otra parte desde el punto de vista técnico aeronáutico y por defini
naves en sus bases de operación. Esta distribución actual es muy im
ción existen otras Empresas operadoras que desarrollan actividades -
portante porque corresponde a la organización operativa con que cuen
de transporte aéreo aunque sin criterio comercial. Dentro de estas y
tan las empresas y por lo tanto representa en parte la capacidad de -
para nuestros propósitos las más importantes son: La Fuerza Aérea,
reacción inmediata de que se podría disponer en caso de emergencia.

la Patrulla Aérea Civil y algunas aeroclubes.

Conviene aclarar en este punto que si el tipo de emergencia de que se

- b) trate, implicará una destrucción de este material por cualquier motivo,

la capacidad de transporte quedaría reducido en proporción al grado de

destrucción. Transporte aéreo debe analizarse fundamentalmente como una actividad

que produzca un servicio asociándolo naturalmente a quienes lo ejecutan
No se considera este supuesto en el análisis del resto de la infraestruc

o sea las Empresas operadoras. Bien podríamos tratar de evaluar ca
tura aeronáutica porque es evidente que las probabilidades de destruc -
da empresa operadora en función de sus medios, es decir sus aeronaves
ción global de los otros elementos serían ínfimos en comparación con -

las del material de vuelo concentrado, con ello calcular una capaci-

dad operacional o lo que podría producirse en término de horas de vuel-

2 - ORGANIZACION Y CAPACIDAD DEL TRANSPORTE AEREO DEL PAIS .

lo, capacidad de movilizar personal y carga, etc.; sin embargo este

a) La Organización del Transporte Aéreo . -

análisis resulta muy teórico y abstracto y ante la realidad al producirse

La Organización básica del transporte aéreo en el país está represen-

tada casi en su totalidad por las Empresas operadoras comerciales -

que son entidades particulares dedicadas a prestar servicios de trans-

porte aéreo con ánimo de lucro. Fuera de las anteriores existe una -

Empresa comercial oficial (SATENA) que de acuerdo a las leyes -

tiene categoría de Entidad Descentralizada del Estado.

Por lo anterior se considerara más apropiado estudiar la capacidad del

De otra parte desde el punto de vista técnico aeronáutico y por defini-

ción existen otras Empresas operadoras que desarrollan actividades -

de transporte aéreo aunque sin criterio comercial . Dentro de estas y

para nuestros propósitos las más importantes son : La Fuerza Aérea,

Este producido podríamos entonces analizarlo de acuerdo a las horas

la Patrulla Aérea Civil y algunos aeroclubos.

voladas y más concretamente de acuerdo al movimiento de pasajeros -

b) La capacidad del Transporte Aéreo .

Tal como el enunciado lo indica, una apreciación de la capacidad del -

transporte aéreo debe analizarse fundamentalmente como una actividad

que produce un servicio asociándola naturalmente a quienes la ejecutan

Por otra parte, para efectos de aplicación de esta capacidad a una con-

o sea las Empresas operadoras. Bien podríamos tratar de evaluar ca-

dición de emergencia, debemos de mantener un enfoque esencialmente

da empresa operadora en función de sus medios, es decir sus aeronaves

operacional, ya que ante una situación anormal difícilmente se podría

sus tripulaciones, sus instalaciones y con ello calcular una capacidad operacional o lo que podría producir en término de horas de vuelo, capacidad de movilizar personal y carga, etc.; sin embargo este análisis resulta muy teórico y abstracto y ante la realidad el producido podría ser muy diferente.

Con tal procedimiento se estaría desestimando elementos infangibles que se encuentran en toda organización como son la dirección de las actividades, la coordinación, el ambiente operacional etc.

Por lo anterior se considera más apropiado estudiar la capacidad del transporte en función de lo que realmente están produciendo las Empresas operadoras. Los demás aspectos y los medios que contribuyen

c) se tendrán en cuenta como una referencia y complemento.

Este producido podríamos entonces analizarlo de acuerdo a las horas voladas y más concretamente de acuerdo al movimiento de pasajeros y carga considerando a cada aeródromo, las Empresas que participan sus zonas y rutas de operación y porcentajes de utilización del servicio.

Por otra parte, para efectos de aplicación de esta capacidad a una condición de emergencia, debemos de mantener un enfoque esencialmente operacional, ya que ante una situación anormal difícilmente se podría

pensar en la creación de un sistema diferente al existente, que está puesto en marcha por las propias Empresas operadoras y es el resultado del perfeccionamiento de procedimientos técnicos y administrativos. Resultaría difícil por no decir que imposible pretender modificar o tratar de imponer una dirección y control total inmediato a una entidad operadora por parte de quienes no tengan el conocimiento directo ni la experiencia suficiente para ello.

Haremos alusión entonces, primero a las Empresas operadoras y luego a su producido. Por último, al analizar la emergencia en sí se tratará de calcular la proyección de esta sobre la capacidad del transporte.

- c) Empresas Operadoras para las Empresas mayores. Por lo tanto si:
- 1) Conceptos Generales: Existen actualmente 31 Empresas operadoras de transporte aéreo las cuales están clasificadas de acuerdo al tipo, categoría y alcance del servicio que prestan así:
 - (a) Transporte Aéreo comercial regular
 - (b) Transporte aéreo comercial secundario
 - (c) Transporte aéreo comercial regional regular
 - (d) Transporte aéreo comercial de Taxi Aéreo.
- (También en redada areas Villavicencio y Cúcuta) .

Sin embargo para la finalidad del presente estudio no tiene mayor importancia esta clasificación y seguiremos por lo tanto un orden de acuerdo al volumen de pasajeros y carga transportado por las principales Empresas.

(1) Con aviones a reacción a los siguientes aeródromos: Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Cúcuta, Medellín, Bogotá, Pereira, Cali, Pasto y San Andrés. En forma similar a lo que ocurre con los aeródromos en que 20 de estos movilizan más del 90% de los pasajeros y carga; y lo movilizan más del 80%, las 6 principales Empresas de transporte movilizan más del 90% del total de pasajeros y carga, y 3 de estas movilizan más del 80%.

(2) Con aviones Avia - 748 : Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Medellín.
(3) Con aviones DC - 4 / C-54 : Barranquilla, Riohacha. Sin embargo una condición de emergencia podría exigir el cubrimiento de determinadas regiones con mayor número de restricciones operacionales para las Empresas mayores. Por lo tanto al igual que se ha considerado de relativa importancia la categoría de los aeródromos es necesario también contemplar el mayor número de empresas operadoras; las más pequeñas en función de sus áreas de operación y volumen de su transporte.

2) Las principales Empresas son las siguientes :

(a) Avianca (Domicilio Bogotá)

Empresa de transporte aéreo comercial regular .

(1) Bases de operación : Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga.

(También en reducida escala Villavicencio y Cúcuta) .

Presta servicios de transporte a todas las ciudades importantes del país, entre ellas a todas las capitales de Departamento con excepción de Manizales, Popayán y Armenia .

Además presta servicios por equipos así:

(c)

S A M (Domicilio Medellín)

(1) Con aeronaves a reacción a los siguientes aeródromos:
Empresa de transporte aéreo comercial y regular.

Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Cúcuta, Medellín.
Bases de operación : Medellín y Bogotá .

llín, Bogotá, Pereira, Cali, Pasto y San Andrés.

Presta servicios de transporte por equipos así :

(2) Con aeronaves Avro - 748 ; Bucaramanga, Barranquilla,

(1) Con aeronaves eléctricas : Las mismas de Aerocóndor y
Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Medellín.

además San Andrés, Cúcuta, Barrancabermeja y Pasto.

(3) Con aeronaves DC - 4 /C-54 : Barranquilla, Riohacha,
Cúcuta.

Maicao, Cartagena, Corozal, Montería, Medellín, Bogotá,

(3) Con aeronaves DC-4 : Cali, Turisno, Pereira y Medellín.
Leticia y Florencia .

llín.

(4) Con aeronaves DC-3/C-47 : Barranquilla, Magangué,

(d)

Aeroc Mompós, El Banco, Cúcuta, Arauca, Tame, Paz de

Empres Ariporo, El Yopal, Villavicencio, San José del Guá -

servicio viare, Trinidad y Orocué. así : Medellín, Bogotá,

(b) Aerocóndor (Domicilio Barranquilla) Barranquilla, Cartagena, --

Empresa de transporte aéreo comercial regular .

Bases de operación : Barranquilla y Bogotá .

Presta servicios por equipos así :

(e)

La Urraca (Domicilio Villavicencio) .

(1) Con aeronaves a reacción : Barranquilla, Bogotá y Cali.

Empresa de transporte aéreo comercial secundario.

(2) Con aeronaves Electra : Barranquilla, Cartagena , -

(1) San Andrés, Medellín, Bogotá y Cali. Tame, Arsu

(3) Con aeronaves C - 46 : transporte de carga. Poses de -

(c) S A M (Domicilio Medellín)

(2) Con equipo DC - 3 a Villavicencio, Líneas Orientales, Empresa de transporte aéreo comercial y regular.

Mitu, Miraflores, San Vicente, Cascajalá, El Yari, Bases de operación : Medellín y Bogotá .

Presta servicios de transporte por equipos así :

(f) T A C (Domicilio Bogotá)

(1) Con aeronaves electra : Las mismas de Aerocóndor y Empresa de transporte aéreo comercial secundario .

además Santa Marta, Cúcuta, Barrancabermeja y Pas

Presta servicios así :

to.

a) Con equipo Vickers Viscount : Bogotá, Bucaramanga ,

(2) Con aeronaves DC-4 : Cali, Tumaco, Pereira y Mede

Cúcuta, San Andrés y Neiva .

llín.

(g) Casanica (Domicilio Medellín)

(d) Aerocosta (Domicilio Barranquilla) . Del regional .

Empresa de transporte aéreo comercial de carga. Presta -

servicios de transporte de carga así : Medellín, Quibdó, -

(1) Con equipo DC-6 : Bogotá, Barranquilla, Cartagena, -

San Andrés, Medellín. (Además a las posesiones fran -

cesas en las Antillas) . Santa Rosa, Barrancabermeja .

(h) SATENA (Domicilio Bogotá)

(e) La Urraca (Domicilio Villavicencio) .

Empresa de transporte aéreo comercial secundario (Del - Empresa de transporte aéreo comercial secundario.

Estado) .

Presta servicios así :

- (1) Con equipo AVRO 740 : Bogotá, Florencia, Puerto Asís, Cali, Tolú .
- (1) Con equipo Dart-Herald : Villavicencio, Tame, Arauca, Cúcuta, Puerto Carraño y otros aeródromos de los Llanos Orientales .
- (2) Con equipo C - 47 a : Cali, Buenaventura, Condoto, Quibdó, Medellín, Bahía Solano, Guapi, Tumaco y otros tres aeródromos de los Llanos del Sur, Mitú, Miraflores, San Vicente, Caquetanía, El Yarí, Pto. Rico, Guacamayas, Florencia .
- (f) T A C (Domicilio Bogotá)
Empresa de transporte aéreo comercial secundario .

Presta servicios así :

- a) Con equipo Vickers Viscount : Bogotá, Bucaramanga, Cúcuta, San Andrés y Neiva .
- (g) Cesanica (Domicilio Medellín)
Empresa de transporte aéreo comercial regional .

Presta servicios así :

- (1) Con equipo DC -3, D-18/C-45 : Medellín, Quibdó, Condoto, Bahía Solano, Santa Rita, Caucasia, El Bague, Chigorodó, Nare, Otú, Acandí, Turbo, Cartagena, Barranquilla, Planeta Rica, Barrancabermeja .
- (h) SATENA (Domicilio Bogotá)
Empresa de transporte aéreo comercial secundario (Del Estado) .

Presta servicios así :

- (1) Con equipo AVRO 748 : Bogotá, Florencia, Puerto - Asís, Cali, Tuluá .
- (2) Con equipo C - 47 a : Cali, Buenaventura, Condoto , Quibdó, Medellín, Bahía Solano, Guapi, Tumaco y otros aeródromos de los Llanos del Sur.

- (1) Aeropesca (Domicilio Villavicencio y Bogotá) .

Empresa de transporte aéreo comercial secundario (carga

- (2) ARCA (Domicilio Bogotá) , y mixto) .

Presta servicios así :

- (1) Con equipo Vickers 745 D : Bogotá, Popayán y Pasto.

- (2) Con equipo C-46: Llanos Orientales y Sur del país, in

- (1) TAC (Taxi Aéreo del Cauca) (Domicilio Villadupar) , cluyendo a Leticia y Florencia; además Barranca, -

Empresa de transporte aéreo comercial secundario

Cúcuta, Barranquilla, Medellín, Cali, Popayán y Pas

- (j) Aerovías (Domicilio Bogotá)

Empresa comercial de taxi aéreo.

Bases de Operación : Bogotá, Barranquilla, Medellín, Cali,

- (II) Montería, Tumaco y Chaparral.

Presta servicios así :

- (1) Equipo E/80 y/o DC-2 : Bogotá, Bucaramanga, Oca-

- (l) Cúcuta, Medellín, Turbo, Acandí, Quibdó, Chigorodó, -
Mariquita, Ibagué, Cali, Buenaventura, Barranquilla,
- (m) TASS (Codazzi, El Banco, Piato, Montería, Montelíbano, -
Empre San Marcos, Magangué, Monpos, El Banco, Tumaco, -
Presta Barbacoa, Neiva Chaparral.
- (1) En total sirve más de 80 aeródromos, la mayoría de
tipo regional. (En el anexo No. E-4 se detallan sus
itinerarios).
- (k) ARCA (Domicilio Bogotá). -
Empresa de transporte comercial de carga.
Presta servicio con equipo Curtiss C-46 principalmente al
exterior.
- (l) TAC (Taxi Aéreo del Cesar) (Domicilio Valledupar).
Empresa de transporte aéreo comercial secundario .
- (o) Presta servicios así :
(1) Con equipo Vickers 837 y F-27 : Valledupar, Barran -
quilla, Riohacha, Maicao, El Banco, Barranca, Bogotá,
Medellín. -47/Cecana 283, 188, 182, y 180 : Región
- (II) ACES (Domicilio Medellín).
Empresa de transporte aéreo comercial secundario
Presta servicios así : comercial de Taxi-aéreo
Presta servicios a ... / ... como de los Llanos y en -

- (l) Con equipo Sauders ST-27 : Medellín, Manizalez, Bogotá, Sincelejo, Montería, Coveñas, Apartadó .
- (m) TASS (Domicilio Bucaramanga)
Empresa de transporte aéreo comercial secundario .
Presta servicios así :
(1) Con equipo Aerocomander 680, 500 y 560 : Bucaramanga, Cúcuta, Barranca, Medellín, Pto. Berrío , Bogotá.
- (n) TARCA (Domicilio Manizalez) .
Empresa de transporte aéreo comercial secundario .
Presta servicios así :
(1) Con equipos PA-23/PA-31 - 23 y PA-33 a : Barranca, Manizalez, Medellín, Pereira, Armenia, Bogotá.
- (o) LAICA (Domicilio Villavicencio)
Empresa de transporte aéreo comercial secundario.
Presta servicios así :
(1) Con equipo C-47/Cesana 205, 185, 182, y 180 : Región de los Llanos orientales.
- (p) TANA (Domicilio Bogotá)
Empresa de transporte comercial de Taxi-aéreo .
Presta servicios a varios aeródromos de los Llanos y en

vuelos especiales .

(g) Aeroquindío (Domicilio Armenia)

(u) Empresa de Transporte Aéreo comercial secundario.

Presta servicios así :

(1) Con equipo Cesana 206 y C-45 : Armenia, Medellín, -
Otú, Urrao, Cali, Manizalez y vuelos especiales.

(r) LAOS (Domicilio Villavicencio)

Empresa de transporte aéreo de carga .

Presta servicios con un C-47 y un C-46 - T , a varios ae -
ródromos de los Llanos.

(rr) TARMA (Domicilio Barranca) .

Empresa de Taxi- Aéreo - comercial -

Presta servicios con equipo PA - 23 y PA-32 a : Barranca,
Bucaramanga, Aguachica, San Vicente de Chucurf, Campo-
Capote, Cimitarra, Simití, San Pablo, Pto. Wilches y Pto.
Berrío.

(s) TAL (Domicilio Villavicencio)

Empresa comercial de Taxi-aéreo.

(e) Presta servicios con equipo PA-23, PA-32, Cesana 180 y
C-47 a : Villavicencio y otros aeródromos del Llano.

(t) AEROTABO (Domicilio Cartagena)

Empresa comercial de Taxi-Aéreo .

(w) Presta servicios con equipo Cessna 185, 402A y C-45 en los Departamentos de Bolívar y Sucre.

(u) El Venado (Domicilio Villavicencio) .

Empresa comercial de transporte aéreo

Presta servicios con equipo Cessna 206 y Piper PA-23 en la región del Llano.

(v) T A T (Domicilio Barranquilla)

Empresa de transporte aéreo comercial secundario.

EMPRESAS OPERADORAS Y SU EQUIPO DE VUELO

Presta servicios con equipo PA-23 , 30 y 31 (Vuelos especiales) .

AVIANCA

LA URUBACA

(x) TABA (Domicilio Barranquilla) .

Empresa de Taxi-Aéreo .

Presta servicios con equipo PA - 23 y Cessna 172 y 310 y C - 45

(y) RANSA (Domicilio Arauca) .

Empresa comercial de Taxi-aéreo .

Presta servicios con equipo DHC-2 y Cessna 180 en la región .

AEROCONDOR

Cessna 185

(z) RAA (Domicilio) Arauca)

Empresa comercial de Taxi - aéreo .

Presta servicios con equipo DHC-2 y Cessna 180 en la región .

S A M
(W)

Otras empresas de Taxi-Aéreo menores .

L - 188

Otras empresas menores de Taxi Aéreo son las siguientes:

C - 54

(1) Aetáca con equipo Cesnna 206 (Casanare)

AEROCOSTA

(2) Aeroexpreso Interamericano con equipo PA-23 y PA -

DC - 6

31.

C - 46

(3) ATA - con una Cesnna 185 .

PAC

(4) Aviatec con un helicóptero Húghes 269-C.

C - 130

C - 54

EMPRESAS OPERADORAS Y SU EQUIPO DE VUELO

AVIANCA

B - 707

B - 720

B - 727

HS - 748

DC - 4

C - 54

DC - 3

AEROCONDOR

B - 720

L - 188

C - 46

LA URRACA

ART H - 101

DC - 3 / C - 47

BN - 2 A

PA - 32

CESSNYCA

C - 45 H

D - 18 - 5

Cesnna 185

Cesnna 206

S A M

T A O

8	L - 188			2 -	Vickers 837	
2	C - 54	707	3	C - 130	2	DART - 101
	A ERO COSTA	720	7	C - 46	2	ST - 27
5	DC - 6	727	7	C - 45H	1	F - 27
2	C - 46	188	12	C - 46	9	A ERO VIAS
HS	F A C	748	6	C - 47	11	Cesna - 180
						Cesna - 185
2	C - 130	3	12	C - 54	9	Cesna - 205
				DHC - 2	18	Cesna - 208
8	C - 54					A R C A
19/2	C - 47 DC - 3	4	8	Wickers - 748	2/1	DC - 3 / C - 47
4	C - 45	8	8	Wickers - 837	1	C - 46
10	DHC - 2					A C E S
	S A T E N A				2	ST - 27
4	HS - 748					L A I C A
3	C - 47				1	C - 47
	A E R O P E S C A				1	Cesna 180
2	Vickers 837				1	Cesna 182
2	C - 46				1	Cesna 185
					1	Cesna 205

Total AEROPLANES 175

R E S U M E N :

a) Definición

B	-	707	2	C - 130	2 0	DART - H 101	3	B - 80	11
B	-	720	7	C - 45	4	BN - 2 A	2	ST-27	2
B	-	727	7	C - 45H	4	PA - 32	1		
L	-	188	12	C - 46	9	D - 18-5	3		
HS	-	748	6	C - 47	26	Cesna - 180	1		
DC	-	3	12	C - 54	15	Cesna - 182	1		
				DHC - 2	19	Cesna - 205	1		
DC	-	4	8	Wickers - 745 D	3	F - 27	1		
DC	-	6	5	Wickers - 837	4				

Total Aeronaves 1 7 5

La PAC fue fundada en Medellín, en el año de 1968 y su personalidad jurídica le fue reconocida por Resolución número 581 de Junio 16 de 1968, ya que cumple la fundación los requisitos del Título 36, Libro Primero del Código Civil y las exigencias de los Decretos 1936 de 1922 y 1610 de 1944.

b) Motivo de Fundación

La Patrulla Aérea Civil Colombiana - PAC - se propone: agrupar a personas, asociadas o agrupaciones aficionadas o vinculadas a la aviación civil privada y deportiva, y a todos aquellos que deseen colaborar con su objeto de ayuda; como médicos, ingenieros, enfermeros, radioaficionados, exploradores, guías, etc., como un cuerpo de voluntarios

3 - PATRULLA AEREA CIVIL .

a) Definición .

La Patrulla Aérea Civil Colombiana, es una asociación civil, formada y fundada de conformidad con la legislación colombiana (Código Civil Colombiano) y Constitución de la República), por personal de vuelo de la aviación privada no comercial, o sea, la que en los reglamentos aeronáuticos se denomina como "Aviación de Turismo", denominación antitécnica, que no corresponde de ninguna manera a las razones, objetivos y actividades de la PAC Mayo de 1966.

b) Epoca de Fundación .

La PAC fue fundada en Medellín, en el año de 1966 y su personería jurídica le fue reconocida por Resolución número 591 de Junio 16 de 1966, " Todos los afiliados tendrán ante la PAC las mismas prerrogativas , ya que cumple la fundación los requisitos del Título 36, Libro Primero del Código Civil y las exigencias de los Decretos 1326 de 1922 y 1510 - 1944.

c) Motivo de Fundación .

" La Patrulla Aérea Civil Colombiana - PAC - se propone : agrupar a personas, asociadas o agrupaciones aficionadas o vinculadas a la aviación civil privada y deportiva, y a todos aquellos que deseen colaborar con su objeto de ayuda, como médicos, ingenieros, enfermeras, radioaficionados, exploradores, guías, etc., como un cuerpo de voluntarios

que presten servicios de carácter humanitario; tales como misiones de búsqueda y rescate de aviones, embarcaciones, personas perdidas o en peligro, traslado a cualquier lugar de asistencia médica, enfermos, drogas o en peligro, etc y en casos de calamidad nacional promovidos por terremotos, inundaciones, incendios o conmoción, prestar a las autoridades civiles y militares toda su colaboración y apoyo,

d) Objetivos . -

poniendo a su disposición todos los recursos tanto humanos como materiales de que disponga", dice el Artículo 3o. de los estatutos, aprobado por los socios fundadores, el 2 de Mayo de 1966. Y termina así el citado artículo 3o. " De igual modo facilitar la instrucción y entrenamiento de la aviación en todas sus fases a sus afiliados". Y el Artículo 5o., es del siguiente ejemplar tenor :

" Todos los afiliados tendrán ante la PAC las mismas prerrogativas, derechos y obligaciones, pero para facilitar la organización y funcionamiento de la PAC la Dirección Nacional podrá dividir a los afiliados en cuantos grupos o secciones crea necesarios de acuerdo con las capacitaciones técnicas, conocimientos, especialidades o aptitudes de cada uno".

e) Equipo . -

Como razón o motivo de tal fundación, bien puede considerarse que el equipo con que cuenta la PAC se limita solo al que dispone en Colombia no existe un servicio aeronáutico de emergencia, que se preste por personal especialmente entrenado y equipo especial, como son los pequeños aviones capacitados para aterrizar en pistas muy

pequeñas. El personal y los aviones de la PAC sí prestan esta clase de servicio y por ello se detectó por los fundadores la necesidad de crear el "organismo" que cumpliera la función de aglutinamiento, coordinación y alistamiento, dándole el dinamismo que el cumplimiento de las misiones exige.

d) Objetivos . -

La PAC tiene como objetivo principal el servicio a la comunidad, por medio del apoyo aeronáutico en los casos previstos por el estatuto, y apoyando misiones planificadas de auxilio a habitantes del territorio colombiano residentes en zonas marginadas de los servicios de asistencia pública, y en especial de los de la medicina, ambiental o especializada.

e) Políticas de la PAC .

Para describir este tema, debe tenerse en cuenta primeramente que la PAC es institución puramente benéfica, sin ánimo de lucro.

Por medio del cumplimiento de tan variadas misiones de vuelo, especialmente por regiones fuera de las aerolíneas establecidas para cruceros comerciales, y mediante el estímulo de distinciones, según reglamentos internos de la P. A. C. se consigue la más extensa y alta capacitación y entrenamiento de los pilotos.

f) Equipo . -

El equipo con que cuenta la PAC se limita solo al que dispone de voluntad de sus afiliados personales.

Informa la política única que justifica su existencia y sus operaciones.

f) Personal. Los pilotos, todos por razón de sexo, forman parte del

Cuenta la PAC con personal de vuelo y personal de operaciones te-
rrestres. El personal de vuelo se puede clasificar a su vez en pilo-
tos: pilotos - médicos, pilotos- odontólogos, pilotos - mecánicos, etc.

El personal de apoyo terrestre está compuesto por radio-operadores
aficionados licenciados por el Ministerio de Comunicaciones, quienes
en su mayoría conforman también la Red de Emergencia de la Liga -
Colombiana de Radioaficionados. Dentro de este personal también -
hay médicos, abogados, ingenieros, civiles, ingenieros electrónicos,
etc.

g) Políticas de la PAC.

a) Aviación Comercial:
Para describir este tema, debe tenerse en cuenta primeramente que
la PAC es institución puramente humanitaria, sin ánimo de lucro de
gran utilidad común.

Dentro de este orden de ideas, ni tiene ni puede tener la PAC política
distinta a la de SERVICIO HUMANITARIO, en todos los casos que se
le solicite o se amerite su operación a juicio de los Directivos. Para
ello, nada mejor que tener en cuenta el conocido aforismo: "Quién no
vive para servir, no sirve para vivir", que encierra con mucha exac-
titud la motivación de quienes se afilian a la PAC y al mismo tiempo;
informa la política única que justifica su existencia y sus operaciones.

... / ...

Sabemos que los pilotos, todos por razón de serlo, forman parte del personal de reserva para defensa nacional. Los pilotos privados y particularmente quienes están afiliados a la PAC lo saben y aceptan las responsabilidades que su entrenamiento especial conllevan.

4 - CAPACIDADES REALES :

Al considerar la organización actual de los estamentos que configuran la

- 1 - AGREGACIONES
Aviación Civil y Comercial, dedicando especial atención al número global de aeronaves disponibles, su tipo y su especificación de transporte, se determina en forma consisa que las capacidades reales de cada uno de estos componentes son :

a) Aviación Comercial :

- 1) Transporte de personal
- 2) Transporte de carga
- 3) Transporte mixto

b) Aviación Civil :

- 1) Reconocimiento
- 2) Búsqueda y localización
- 3) Enlace

- 4) Evacuaciones de emergencia .

b) " Una Unidad que ayuda a otra en el Combate " .

V - UTILIZACIÓN DE LAS CAPACIDADES AEREAS

c) " Un elemento de una Unidad que ayuda, protege o complementa a otra -
EN APOYO DE LAS NECESIDADES DE LA ARC.

Fuerzas o agrupación de combate.

Antes de entrar a determinar la utilización de los componentes del poder

3 - APOYO GENERAL.

aéreo que han sido estudiados hasta el momento, se estima conducente incluir -

" El que se da al conjunto de una Fuerza apoyada y no a determinadas o -
crear las definiciones relacionadas con los conceptos de agregación y apoyo.
dentro de ella ".

1 - AGREGACIONES .

4 - APOYO DIRECTO .

" La agregación de elementos de una o más fuerzas a cualquier componen -
" Es el que se da específicamente a un determinado elemento de una fuer -
te de una organización militar, no da lugar a la creación automática de una
se crea. Requiere detallada integración o coordinación del fuego, del -
Fuerza de Tarea Conjunta, ni cambia la situación de un Comando ya esta -
movimiento o de otras actividades, entre las unidades " .
blecido" .

6 - " El Comando a cuya organización le sean agregados elementos como se -
dijo anteriormente, tiene sobre ellos el grado de autoridad y responsabili -
dad que indique la orden de agregación, así como la autoridad necesaria -
para exigir el cumplimiento de las disposiciones generales aplicables a la
buena marcha de la Fuerza bajo su mando " (1) .

tar del poder aéreo (Fuerza Aérea) , tanto en tiempo de paz como en tiem -

2 - APOYO .

po de guerra.
a) " Es la creación de una fuerza que ayuda, protege y complementa a o -
No sería igual para el componente civil y comercial al menos que se parte
tra, de acuerdo con una disposición que le ordena proceder de confor -
del momento de que se declara guerra interior o exterior o emergencia nacional .
midad " .
Este fuera subordinado a una autoridad militar nacional preestablecida .

b) " Una Unidad que ayuda a otra en el Combate " .

cepción general y no en el sentido estricto de su significado, por tratar

c) " Un elemento de una Unidad que ayuda, protege o abastece a otra -

Fuerza o agrupación de combate.

3 - APOYO GENERAL .

" El que se da al conjunto de una Fuerza apoyada y no a determinado elemento dentro de ella " .

a) En situación normal

4 - APOYO DIRECTO .

" Es el que se da específicamente a un determinado elemento de una fuerza apoyada. Requiere detallada integración o coordinación del fuego, del

6 - APOYO AEREO EN SITUACION NORMAL

movimiento o de otras actividades, entre las unidades " .

a) Fuerzas Aéreas Colombianas .

5 - APOYO MUTUO .

" Es aquel que se prestan las Unidades entre sí, por razón de sus misiones, de su posición relativa entre ellas o con relación al enemigo y de las capacidades que le son inherentes " . (1)

Estos conceptos podrían ser aplicados en su totalidad al componente militar del poder aéreo (Fuerza Aérea) , tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

No sería igual para el componente civil y comercial al menos que se parta del supuesto de que en guerra interior o exterior o emergencia nacional , éste fuera subordinado a una autoridad militar nacional preestablecida , para su utilización en cuyo caso estos conceptos serían aplicados en su con

(1) F. F. M. M. Manual Privilegiado de Acción Unificada y Operaciones Conjun -

cepción general y no en el sentido estricto de su significado, por tratarse de un componente esencialmente particular.

Teniendo en cuenta lo anterior y el resultado de la comparación de las necesidades reales de los organismos aeronáuticos, se puede concluir que el medio aéreo puede apoyar a las Fuerzas Navales en tres situaciones específicas :

- a) En situación normal
- b) En situación de calamidad nacional
- c) En situación de guerra .

6 - APOYO AEREO EN SITUACION NORMAL .

a) Fuerza Aérea Colombiana .

2) La cooperación que la Armada puede recibir de la Fuerza Aérea, en situación normal, teniendo en cuenta las necesidades determinadas en el Capítulo II, numeral 7, pueden concretarse a dos requerimientos :
Apoyo logístico y apoyo aerotáctico.

1) Apoyo logístico .

Concretado al transporte de personal y de abastecimientos, mediante la utilización del material volante apropiado, como son los aviones C-130, C-54 y C-47 .

El transporte del personal actualmente se está haciendo a través de aviones de transporte apropiados para la práctica de operaciones especiales las empresas comerciales, especialmente cuando se trata de traslados por parte de los comandos anfibios.

b) dos de personal, incorporación para las diferentes escuelas de formación y centros de instrucción de infantería de marina, lo cual representa una erogación onerosa para la institución. de la Fuerza Aérea Civil, pre-
 Aunque la cantidad de abastecimientos para la Armada, que requieren el empleo del medio aéreo no son considerables, los gastos de su transporte contribuyen a aumentar tales erogaciones. misiones de reco-
 En consecuencia se considera que una utilización apropiada de los aviones de la Fuerza Aérea, mediante el planeamiento oportuno y la ejecución estrecha de una coordinación entre las dos Fuerzas, conllevaría a una disminución considerable del gasto presupuestal por este concepto.), durante la ejecución de ejercicios de entrenamiento, tales como

- 2) Apoyo Aerotático, CON VISTA, lo cual es indicativo para deducir que -
 Requerido específicamente durante la conducción de operaciones de entrenamiento de la Fuerza Naval organizada y la Infantería de Marina, de
 mediante de la utilización de aviones de reconocimiento y apoyo de fuego aéreo, que la utilización de estos elementos, en cuanto a trans-
 Cabe anotar que este apoyo debe, en lo posible, obedecer a la disponi-
 bilidad de unidades aéreas consideradas en la ejecución de los planes
 reales correspondientes a un caso concreto de conflicto. aciones de con-
 Se debe incluir en el apoyo para entrenamiento la utilización de avio-
 nes de transporte apropiados para la práctica de operaciones especia-
APOYO AEREO EN SITUACION DE CALAMIDAD NACIONAL -
 les por parte de los comandos anfíbios.

El apoyo Aéreo que la Armada Nacional recibiría por parte de la Fuer-
za Aérea, de la aviación comercial y de la Patrulla Aérea Civil, en -

b) Aviación Comercial y Civil.

La cooperación y apoyo que la Armada Nacional puede recibir de este Componente Aéreo, se limita al que la Patrulla Aérea Civil, previa coordinación y en forma voluntaria, proporcione en operaciones de entrenamiento particular de la Fuerza Naval e Infantería de Marina o conjuntas, en cuyo caso cumplirá las siguientes misiones: reconocimiento, enlace, patrullaje y transporte especial. Para esto se emplearían los medios disponibles de esa organización de conformidad con las capacidades y características particulares de los aviones.

Estas misiones ya han sido ejecutadas por la Patrulla Aérea Civil (PAC), durante la ejecución de ejercicios de entrenamiento, tales como

APOYO AEREO EN SITUACION DE GUERRA.

la Operación HALCON VISTA, lo cual es indicativo para deducir que

a) Fuerza Aérea Colombiana.

su empleo puede extenderse a operaciones de naturaleza similar con

1) Dado que la Fuerza Naval organizada puede requerir de miras a lograr una coordinación y empleo afortunado en situaciones de conflicto. la Fuerza Aérea Colombiana lo que podría denominarse "apoyo aéreo

estratégico", al cumplir estas misiones sobre todo Cabe anotar que la utilización de estos elementos, en cuanto a transporte especial se refiere, se relaciona con el desplazamiento de unidades de acción sobre la Fuerza Naval Organizada enemiga. Sin embargo de fuerzas especiales de la Armada Nacional con propósitos de entrenamiento e integración para casos concretos en situaciones de conflicto externo o perturbación interior del país.

7 -

APOYO AEREO EN SITUACION DE CALAMIDAD NACIONAL.

El apoyo Aéreo que la Armada Nacional recibiría por parte de la Fuerza Aérea, de la aviación comercial y de la Patrulla Aérea Civil, en

una situación de esta naturaleza, estaría supeditado al planeamiento - que para afrontar tales emergencias se hubiese elaborado el más alto nivel, especialmente por parte de la Defensa Civil, organismo que tiene la responsabilidad primaria en tales contingencias. Sin embargo, vale la pena considerar que tal situación puede abocarse en zonas bajo la directa responsabilidad de la Armada, en cuyo caso ésta Fuerza debe responder por el planeamiento y ejecución de las operaciones tendientes a garantizar la evacuación e integridad de la población civil afectada para lo cual puede requerirse el apoyo aéreo para cumplir misiones de reconocimiento y transporte.

8 -

APOYO AEREO EN SITUACION DE GUERRA .

a) Fuerza Aérea Colombiana.

1) Debe anotarse que la Fuerza Naval organizada puede requerir de la Fuerza Aérea Colombiana lo que podría denominarse " apoyo aéreo estratégico " , al cumplir este componente misiones sobre blancos de esta naturaleza, cuya destrucción le darían ventaja o libertad de acción sobre la Fuerza Naval Organizada enemiga. Sin embargo la asignación de tales objetivos estarían bajo la responsabilidad de un nivel superior, previa recomendación o solicitud de la Armada Nacional de acuerdo con las necesidades o situación existente.

Por lo anterior representa una mayor implicación para la Armada -
1) Ataque y bombardeo a las unidades de la Fuerza Naval enemiga,

Nacional considerar el apoyo de la Fuerza Aérea desde el punto de vista aerotáctico.

2) **Apoyo Aerotáctico**

Este apoyo puede ser proporcionado bajo las condiciones o modalidades consideradas anteriormente cuando se relacionaron las definiciones que contempla el manual de acción unificada y de operaciones conjuntas. En todo caso, sea que se trata de un apoyo directo, apoyo general, agregaciones o asignaciones, la Fuerza Aérea de acuerdo con sus capacidades y misiones asignadas, puede apoyar a la Armada Nacional en las diferentes operaciones que la Fuerza Naval organizada ejecuta durante la disputa y ejercicio del dominio del mar, siempre y

b) **Aviación Civil y Comercial.**

cuando estas operaciones se desarrollen dentro del radio de acción de

1) El apoyo que la Armada Nacional pueda recibir de esta organización los aviones ya que se carece de plataformas flotantes (portaaviones).

Las operaciones a que se hace referencia, específicamente comprenden carácter logístico, especialmente en el transporte de personal y de

den :

abastecimientos para la Fuerza Naval Organizada.

Apoyo en guerra de superficie

En casos de especial significación, sus misiones podrían extender-

Apoyo en guerra antisubmarina

se a la de transporte de fuerzas especiales y reconocimiento. Se ha

Apoyo en guerra anfibia

es necesario de que esta clase de apoyo, dadas las características -

Apoyo en defensa de costas .

propias del componente, estaría supeditada a las requisiciones y

Las misiones que durante estas operaciones puede realizar la Fuerza

a la coordinación de un organismo a más alto nivel, organizado por

Aérea serían las siguientes :

de el tiempo de paz, sus misiones específicas de cooperación y uni

1) **Ataque y bombardeo a las unidades de la Fuerza Naval enemiga,**

- 2) Reconocimiento y detección
- 3) Patrullaje antisubmarino
- 4) Apoyo de fuego y bombardeo de costas durante desembarcos anfibios.
- 5) Alarma temprana e interdicción de fuerzas aéreas enemigas.

Lógicamente que para el cumplimiento de varias de estas misiones sería indispensable que los aviones fueran equipados con los implementos necesarios que les permitan el cumplimiento de las misiones asignadas, tales como radares, equipos de contramedidas electrónicas, equipos de detección, etc.

b) Aviación Civil y Comercial.

1) El apoyo que la Armada Nacional pueda recibir de esta organización, en caso de conflicto internacional, sería primordialmente de carácter logístico, especialmente en el transporte de personal y de abastecimientos para la Fuerza Naval Organizada.

En casos de especial significación, sus misiones podrían extenderse a la de transporte de fuerzas especiales y reconocimiento. Se hace hincapié de que esta clase de apoyo, dadas las características propias del componente, estarían supeditadas a las requisiciones y a la coordinación de un organismo a más alto nivel, organizado desde el tiempo de paz, con misiones específicas de cooperación y uni-

dad de esfuerzo, que determinen las capacidades, disponibilidades y perioridades para el empleo efectivo y oportuno de acuerdo con la situación.

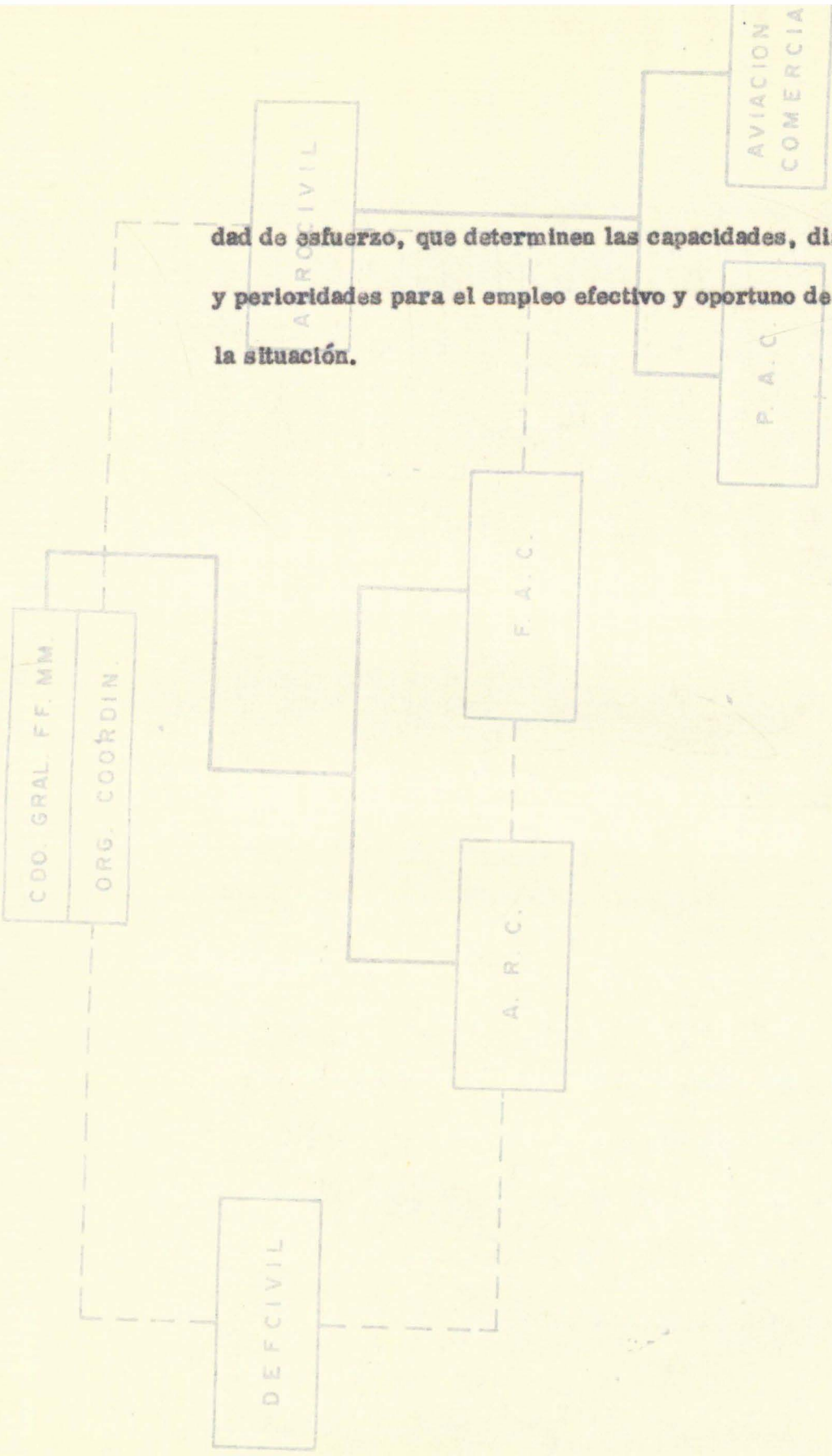


GRAFICO N° 1

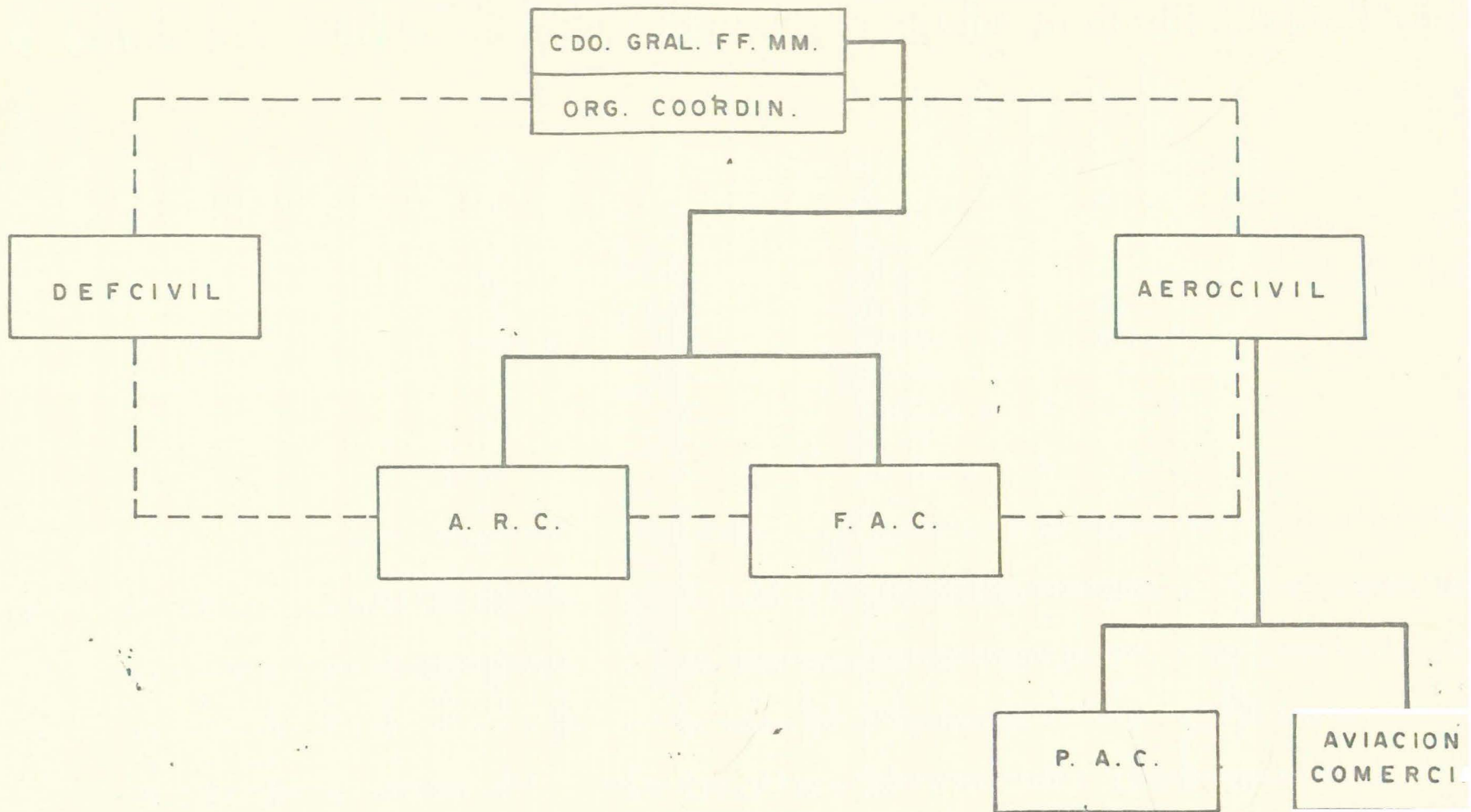


GRAFICO N° 1

C. VI - CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1 CONCLUSIONES .

De la descripción realizada con relación a la A. R. C., la F. A. C. y la Aviación civil y comercial pueden deducirse las siguientes conclusiones principales :

a) Con relación a la Organización .

La Armada y la Fuerza Aérea están debidamente estructuradas, con trayectoria y experiencia suficientes, que las capacitan para cumplir las funciones que le han sido asignadas. La aviación Comercial y la Patrulla Aérea Civil , asociaciones netamente civiles, a pesar de su estructura no están integradas a un grupo homogéneo que pueda ser rápidamente capitalizado en un momento determinado.

b) Con relación al personal .

La Armada, la Fuerza Aérea, la Aviación Comercial y la Patrulla Aérea tienen el personal suficiente para el cumplimiento de sus misiones, sin embargo el personal de vuelo de estos componentes deberán recibir un adecuado y periódico entrenamiento para familiarizarlos con las operaciones navales, sus sistemas de comunicación, terminología y demás mecanismos utilizados en las maniobras navales, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

c) Con relación a los mecanismos de coordinación entre la A. R. C., la F. A.

C., la Aviación Comercial y la PAC. Las Fuerzas, para el cumplimiento

La relación entre la ARC y la FAC, solamente requieren de un acuerdo entre las dos armas y de unos mecanismos claves de comunicación, centralizados, bajo una misma unidad de dirección. Esta acción se facilita por tratarse de dos instituciones militares.

La coordinación con la Aviación Comercial y con la PAC puede presentar mayores dificultades por tratarse de instituciones privadas las cuales es muy importante integrar con la unidad de dirección que se establece para apoyar las operaciones navales de la ARC.

En Barzanquillo:

2 - RECOMENDACIONES . -

a) A nivel Comando General .

Crear un organismo coordinador que integre los esfuerzos de los diferentes componentes aéreas, para la utilización, oportuna y apropiada, de los medios disponibles en las distintas situaciones que se presenten. Este debe estar constituido por un representante de cada una de las Fuerzas, el Director de la Aeronáutica Civil, el Director General de la Defensa Civil, el Presidente de la P. A. C., dos representantes de las empresas Aéreas Comerciales y el Jefe del Departamento Tres del Estado Mayor Conjunto, quien la preside y cumple entre otras las siguientes misiones :

1) Efectuar los planes para la asignación y empleo de las diversas uni -

dades aéreas disponibles, en apoyo de las Fuerzas, para el cumplimiento de las misiones asignadas, en tiempo de pago o guerra.

Para esto se deben determinar exactamente las unidades de las empresas comerciales y particulares, que en caso determinado puedan asignarse a la Armada Nacional, esto para facilitar su empleo en la ejecución de los planes a este nivel.

Estudiar la posibilidad de organizar una base aérea alterna con sede en Barranquilla e integrar en mayor grado la base Aérea de Cali con la Fuerza Naval del Pacífico, por las siguientes razones:

En Barranquilla:

- 1) Cercanía a la única Base Naval de la Armada
- 2) Facilidad de aprovechar instalaciones ya construidas y talleres de mantenimiento (los de Avianca los mejores en su género en el país)
- 3) El clima aunque cálido permite operaciones todo el año.

3 - RECOMENDACIONES GENERALES . -

4) El aire salitroso del mar no afecta tanto a los aviones, por lo cual su mantenimiento es menos complicado y costoso.

5) El desarrollo, industria y comercio de la ciudad absorben completamente las necesidades normales de una base.

6) Buena posición estratégica en la Costa Atlántica.

7) Fácil comunicación con el interior del país.

Para operaciones en el Pacífico puede utilizarse la Base Aérea de Cali sin embargo una utilización y uso adecuado de los recursos aéreos del país con algunas limitaciones como resultado de las condiciones atmosféricas

de la zona. Además de la Armada, demanda que ésta sea ampliada mediante
Buenaventura y Tumaco además del grave problema de las lluvias cons-
tantes y la poca visibilidad reinante en esas regiones presenta serias -
limitantes para operaciones aeronavales.

b) A Nivel Comando Armada Nacional,

1) Determinar, en forma precisa, las cantidades de unidades requeri-
das para el apoyo aéreo de sus operaciones.

2) Programar el entrenamiento periódico, del componente aéreo, para
lograr su integración y familiarización con las peculiaridades de la gue-
rra naval.

3) Coordinar con la PAC instrucción y entrenamiento del Comando Anfi-
bio para explotar los planeadores que esta entidad posee, en OP especiales
de infiltración aérea.

Techo 25.000 pies

3 - RECOMENDACIONES GENERALES . -

Permanencia en el aire 4.5 horas

Como se anota dentro del cuerpo de este trabajo, las condiciones económicas

Potencia 3 motores 1835 HP

del país no permiten la creación de una Fuerza Aeronaval especial, de allí -

Equipo electrónico Radar de Búsqueda

que se proponga que la Fuerza Aérea Colombiana, la Aviación Civil y Comar

Radar de ataque

cial, especialmente la Patrulla Aérea Civil se desarrollen e integren de tal -

ECM EAD

manera que permitan a la Armada utilizar adecuadamente, para el cumpli -

Equipo AGW 1 torpedo, cargas

miento de sus funciones, la capacidad aérea del país.

o misiles

Sin embargo una utilización y uso adecuado de los recursos aéreos del país -

Comando de 3

en las actividades de la Armada, demanda que ésta sea ampliada mediante un acondicionamiento del parque aéreo existente, procediendo a su reparación y ajuste. Además como la Fuerza Aérea debe apoyar, no solo a la Armada sino a las demás Fuerzas, sería muy deseable y de aquí nuestra recomendación que adquiriera un equipo para formar los escuadrones con las características necesarias para complementar las acciones de la A. E. C.

En la adquisición de este equipo se recomienda :

a) Para el escuadrón antisubmarino

El mejor tipo de avión es el S2F

Radio de Acción 260 millas

Peso combustible 1262 lbs.

Peso bombas 1387 lbs.

Velocidad de Crucero 130 nudos

Techo 28.000 pies

Permanencia en el aire 4.5 horas

Potencia 2 motores 1525 HP

Equipo electrónico Radar de Búsqueda

Radar de ataque

ECM MAD

Equipo ASW 1 torpedo, cargas

Peso bruto o minas

Capacidad de carga Cohetes de 5" o 3.000 kilos dependiendo de la

Tripulantes 4

HELICOPTERO HSS - 1

Radio de Acción 155 millas

Peso combustible 1.770 lbs.

Velocidad de crucero 90 nudos

Velocidad de combate 115 nudos

Techo 13.000 pies

Permanencia en el aire 3.5 horas

Equipo electrónico Sonar de búsqueda

Equipos ASW 2 torpedos A/S

Tripulación 2

El avión más recomendado para operaciones de rescate en el mar es el SA -

16 albatros cuyas características son :

Tripulación 4

Embergadura 29.5 mtrs.

longitud 18.7 mtrs.

Altura 7.9 mtrs.

Plantas matrices Dos turbinas Rolls Royce Dast

RDA - 6 MARK 510, con un empuje equivalente

a 140 HP c / u

Peso bruto 32.000 lbs.

Capacidad de carga 22 pasajeros a 3.000 kilos dependiendo de la θ

Y ORGANISMOS DE COORDINACION



g) Comunicaciones . -

Es esencial que exista un sistema de comunicaciones eficaz que permita el flujo de información y órdenes de acción a los tres elementos básicos, A.R.C. , F.A.C. y P.A.C. en forma continua y segura - con un centro de comunicaciones que pueda no solo controlar estas - comunicaciones, sino también le permita interconectarse, en caso - necesario, con toda la red de comunicaciones de las Fuerzas Milita - res del país. Para el caso que nos ocupa, el centro de comunicacio - nes de la Fuerza Naval del Atlántico (COFA), es del adecuado pa - ra transmitir órdenes e informaciones por los canales de V.H.F. , y U.H.F. y H.F. a las Unidades de apoyo de la FAC y de la PAC en - coordinación con las unidades de la ARC.

Para lograr una eficiencia en las comunicaciones, sistema básico pa - ra el apoyo, se requiere programar la instrucción y entrenamiento - en forma que se integren los tres componentes.

Para terminar, es importante dejar sentado como principio básico el de que ninguna unidad de las Fuerzas Armadas, por sí misma, es au - tosuficiente. La seguridad del país demanda de unas Fuerzas Arma - das muy fuertes. La fortaleza de las Unidades del País está en su ca - pacidad y deseo de integración.

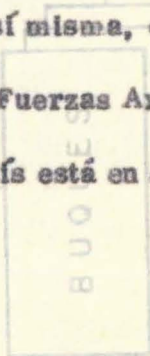
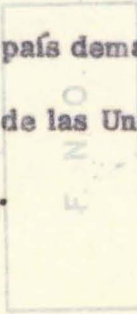
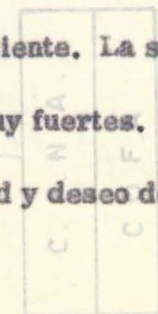
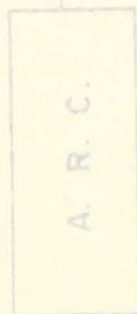


GRAFICO Nº 2

Y ORGANISMOS DE COORDINACION

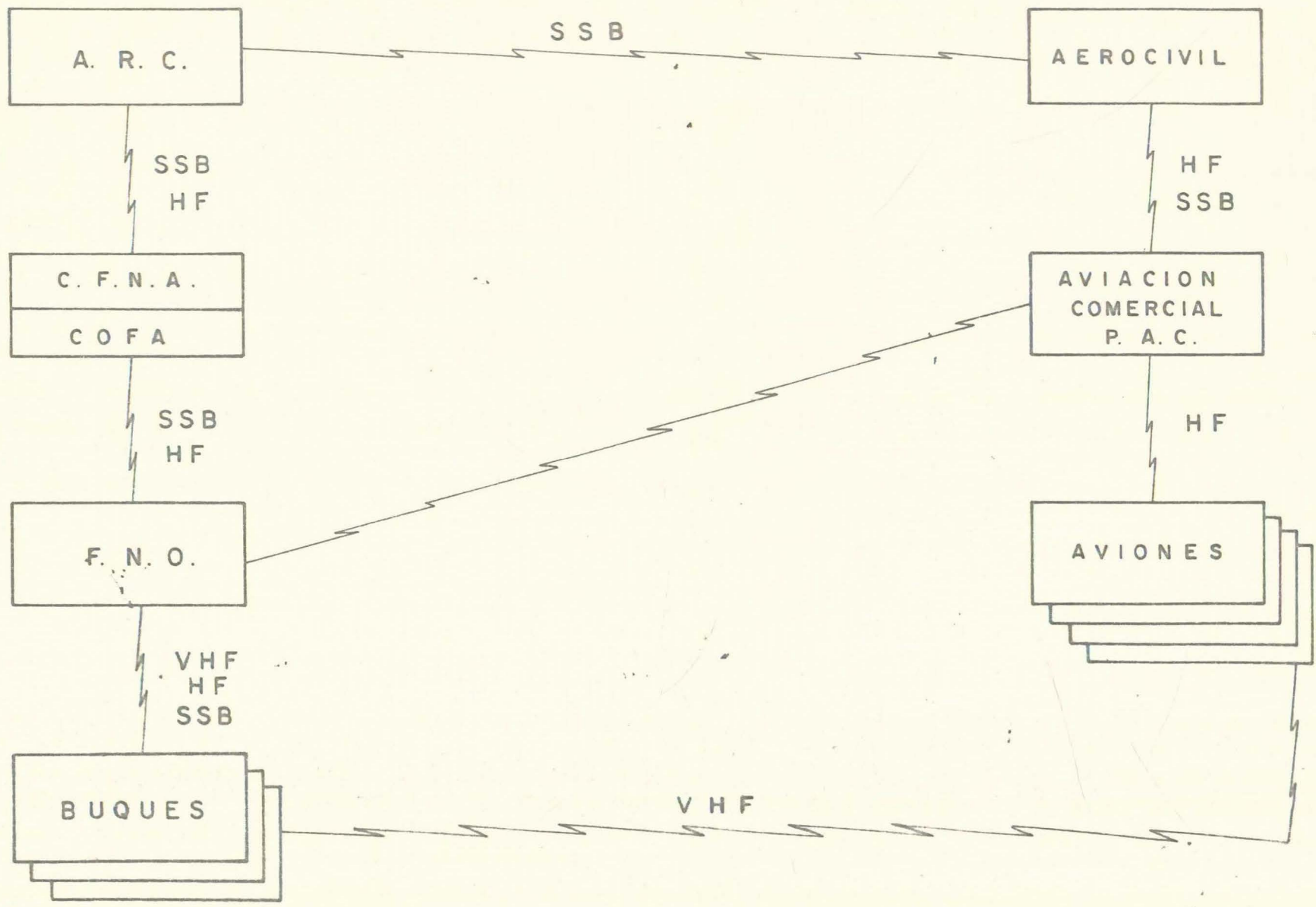


GRAFICO N° 2

RED DE HF

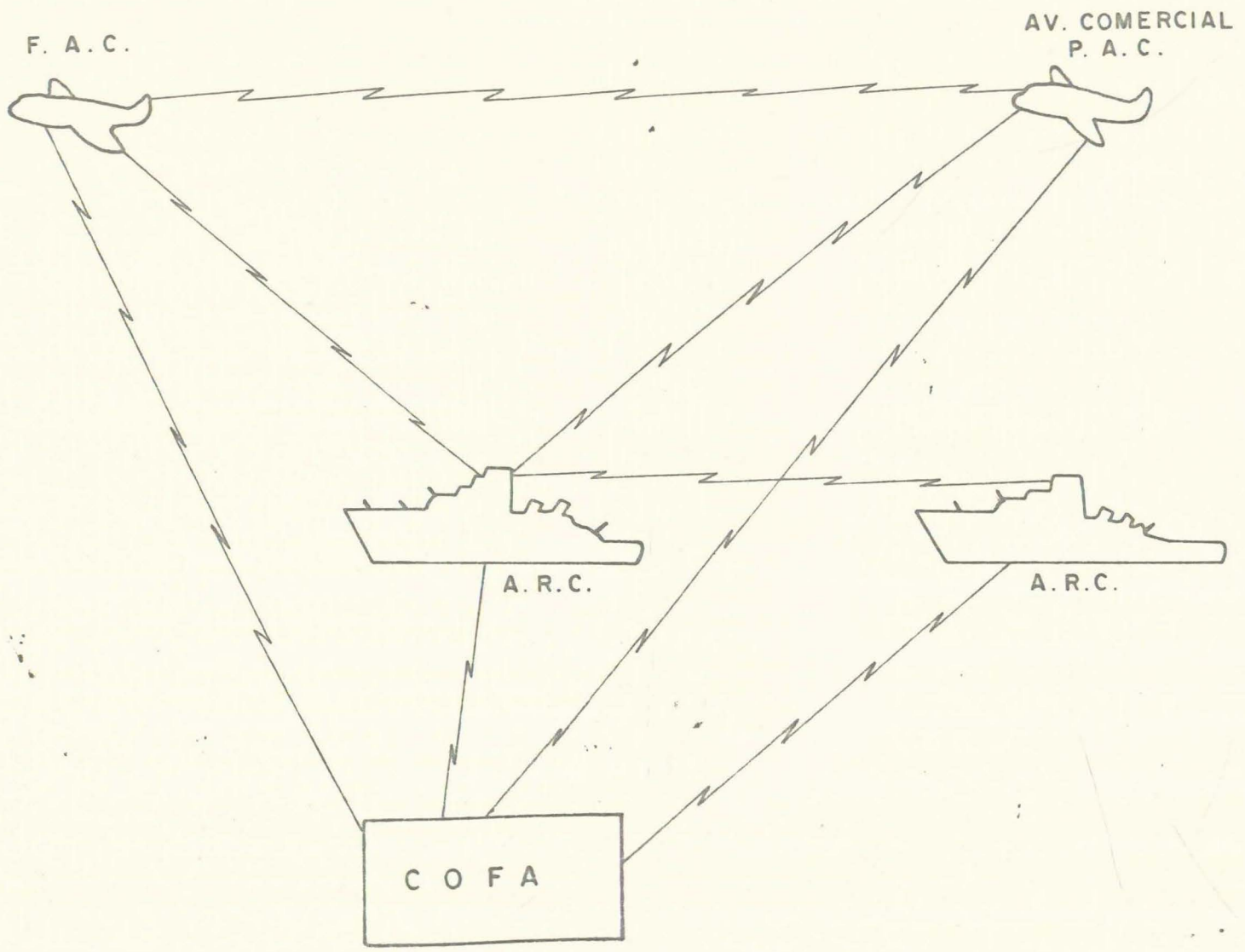


GRAFICO Nº 3

RED DE UHF

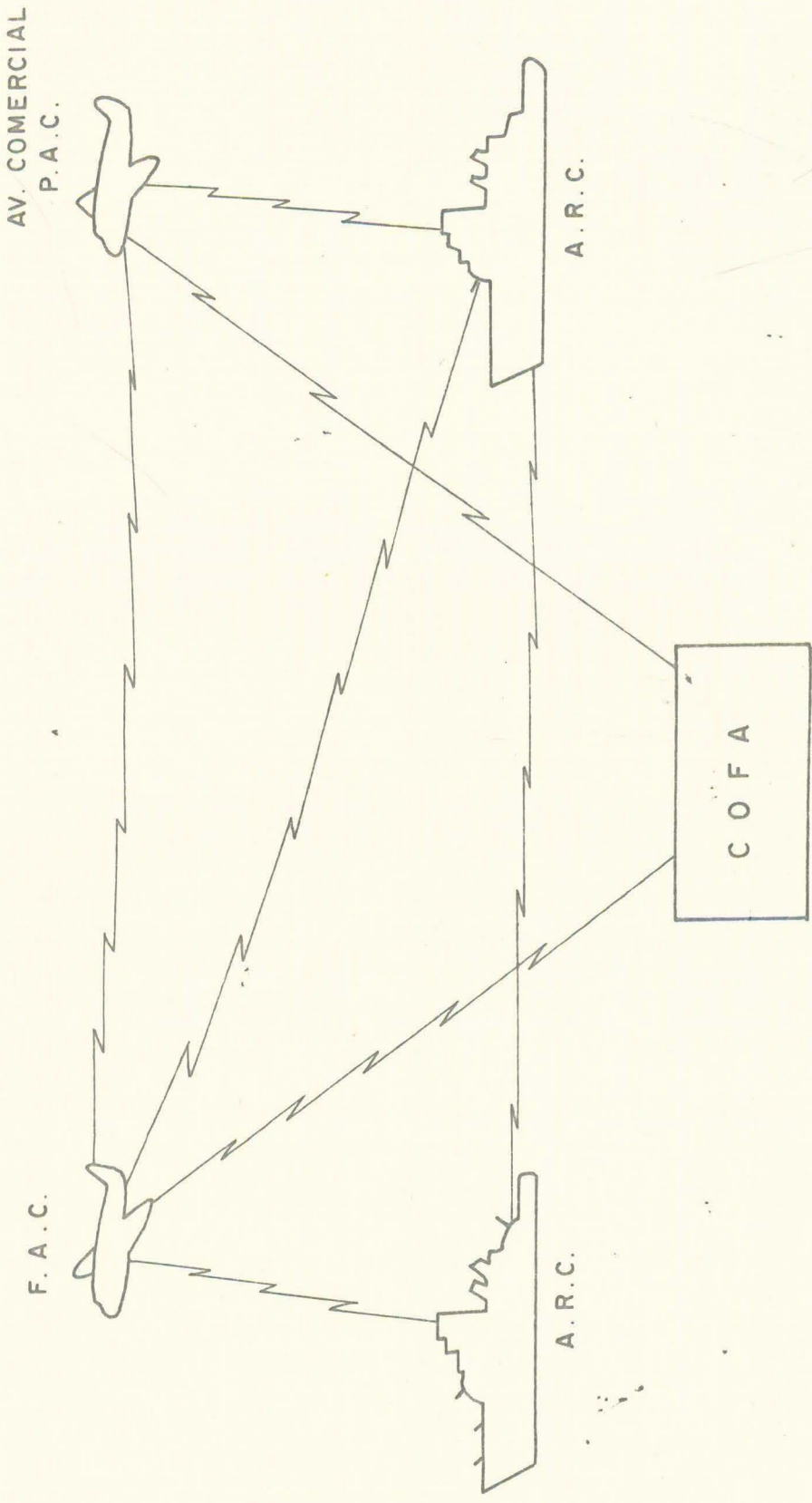


GRAFICO N° 4

RED DE VHF

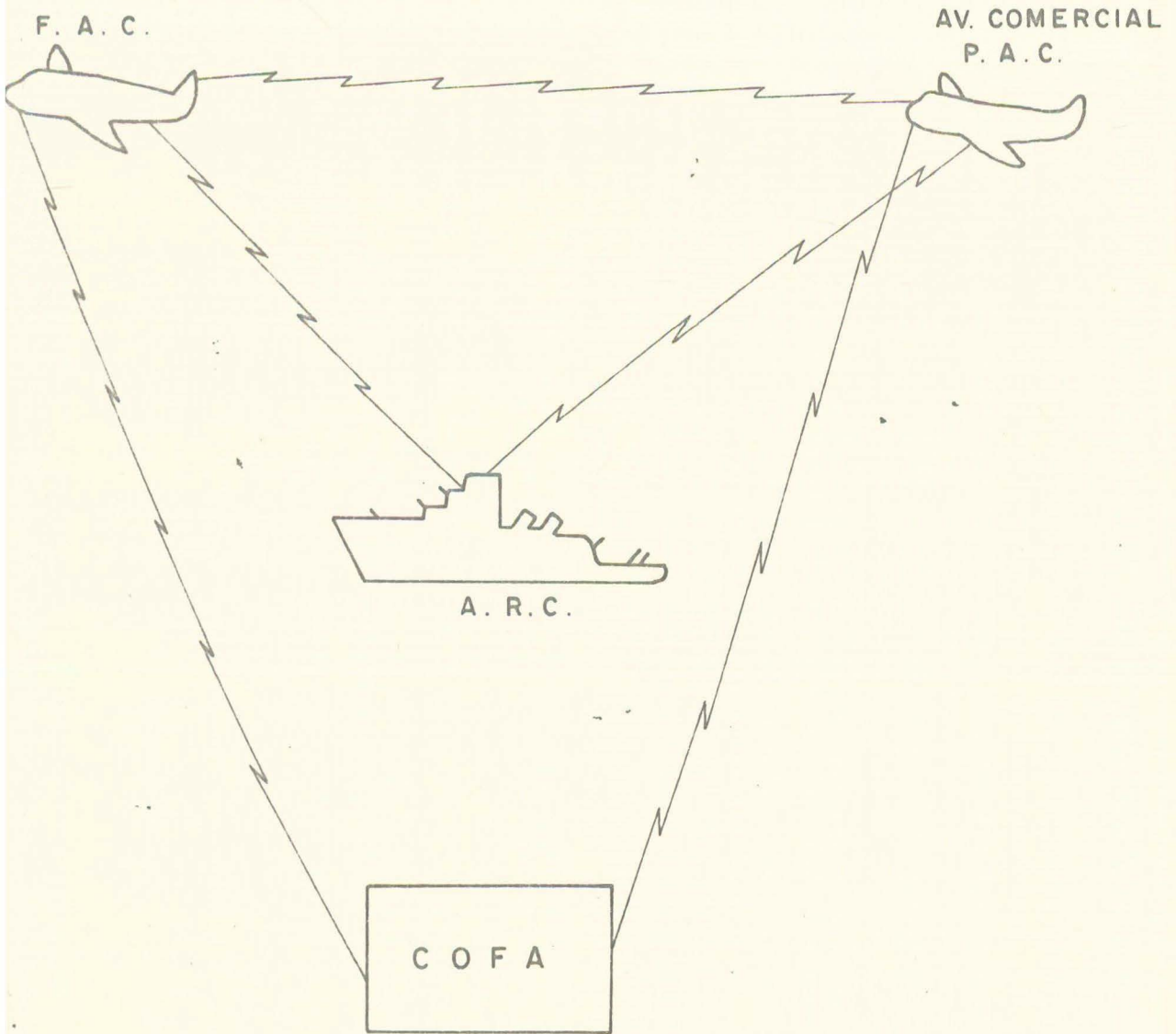


GRAFICO N° 5

BIBLIOGRAFIA

- ALM (r) PARRA RAMIREZ JAIME . Apuntes sobre Política Naval de Colombia, Bogotá, Octubre 8 de 1967, Imprenta de las Fuerzas Militares .
- ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA . Información Aérea, año de 1973
- FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA. Manual Provisional de Acción Unificada y Operaciones Conjuntas. Año de 1972 . Imprenta Militar .

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

LA INFANTERIA DE MARINA COMO COMPONENTE DEL
PODER NAVAL

PARA CONSULTA
NO DEBE SALIR DE
ESTA SALA

I N D I C E

Introducción	1
Historia de la Infantería de Marina	2
La Infantería de Marina en Colombia	4
Influencia de la Infantería de Marina en el Poder Naval	7
Neutralización de la desproporción del Poder de Combate Cuantitativo en Operaciones Anfibias	11
Complementación de la Fuerza Principal de Combate con las Operaciones Anfibias	16
Conclusiones	21

C A P I T U L O I

INTRODUCCION

Para analizar la importancia de la INFANTERIA DE MARINA en el Poder Naval, es necesario ante todo establecer cuál es la razón de la existencia de las tropas anfibas con las capacidades que actualmente tienen, no sólo entre nosotros sino en -- los grandes países que dominan el mundo.

Estas capacidades han sido demostradas a través de la historia de la humanidad y por eso es conveniente un recuento histórico que nos oriente en su importancia.

Este trabajo incluirá la evolución de estas tropas en el mundo y en nuestro país, para establecer los avances que sus mandos han conseguido.

Posteriormente nos referiremos a las influencias de la INFANTERIA DE MARINA en el Poder Naval, la Neutralización -- de la desproporción del poder relativo de combate cuantitativo en base a Operaciones Anfibas menores, complementación de la fuerza principal de combate con las operaciones anfibas, para terminar con algunas conclusiones al respecto.

Dentro de los conceptos enunciados anteriormente, es necesario explicar los componentes del Poder Naval, para, posteriormente tratar la importancia que dentro de dicho poder tiene la INFANTERIA DE MARINA.....

HISTORIA DE LA INFANTERIA DE MARINA

A medida que el hombre inició la conquista de nuevos territorios y de otros hombres, hubo de trasladarse a diferentes sitios utilizando toda clase de vehículos y de elementos.

Pero un día llegó a la orilla del mar y deseó conquistar el otro lado de ese mar para honra propia y poder de su Rey. Construyó entonces las naves, se hizo a la mar y tocó nuevas tierras.- Pero en sus naves debió llevar guerreros que acostumbrados al mar, fueran capaces de iniciar la conquista, desde la misma playa, para que otros ejércitos pudieran llegar al corazón del continente: esos guerreros que tomaron esas playas en algún lugar perdido del planeta, fueron los precursores de las Tropas Anfibas.

Naturalmente que su nombre no fue en aquella época -- tan descriptivo.

Los jefes guerreros que vieron la necesidad de entrenar sus hombres para el doble aspecto marino y combatiente, nunca pensaron que estaban dando los primeros pasos para un tipo de combatiente que escribiría páginas de gloria con el transcurso de los siglos en muchas guerras y mil combates.

Fue en las grandes potencias de la antigüedad donde se organizó mejor el tipo de combate y combatiente llevado a bordo de los buques de la época. El abordaje y el desembarco remontan su origen a la aparición de los buques como instrumento bélico.

Tal vez de quienes habla la historia como precursores que llevaban contingentes de soldados armados de hachas y flechas -- para el asalto, el abordaje y contra-abordaje fueron los FENICIOS, -- pueblo guerrero de la antigüedad, por todos conocido.

Posteriormente los griegos pusieron en práctica el uso de tropas para empleo naval y terrestre. Pero indudablemente, los Romanos debieron ser maestros, para mantener por siglos, la hegemonía en el mundo y los mares conocidos en aquella época, por medio -- de un continuo entrenamiento destinado a mantener tropas con misiones definidas de lucha en los combates navales, defendiendo las bar

betas de sus propios navíos, conduciendo abordajes, capturando, ocupando y manteniendo los puntos críticos terrestres, controlando los puertos claves y además, con capacidad para dar golpes de mano.

Fueron las tropas anfibia las que jugaron un papel importante en las grandes batallas, decisivas para la historia, como Lepanto y Trafalgar.

Si analizamos el sistema de operar empleado por piratas famosos, cuyos nombres aún se recuerdan, tenemos que admitir que fueron expertos en su desempeño como tropas anfibia : tan efectivos en el mar como en los desembarcos y en los combates en tierra. Tiene explicación en este momento, el por qué las naciones poderosas del Siglo XVII, entre ellas Inglaterra como la principal, ampararon y aún, imitaron con tropas regulares el sistema pirata para proteger las rutas marítimas del Imperio.

Sin embargo, correspondió a los Estados Unidos ser los verdaderos organizadores de las tropas anfibia. Fue en este país en donde se plasmaron las doctrinas tácticas y estratégicas; allí se valoraron estas organizaciones y se les dió el apoyo que necesitaban para el cumplimiento de la política nacional: llevar siempre la guerra más allá de sus fronteras, a otros continentes, cuando las circunstancias exigieran entrar en esas guerras.

Así, en 1775, el Congreso autorizó la creación del Cuerpo de Infantería de Marina, como fuerza adjunta a la Armada, pero con misiones definidas para el combate naval.

A mediados de 1.798 ante la situación de guerra con Francia, el gobierno de los Estados Unidos autorizó la organización definitiva de la Infantería de Marina, que aún subsiste y que ha paseado en forma heroica la bandera de su país por todo el mundo y a través de varias guerras.

Debe recordarse, como ejemplo, la actuación de esa Institución en la II Guerra Mundial, en la cual se hicieron famosos los desembarcos y asaltos de "isla en isla" en el Pacífico, quitando palmo a palmo el territorio a guerreros de primer orden como son los Japoneses y así, mantener el Teatro de Operaciones lejos de la zona continental de los Estados Unidos.

C A P I T U L O III

LA INFANTERIA DE MARINA EN COLOMBIA

La creación de la Infantería de Marina en nuestro país ha corrido paralela, como es lógico, con la Armada Nacional.

A pesar de la importancia de estas Instituciones en todo el país que se precie de tener sus tradiciones, de mantener sus símbolos, de ver orgulloso su bandera ondeante por todo su territorio y sus mares y aún fuera de ellos, se ha tropezado en Colombia a través de toda su historia, con el "civilismo" mal entendido de los gobernantes, quienes creen que porque no tomamos lo de los demás, ellos no ambicionan nuestras riquezas naturales.

Ingratas experiencias, como pérdidas de territorio, ha sufrido nuestro país; países vecinos, nuestros "amigos" de tradición, nos miran y analizan nuestras capacidades. Desafortunadamente, la política de Defensa Nacional sigue hoy igual que hace años : No debemos ser "Militaristas" ; No debemos competir en "Armamentismo".-

Al analizar nuestra historia no se explica que Instituciones de tanto valor como la Armada, hayan desaparecido por épocas y únicamente de pocos años atrás se haya visto la necesidad de mantener un elemento de control de los Litorales, ya que solo a partir de 1.935 se inició en forma incipiente, el funcionamiento de la ESCUELA NAVAL a bordo de un transporte, el ARC "CUCUTA" y con éllo el funcionamiento también de la Marina de Guerra en Colombia.

Pero nuestras tradiciones marineras no son de la misma época. Si miramos la historia encontramos que simultáneamente con el Grito de Independencia de 1.810, la Armada escribe páginas de gloria para la Nación. Naturalmente, en el término Armada debe sobreentenderse la Infantería de Marina que aunque no recibía este nombre, es una Institución que aparece luchando en todas las intervenciones navales.

Veamos algunos datos al respecto : Fue FRANCISCO DE MIRANDA quien intenta por primera vez una operación anfibia contra los Españoles.-En 1.811 se efectúa el primer desembarco de las tropas independientes en la población de Tenerife. En 1.813 se desarrolló el desembarco y ocupación de Santa Marta.

Hacia 1.815 se efectúa el Sitio de Cartagena, que le valió el título de "Ciudad Heroica". En 1.820 se desarrolla la acción de Tenerife nuevamente, que fue una excelente demostración de desembarco para iniciar un ataque. Hacia Mayo de 1.821, los Patriotas ponen sitio nuevamente a Cartagena y la toman después del desembarco efectuado por las tropas del héroe naval JOSE PRUDENCIO PADILLA. Fue precisamente después de esta acción cuando el General SANTANDER, Vicepresidente de la República, ordena la organización de un Batallón de Infantería de Marina compuesto por ocho Compañías, que desaparece después de la acción de MARACAIBO, en que tuvo excelente actuación al tomar en abordaje numerosas embarcaciones enemigas.

Al terminar la guerra de la Independencia, se ordenó la supresión de las Fuerzas Navales de la República, habiéndose desarmado y vendido los buques y el personal dado de baja.

En 1.907, el General RAFAEL REYES, Presidente de la República, ordena la creación de la Escuela Naval que desaparece en 1.910 y sólo en 1.932 a causa del conflicto con el Perú, se organizó precipitadamente una operación anfibia al mando del General ALFREDO VASQUEZ COBO. Esta Fuerza actuó en forma conjunta con el Ejército en la acción de Güepi.

Terminado el conflicto, solo hacia 1.936 se aprueba la Ley 105, a instancias de una misión inglesa, la cual establece la organización de la Armada.

Esta Ley, en su Artículo 29 ordena establecer " ..dentro de las reservas militares de la Nación, un cuerpo de Reservistas instruidos como Tropas Expedicionarias y de Desembarco y para -- tal fin el Gobierno creará las Unidades de Infantería de Marina. Los Oficiales para este ramo, se tomarán de la Escuela Militar de Cadetes .- El personal de tropa y los Suboficiales se tomarán de individuos reclutados para el servicio militar".

La Ley anterior fue reglamentada por el Presidente de la República, por medio del Decreto No.050 del 12 de Enero de 1.937.

En marzo de 1.940 se ordenó un aumento en la planta de personal y se autorizó la creación del Primer Batallón de Infantería de Marina.

En 1.952, en razón de que la Armada recibió la Misión de patrullar parte de los Llanos Orientales, se destinaron dos pelotones para operar con los Cañoneros y Lanchas. Estas tropas dieron cuerpo para la creación de la Base Naval ARC "SANTANDER" en Orocué. Posteriormente la Infantería de Marina recibió la orden de controlar los puertos militares del Sur de la República.

Ante la situación de orden público en el país, la Infantería de Marina y la Armada ofrecieron su aporte a la pacificación y para tal fin, partió de Cartagena el 24 de Noviembre de 1.955 la Compañía de Infantería de Marina "ANTARES" que operó mucho tiempo en diferentes áreas, desde el Tolima hasta el Magdalena medio.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de nuestra Infantería de Marina, Institución llena de aspiraciones y de glorias que mantiene en alto el Espíritu de Cuerpo de sus hombres y ha venido a colocarse en sitio destacado dentro del concierto de las Fuerzas Militares de Colombia.

C A P I T U L O I V

INFLUENCIA DE LA INFANTERIA DE MARINA EN EL PODER NAVAL

a. Generalidades

De conformidad con lo expuesto en diversos tratados de Estrategia Naval, se puede definir la Estrategia Naval como la " ciencia de concebir y preparar y el arte de emplear en la mejor forma las Fuerzas Navales, para cumplir con su objetivo de conquistar o disputar el dominio del mar, con el propósito de ejercer este dominio para los fines de la guerra".-

Los propósitos de las Fuerzas Navales son atacar las comunicaciones marítimas enemigas y por ende, defender o proteger las propias.

b. Poder Naval

Los componentes del Poder Naval son: la Fuerza y la Posición Estratégica. La primera se refiere al aspecto táctico y la segunda a la ubicación geográfica.

Para analizar el Poder Naval es interesante transcribir los conceptos emitidos por el ALMIRANTE MAHAN, en su libro "La Influencia del Poder Naval en la Historia ", en lo que hace referencia a los factores que dan como resultante el mayor o menor Poder Naval.

Las principales características que afectan el Poder Naval de las Naciones, pueden enumerarse de la manera siguiente:

- 1) Situación Geográfica
- 2) Configuración Física, incluyendo en ésta por su relación con ella, los productos naturales y el clima.
- 3) Extensión territorial
- 4) Número de habitantes
- 5) Caracter de los habitantes
- 6) Clase de Gobierno (Incluyendo las Instituciones Nacionales existentes).

La ubicación de Colombia frente a las rutas marítimas es excepcional, por tener costas sobre los Océanos Atlántico y Pacífico, lo -

cual ha dado origen al título de "casa de dos ventanas" o "casa de esquina".

A lo anterior se debe añadir su posición excepcional con relación al mercado del Caribe. En cuanto a capacidad emprendedora, nuestra raza, de una gran unidad étnica, lo ha demostrado en múltiples aspectos y concretamente en asuntos marítimos, con la creación de la Flota Mercante Grancolombiana, no obstante los diversos y poderosos obstáculos que se han presentado. Desafortunadamente los escasos recursos económicos y la no existencia en las altas esferas nacionales de una conciencia patriótica para aprovechar la ubicación privilegiada, la capacidad creadora y la importancia del poder marítimo, no han permitido fortalecer las Unidades Navales - Mercantes y Militares.

Se dice que la Armada de un país tiene características propias o inherentes al propósito o misiones que le sean asignadas dentro de una situación de guerra, así como las condiciones geográficas y climatéricas. De acuerdo con élllo se dispone su composición.

Es claro que los conceptos estratégicos determinan las tareas a cumplir por los integrantes de las Fuerzas Armadas y éstos evolucionan de acuerdo con el momento que se viva y con los dirigentes de un Estado. Es por esto que vemos las diferencias de composición de las Fuerzas Navales de Alemania, por ejemplo, durante la I y II Guerra Mundiales. En la misma forma, podemos colegir de las Fuerzas Navales de las grandes Potencias mundiales.

Igualmente, la ubicación incide en forma directa; no tiene la misma importancia la Fuerza Naval para un país cuyo territorio es insular y que las líneas de comunicación le son vitales - para supervivir y progresar, que para otro que tiene costas sobre dos océanos (como en el caso de Colombia), o sobre un sólo mar o que sea mediterráneo.

Es conveniente, consultar las Teorías del Almirante - MAHAN, quien influyó en forma decisiva en la política seguida por

los Estados Unidos al apoderarse de posiciones en el Pacífico y en el Mar de las Antillas, aplicando normas que aun subsisten : " el control de los mares, especialmente a lo largo de las gran des rutas trazadas por el interés nacional o el comercio nacional, es el principal de los elementos puramente materiales de la potencia y prosperidad de las naciones. Para asegurar tal control es indispensable apoderarse, cuando ésto pueda hacerse correctamente, de aquellas posiciones marítimas que contribuyan a asegu rar el dominio ".

Es importante la posición, pues ésta determina las comunicaciones, bases indispensables para abastecimientos o reparaciones. No sería exagerado decir que sin la existencia de bases es imposible la operación de la Fuerza Naval.

La Fuerza Naval y la posición son interdepen-- dientes, ya que estos dos elementos son necesarios para determi-- nar el poder naval. Es importante hacer resaltar que una posi-- ción bien ubicada no vale nada si no es bien utilizada o existe pasividad por parte de la Fuerza.

c. La Infantería de Marina

No obstante los grandes adelantos científicos aplicados a la guerra, sigue el hombre atado a la tierra. El aviador siempre tiene que regresar a la tierra, pues su base o su destino están en élla.-Necesita reabastecerse, descansar, estar cerca a todo lo que le es querido ; igual le sucede al mari-- no. En el mismo orden de ideas, como se expone en la primera -- parte del presente estudio, se puede recordar la II Guerra Mun-- dial. Todo el poderío aéreo, naval y militar, obtenido por la -- potencialidad industrial y demográfica de los países aliados; -- los constantes y devastadores ataques aéreos, estratégicos y tá-- cticos, que durante mucho tiempo fueron lanzados contra Alemania, no fueron sino el prólogo a la invasión del Continente Europeo y hasta ~~que~~ las tropas no llegaron a la misma capital, Berlín, no se dió como vencida a Alemania. En igual forma se puede decir --

del Japón, pese al empleo de las Flotas Navales Aliadas y de la bomba atómica. Es por lo aquí expuesto, que la Infantería de Marina es un integrante poderoso e importante de la Fuerza Naval.

Normalmente, entre el común de las gentes existe el pensamiento de que la Armada debe asegurar la " inviolabilidad de las costas" en igual forma que esperan lo mismo de su Ejército en cuanto a las fronteras terrestres. Y vemos que en -- gran parte tienen razón, no obstante la no inclusión de la seguridad de las comunicaciones marítimas. Si lo anterior es cierto, es lógico que uno de los objetivos sea el ataque, aún más, la invasión de las costas del país o nación enemiga. Entonces, cabe preguntar : Quién lo hace ? Dichas operaciones las efectúa la - INFANTERIA DE MARINA.

La Infantería de Marina es de una importancia - primordial, considerándola como integrante de la Fuerza Naval. Y es tan cierto éllo que los Estados Unidos, mantiene una Infantería de Marina poderosa (Marines), la que ha empleado con gran eficiencia en los últimos tiempos, en las diferentes clases de conflictos. Gracias a esta Fuerza ha mantenido la guerra allende sus fronteras, permaneciendo su territorio intacto, sin sufrir las consecuencias de la guerra.

Llevando la guerra en esta forma, con su Infantería de Marina, a los países enemigos, ha cumplido un doble propósito :

- 1) Violar las costas, conquistar y ocupar el territorio enemigo.
- 2) Mantener la inviolabilidad de las propias.

El logro de estos éxitos ha hecho famosos a los "Marines" de los Estados Unidos de América y nos demuestra su - capital importancia dentro de la Fuerza Naval.

C A P I T U L O V

NEUTRALIZACION DE LA DESPROPORCION DEL PODER DE COMBATE
CUANTITATIVO EN BASE A OPERACIONES ANFIBIAS MENORES.

Se han considerado las INCURSIONES, DEMOSTRACIONES y RETIRADAS como operaciones anfibiae menores y su propósito ocupa este capítulo, estimándose que es precisamente el de compensar la inferioridad en poder relativo de combate ante un enemigo superior.

Teniendo en cuenta los factores económicos y de diversa índole que afectan nuestras Fuerzas Militares, cabe considerar que este es el único tipo de operaciones que estarían en condiciones de conducirse en nuestro país ante la amenaza de un enemigo superior.

La Incursión Anfibia consiste en un desembarco desde el mar hacia una playa hostil, para tomar un objetivo en forma temporal, ejecutando una inmediata retirada, cuyo planeamiento se ha efectuado con la debida antelación. Básicamente en esto radica la diferencia de un asalto anfibia. Los medios de transporte para llegar al área objetivo, pueden ser de superficie, submarinos, helicópteros o tropas paracaidistas.

Las incursiones anfibiae pueden conducirse en forma tal que se asemejen a un asalto anfibia, para engañar al enemigo en cuanto a la fuerza del ataque. Generalmente se consideran las incursiones como una operación independiente, como una operación de apoyo a otro desembarco o campaña terrestre, operación naval o aérea.

Propósito.- Habida cuenta de la multiplicidad de propósitos de las incursiones, se considera a éstas como uno de los más eficaces medios para reducir y equiparar el poder relativo de combate del enemigo, acercándolo al nuestro.

Las incursiones se emplean pues, con fines psicológicos, de destrucción, hostigamiento, reconocimiento, distracción, evacuación y guerra no convencional.

Su efecto moral sobre el enemigo puede considerarse mucho más importante que los resultados inmediatos de la operación.

Una serie de incursiones exitosas afecta en forma significativa la moral del enemigo y la de las propias tropas; por tal razón es de capital importancia en el planeamiento de las incursiones, considerar el objetivo a la luz de los posibles efectos morales. Por consiguiente, debe seleccionarse una Zona Objetivo, que no esté resguardada por una fuerza enemiga formidable.

Se puede conducir una incursión con fines puramente psicológicos, para levantar la moral militar y civil de la población amiga, lo cual es particularmente necesario a la apertura de hostilidades, o posteriormente, cuando nuestras fuerzas hayan permanecido a la defensiva por un largo período de tiempo. En tal forma se pueden obtener apreciables dividendos, manteniendo una mentalidad ofensiva en las Unidades que operan.

Otro de los fines en esta clase de Operaciones es el de destruir blancos críticos, que no pueden ser reducidos por aire, ni por la artillería naval, ni por otras armas. Sea oportuno citar como ejemplo, la incursión cumplida por 13 Noruegos, entrenados por los Ingleses en el año de 1.942, destruyendo la Planta de Vermok en Noruega. Esta operación privó a los Alemanes de la capacidad de producir agua pesada y posiblemente los retrazó en sus planes para desarrollar la bomba atómica.

También se pueden emplear estas operaciones cuando se requiere la captura de equipo o personal clave del enemigo, para privarlo de sus Comandantes de mayor prestigio, material clasificado o equipo especial. Como ejemplo se puede citar la acción cumplida por un Comando Inglés integrado por nueve hombres y con la cooperación de las guerrillas locales, que logró la captura del General KRIEPE, Comandante de las tropas alemanas en Creta.

Otro de los fines para los cuales se emplean las incursiones es el de allegar inteligencia, especialmente cuando los medios existentes son inadecuados o no se pueden realizar de otra manera. En Mayo de 1.945, un comando inglés desembarcó en Malaya - para establecer si las playas eran adecuadas para un asalto anfibio.

El Hostigamiento también se emplea con resultados ampliamente reconocidos. Normalmente estos ataques se dirigen contra puestos, patrullas o instalaciones aisladas del enemigo, obligándolo a distraer tropas de combate para los servicios de seguridad. Durante la II Guerra Mundial, los británicos y los norteamericanos, condujeron numerosas operaciones de incursión anfibia, con este propósito. Generalmente los objetivos consisten en ferrocarriles costaneros, puentes, túneles y sistemas de comunicaciones.

Uno de los medios más efectivos para dar fuerza a una guerrilla y levantar e incrementar las actividades de sus partidarios, es precisamente la conducción de incursiones anfibias en territorios ocupados para apoyar y abastecer tales grupos.

Además de las operaciones de engaño estratégico y táctico, las incursiones están encaminadas a reducir desde luego el poder de combate del adversario.

Las Incursiones como apoyo de las Operaciones.-Las incursiones se pueden emplear como apoyo a un desembarco de una fuerza mayor, apoyo a operaciones navales y aéreas o simplemente como apoyo a una campaña terrestre.

En el apoyo a un desembarco de una fuerza mayor, golpea puntos claves para bloquear y demorar la reacción enemiga ante el desembarco de la fuerza principal. Destruye las defensas claves y escogidas que no pueden ser destruidas por la artillería naval. Conduce un ataque de engaño para llevar las fuerzas enemigas a un área diferente y lejana del desembarco principal.

Apoyando las operaciones navales neutralizan y destruyen blancos como artillería de costa, proyectiles dirigidos, instalaciones electrónicas, estaciones de reabastecimiento de combustible, defensas portuarias, bases de submarinos e instalaciones similares que puedan afectar las propias instalaciones navales.

Para apoyar las operaciones aéreas se le asignan mi-

siones tales como destruir blancos invulnerables a los ataques aéreos, atacar puntos claves, industrias, posiciones antiaéreas o sistemas de control. Debe igualmente localizar blancos para dirigir los ataques aéreos dentro del territorio enemigo y capturar aeropuertos o zonas apropiadas de aterrizaje, para uso temporal de la aviación propia.

Cuando se trata de una operación terrestre prestan apoyo golpeando las instalaciones de retaguardia o los flancos que se apoyan en las proximidades de la costa, obligando al enemigo a distraer fuerzas de choque para proteger sus costas, sus líneas de abastecimiento y su retaguardia.

Demostración.- Es una operación anfibia destinada a producir engaño táctico o estratégico y se puede conducir dentro o fuera del área objetivo, bien sea por elementos asignados a un Comandante de Fuerza de Tarea o por fuerzas independientes, estas Demostraciones se cumplen en apoyo de un asalto principal y se pueden conducir con anterioridad a éste, en forma concurrente o después de él. Se trata de una demostración de fuerza que se puede considerar como una finta o ataque menor, para obligar la fuerza enemiga a desplegarse.

La Demostración se conduce para engañar y confundir al enemigo, obligándolo a adoptar un curso de acción desfavorable, o demore el curso de acción favorable, pudiéndose obtener varios efectos específicos. Entre los principales se pueden considerar, a más del engaño, el empleo inapropiado de la reserva por parte del enemigo, atraer sus fuegos de apoyo para lograr una disminución en los fuegos sobre el ataque principal, dar lugar a que el enemigo abra fuego prematuramente, entrabar anticipadamente las comunicaciones enemigas demorando el empleo de las reservas e interfiriéndole la transmisión de órdenes importantes e inteligencia.

El propósito primario de una Demostración es reducir el poder aéreo y naval, debilitar al enemigo exasperándolo en tal forma que, cuando se produzca el ataque principal, falle al intentar una acción agresiva compatible con la totalidad de sus capacidades de combate.

La Retirada.- Es una operación anfibia en la cual se abandona una playa hostil utilizando buques, aviones o helicópteros, evacuando fuerzas para reducir sus pérdidas o para conducir operaciones en otro lugar.

Por la exposición somera que se ha hecho de estas tres operaciones, se deduce la importancia que ellas tienen y de qué manera la Infantería de Marina influye para neutralizar el poder de combate del enemigo, empezando por la moral, engañándolo, destruyéndole sus objetivos tácticos y estratégicos, capturando o dando de baja personal clave, interfiriendo sus comunicaciones y destruyendo sus sistemas defensivos y de control.

Es conducente agregar que esta clase de operaciones influyen poderosamente en la reducción del poder de combate del adversario e incrementa la moral y el poder relativo de combate propios, lográndose en esta forma neutralizar la desproporción de combate cuantitativo.

C A P I T U L O VI

COMPLEMENTACION DE LA FUERZA PRINCIPAL DE COMBATE CON LAS OPERACIONES ANFIBIAS

Los historiadores, los estrategas contemporáneos y los tácticos afirman que la movilidad es la clave para el éxito de la guerra en tierra, en el aire y en el mar. Dentro de la misión de la Infantería de Marina, una necesidad inherente para la movilidad estratégica y táctica es " Apoderarse, ocupar y defender zonas terrestres costaneras".

Como un medio básico de desplegar fuerzas en una postura ofensiva, la operación anfibia es vital para el logro de la misión de la Armada en un Teatro de Operaciones.

Intencionalmente, la operación anfibia provee a una fuerza de Infantería de Marina una base móvil desde la cual la fuerza puede proyectarse hacia tierra para ocupar rápidamente una zona de desembarco, la cual es necesaria para la conducción de otras operaciones.

Propósito.- Establecer una fuerza de desembarco en una playa hostil a fin de proseguir con las operaciones de combate y obtener un sitio para una base aérea o naval o negar al enemigo el uso de una zona. La operación anfibia es dentro de sí una operación completa. Incluye planeamiento, embarque de tropas, equipo, ensayos, movimiento hacia la zona objetivo, preparación final del objetivo, desembarco y apoyo a la fuerza de desembarco hasta que ésta se ha establecido firmemente en tierra.

Excepto durante la fase de planeamiento, el Comandante de la agrupación táctica anfibia responsable de toda la operación, es un Oficial de la Armada.

Dentro de la Armada Colombiana, la Infantería de Marina tiene interés principal en el desarrollo de doctrinas, técnicas, tácticas y equipo de una fuerza de desembarco que son de-

mutuo interés.

Organización.- Para el cumplimiento de las misiones de las Operaciones anfibias, se requiere la organización del -- destacamento de playa, organización táctica compuesta por Unidades de la Armada y de la Infantería de Marina. Este destacamento se forma para facilitar el desembarco y movimiento fuera de las playas, de las tropas, abastecimientos y equipos, evacuar las bajas y los prisioneros de guerra y facilitar el asalto, retirada y recuperación de buques y embarcaciones de desembarco.

El componente naval del destacamento de playa proviene de las Unidades de desembarco y choque navales. El componente de la fuerza de desembarco, de la Unidad de Infantería de Marina especializada en estas operaciones.

Aunque la Infantería de Marina tiene interés principal en las Operaciones anfibias y desarrolla las doctrinas tácticas y técnicas básicas para la fuerza de desembarco, el desarrollo de los sistemas de apoyo en la zona de objetivos hoy día ha sido asignado al Ejército.

El entrenamiento cuidadoso, la iniciativa, la tenacidad y el trabajo aunado son imperativos, si es que se quiere mantener la movilidad en el mar. Una clave para el éxito en la guerra.

La Infantería de Marina, como componente de la Armada, no tiene Unidades específicas organizadas para proveer determinada capacidad de combate. Sin embargo, está preparada para conducir las fracciones militares en cualquiera de los niveles que fijen las mismas operaciones.

En adición a sus fuerzas anfibias, las cuales están concebidas para " luchar por su meta dentro del área del objetivo", desembarca las fuerzas combatientes y las protege mientras se establecen. Tiene elementos especializados tales como Unidades de asalto de playas, equipos de tierra, mar y aire, equipos

de demolición submarina, Unidades de reconocimiento y Unidades de helicópteros, esenciales para el éxito de las operaciones en las aguas costeras.

Hay gran relación en el esfuerzo conjunto de la Armada con la Infantería de Marina. En parte, ésta se desprende del hecho de que la Armada y la Infantería de Marina son compañeras de larga trayectoria. Los dos Cuerpos se iniciaron en iguales condiciones.

La Infantería de Marina es la principal participante en las Fuerzas de Tarea Conjunta, que desarrollan doctrinas y conceptos para las fuerzas anfibia. En este papel, la Infantería de Marina ha sido la primera en el desarrollo de conceptos y técnicas, particularmente las referentes a este tipo de operaciones, para las cuales permanece en constante estado de alistamiento.

Una característica de las fuerzas de Infantería de Marina es que son idealmente conformadas para actividades directamente relacionadas con su esfuerzo militar convencional, el cual es, esencialmente, la capacidad de proyectar Poder Naval de desembarco e incursiones tierra adentro, con fuerzas de tamaño y composición exactas para las necesidades.

Recientemente y en un ajuste de las necesidades tácticas para la guerra anfibia, todas las Unidades mayores fueron reorganizadas y ampliadas para probar su movilidad de combate y su poder de fuego y permitir un uso más amplio del helicóptero como medio de transporte de las tropas y equipo del buque, a la playa o lugar de desembarco.

Todos los elementos de asalto de la Infantería de Marina son transportables en helicóptero. En operaciones anfibia, normalmente están integradas en equipos de aire-tierra en los cuales un ala conduce la defensa aérea, el apoyo aéreo inmediato y las operaciones helicoportadas para las fuerzas terrestres.

Después de la II Guerra Mundial, la Infantería de Marina ha desarrollado y perfeccionado nuevas técnicas para las operaciones anfibia, como el asalto vertical en helicóptero. Esta téc-

nica, originalmente concebida para proveer bases tácticas para la conducción de operaciones anfibias en guerra nuclear o convencional, puede - también ser aplicada con efectividad en gran variedad de situaciones.- La clave de este **concepto** es la dispersión de fuerzas combinadas simultáneamente con la habilidad para concentrarse rápidamente para el combate.

Los principios que rigen las operaciones verticales de asalto son :

1. Las fuerzas son embarcadas en rápidos vehículos anfibios de asalto, capaces de llevar las tropas y los helicópteros de transporte al mismo tiempo.
2. A distancias de 50 a 100 millas del área del objetivo, elementos de asalto de las fuerzas de Infante--ría de Marina son rápidamente desembarcados y dise--minados en los objetivos del interior, aún pasando--por las defensas enemigas o puntos críticos.
3. Rápidas operaciones de apoyo se conducen a través de las playas, usando vehículos anfibios versátiles.
4. La velocidad y la flexibilidad del helicóptero son--explotadas para proveer movilidad táctica para el --desembarco y las operaciones terrestres subsiguien--tes.

Básicamente, la fuerza consiste en determinado número--de botes armados, tripulados por la Armada y llevando tropas de Infantería de Marina que forman la fuerza combatiente. El concepto no es nuevo, solamente revisado y el éxito de ese reemplazo creó la impresión de queera una nueva táctica.

La operación anfibia como ataque lanzado desde el mar por fuerzas navales y terrestres, embarcadas en buques o vehículos especiales para desembarco en una playa hostil, normalmente requiere participación aérea y está caracterizada por estar integrada por el esfuerzo de fuerzas organizadas, entrenadas o equipadas para diferentes funciones del combate.

Características.- Las operaciones anfibia modernas son muy diferentes de sus predecesoras a través de la historia. Primero que todo, las fuerzas navales en una operación anfibia moderna tienen un importante papel en el combate, como en el transporte. Fuego de cañones y de cohería de los buques de la Armada y de los portaaviones, reducen sustancialmente las defensas enemigas antes de que las primeras tropas lleguen a tierra.

En segundo lugar, las tropas comprometidas en las operaciones anfibia modernas están altamente entrenadas, justamente para ese papel.

C A P I T U L O V I I

C O N C L U S I O N E S

El asalto anfibio es considerado como una de las Operaciones más complejas, debido a la multiplicidad de tipos de buques, aviones, armamento, equipo, experiencia que se deben emplear y porque requiere que las actividades de aire, mar y tierra sean coordinadas con precisión absoluta de tiempo.

Para tener éxito en la guerra moderna, las fuerzas deben conducir operaciones ofensivas; la guerra debe ser llevada e introducida en el suelo enemigo. Como las dos terceras partes de la tierra están cubiertas de agua, las Operaciones Anfibias son vitales.

Para ese éxito son esenciales la más íntima cooperación y la más detallada coordinación entre todas las fuerzas participantes, de tal manera que puedan responder instantáneamente a cualquier amenaza.

En consecuencia, la INFANTERÍA DE MARINA es un componente del Poder Naval de un país, para asegurar a las operaciones que desarrolle la Armada Nacional por medio de las Operaciones Anfibias.

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

EL PODER NAVAL

Almirante Jhon C. MAHAN

ESTRATEGIA NAVAL

OPERACIONES NAVALES ESPECIALES

ARMED FORCES MANAGEMENT

Annual Report Volumen 15
No. 1

359.03
G216i

García R., León C.
La infantería marina
como componente del po-
der naval.

FECHA	APELLIDO Y NOMBRE	Nº Carné

BIBLIOTECA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
COMANDO GENERAL FF. MM.

359.03
G216i

García R., León C.
La infantería marina co-
mo componente del poder
naval.

78-6
192

INDICE GENERAL

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

PARA CONSULTA
NO DEBE SALIR DE
ESTA SALA

REGLAMENTO DE INGRESO A LA
ESCUELA DE GRUMETES

CAPITAN DE CORBETA
GABRIEL DIAZ RODRIGUEZ

(1973)

INDICE GENERAL

Página

Indice General	1
I Introducción	3
II Reseña Histórica	4
III Objeto de la Escuela	5
IV Funcionamiento	6
V Condiciones para admisión de alumnos	7
VI Exámenes de admisión	10
VII Documento de Fianza <i>Acudientes?</i>	11
VIII Equipo personal	12
IX Régimen de estudios	15
X Retiros <i>Comsules de -</i>	17
Bibliografía	18

DISPOSICION NUMERO DE 1973

(Noviembre 20)

Por la cual se aprueba el Reglamento de Ingreso a la Escuela de Grumetes.

EL COMANDANTE GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES en desarrollo de lo dispuesto en el Artículo 90. del Reglamento de Publicaciones Militares,

DISPONE:

ARTICULO 1o. - Apruébase el Reglamento de Ingreso a la Escuela ^{NAVAL} de Grumetes, elaborado por la Escuela Superior de Guerra.

ARTICULO 2o. - Las observaciones a que de lugar la aplicación del Reglamento en mención, deben ser presentadas al Comando General de las Fuerzas Militares a fin de estudiarlas y tenerlas en cuenta para posteriores ediciones, en la forma que establece el Reglamento de Publicaciones Militares.

ARTICULO 3o. - Autorízase al Comando de la Base de Entrenamiento Naval ARC Barranquilla para que por la Sección de Imprenta y Publicaciones del Comando General de las Fuerzas Militares se editen los ejemplares que sean necesarios para su distribución.

ARTICULO 4o. - Esta disposición rige a partir del (1) de Enero de mil novecientos setenta y cuatro (1974) y deroga todas las disposiciones contrarias sobre la materia,

Comuníquese, publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D.E. a 20 de Noviembre de 1973

General

Comandante General de las Fuerzas Militares

Brigadier General

Ayudante General Comgeneral.

CAPITULO I

INTRODUCCION

El presente Reglamento determina los requisitos y normas vigentes para la admisión de alumnos en la Escuela de Grumetes.

La Base de Entrenamiento Naval ARC Barranquilla por intermedio de la Escuela de Grumetes, tiene por objeto preparar el personal que ingresa a la Armada Nacional, proporcionándole la Educación Básica, Intelectual y Naval, acondicionándolo al tránsito de la vida civil a la militar en forma gradual y progresiva.

Entre los fines perseguidos por la Escuela está el de inculcarle al Grumete el sentido del deber, del honor y del servicio a la Patria. Así mismo desarrollarle el estado físico necesario para la vida ^{NAVAL} militar.

La carrera de las Armas se fundamenta esencialmente en los sentimientos del honor y del deber. Sobre ella descansan los sagrados intereses de un pueblo: Su patrimonio histórico, su pasado, su presente y su porvenir.

Conciente de lo anterior la Escuela pone énfasis en que se desarrolle entre los Grumetes el hábito de obrar bien, independientemente de los preceptos de la Ley y de conformidad con la razón natural.

La educación en la Escuela estará dirigida hacia una formación académica práctica y teórica sobre la Profesión Naval sin descuidar el nivel bachillerato, una formación Física, Moral y Cívica elevada. S

CAPITULO II

RESEÑA HISTORICA

La Escuela de Grumetes fué fundada por Decreto No. 853 de 20 de abril de 1934 e inició labores el 10. de mayo del mismo año a bordo del transporte "Boyacá" al ancla en la Bahía de Puerto Colombia. Su denominación fué la de Escuela de Grumetes y Maquinistas. Se inició con cuatro Oficiales, veinte hombres de personal auxiliar y sesenta grumetes.

Su Director fué el Capitán de Navío Erich Ritcher de la Armada Alemana y el Comandante de la compañía fué el Teniente de Artillería José Manuel Pacheco. El cuerpo de profesores estaba constituido en la siguiente forma: Comandante del buque y profesor de marinería Capitán de Fragata Marina Alemana Roberto Beschorner, Profesor de Radio señor Recamán, Profesor de Navegación Teniente Federico Diago del Batallón de Ingenieros No. 2 ALBAN, Profesor de Matemáticas señor Reynaldo Pasket, alemán y como instructor de Infantería y Régimen Interno Sargento Primero Artillero Condestable Primero Luis Guillermo Alcalá Velásquez.

El primer curso de Grumetes juró Bandera el día de San Nicolás en solemne ceremonia efectuada en la Plaza de Puerto Colombia.

Siendo director el Señor Capitán de Fragata Luis M. Galindo, en el año de 1934, en septiembre fué trasladada la Escuela al Transporte MC MOSQUERA en la ciudad de Cartagena. De éste pasó a la Base Naval ARC Bolívar, luego a los destructores Caldas y Antioquia; más tarde a las instalaciones de la infantería, para posteriormente trasladarse a las instalaciones en donde posteriormente funcionará la Escuela Naval

de Cadetes.

El gobierno adquirió en 1934 los terrenos y construcciones que la Empresa de Aviación SCADTA tenía en Barranquilla y los traspasó a la Marina. Allí se instaló la Escuela de Grumetes. Fué nombrado Director el Teniente de Navío Julio César Reyes Canal.

Con algunas adaptaciones las construcciones se hacen funcionales y cómodas; en los antiguos hangares se lee ahora: Base de Entrenamiento Naval. Con ésto y voluntad, se comienzan tareas las que han continuado en forma ininterrumpida hasta hoy.

CAPITULO III

OBJETO DE LA ESCUELA

La Escuela de Grumetes es un Instituto Naval Militar, que tiene por objeto preparar profesionalmente al personal de aspirantes que deseen seguir la carrera de Suboficial de la Armada Nacional, dándoles la instrucción necesaria que los capacite para el desempeño de sus deberes básicos como tripulantes en cualquiera de sus especialidades.

Al mismo tiempo permite prestar el Servicio Militar al personal que no desee continuar la Carrera Naval o que no reuna los requisitos exigidos para continuar en la ARC.

CAPITULO IV

FUNCIONAMIENTO

1.- La Escuela funciona de acuerdo a las normas fijadas en el presente reglamento, el manual de entrenamiento de la misma, el libro de organización de la Base de Entrenamiento Naval A.R.C. Barranquilla y las disposiciones que dicte el Comando de la Armada.

2.- El número de alumnos es el que determine el Departamento 5-1 del Comando de la Armada de acuerdo con las necesidades de la misma y la dotación orgánica fijada por el Gobierno Nacional.

3.- Los aspirantes que llenen los requisitos exigidos por este Reglamento, son incorporados con la denominación de "Grumetes" y quedan sujetos a las disposiciones navales reglamentarias de la Escuela, (tanto vigentes como a las que se dicten en el futuro.)?

4.- La Escuela inicia sus cursos en la primera semana de los meses de febrero y agosto y los termina después de completar un período de instrucción no menor de seis meses, después del cual pasarán a bordo de las unidades de la ARC hasta terminar el período del servicio militar, fecha en la cual serán ascendidos a Marineros o retirados si no reúnen los requisitos exigidos.

El Comando de la Armada podrá modificar estas fechas si las necesidades del servicio lo requieren.

CAPITULO V

CONDICIONES PARA ADMISION DE ALUMNOS

5.- La incorporación de los alumnos a la Escuela se efectúa dos (2) veces al año; por regla general en la última semana de los meses de enero y julio, con el fin de iniciar tareas en las fechas que determina el numeral anterior. Una vez iniciadas labores, no se admitirán más alumnos; los aspirantes que se presenten serán tenidos en cuenta para el próximo curso, si cumplen con los requisitos exigidos.

6.- Para ingresar a la Escuela Naval de Grumetes, es necesario llenar los siguientes requisitos:

a) Ser colombiano de nacimiento. Dentro del literal se encuentran comprendidos los naturales de Colombia, con una de dos condiciones: Que el padre o la madre hayan sido naturales o nacionales colombianos, o que siendo hijos de extranjeros se hallen domiciliados en la República. Los hijos de padre o madre colombiano que hubieren nacido en tierra extranjera y luego se domiciliaren en la República.

Los aspirantes que se hallen dentro de ésta última condición, al presentar la documentación que se exige más adelante, tendrán que entregar un comprobante expedido por las autoridades respectivas sobre el tiempo de permanencia en el país.

b) Tener una edad de 15 a 20 años.

c) Tener una estatura, perímetro torácico y peso mínimos de 1.60 metros, 0.77 metros y 52 kilos, respectivamente.

d) Poseer una preparación intelectual correspondiente a tercer año aprobado de estudios de secundaria, pudiéndose bajar este nivel de acuerdo a las circunstancias de necesidades de personal.

e) Aprobar los exámenes intelectuales, sicotécnicos, de apreciación personal y de aptitud física. Los primeros versarán sobre: Aritmética, álgebra, castellano, inglés, geografía e historia, los cuales se efectuarán de acuerdo a los programas del Ministerio de Educación Nacional y los últimos comprenderán: Examen médico general, buco-dental, de órganos de los sentidos, de sangre, orina y pulmones.

f) Acreditar antecedentes de honorabilidad y buena conducta.

g) Ser soltero y permanecer en este estado civil mientras no obtenga el grado de marinerero.

h) No ser hijo único, ni tener padres incapacitados para trabajar o con situaciones que posteriormente constituyan problemas para el servicio.

7.- Los aspirantes que deseen ingresar a la Escuela Naval de Grupos, elevarán una solicitud de Admisión al Comandante de la Armada, la cual será recibida en el Distrito Naval No. 1 de Bogotá, las Seccionales de Personal en las diferentes guarniciones de la Armada y las Comisiones de Reclutamiento e Incorporación.

Esta solicitud (anexo A), debe llevar la autorización del padre, madre o tutor, la dirección del domicilio del aspirante y los números de la cédula y tarjeta de identidad respectivas. Esta solicitud vendrá acompañada de los documentos que se enumeran a continuación:

a) Copia del Registro Civil de Nacimiento.

b) Certificado de soltería.

c) Certificado de estudios del último año de bachillerato cursado y aprobado.

d) Dos cartas de referencia de personas honorables y conocidas.

e) Una fotografía 3 x 4 de frente.

f) Certificado de Policía (Judicial) o primera Autoridad Municipal.

g) Documento de fianza.

h) Certificados de laboratorio completos.

8.- Los exámenes que rendirán los aspirantes versarán sobre las materias que trata el numeral 6, en las fechas que determine la Dirección de Personal.

9.- Los exámenes de aptitud física serán practicados por los Oficiales de Sanidad a los aspirantes que hayan sido aprobados en el examen intelectual.

10.- Los exámenes de apreciación personal deben ser practicados por los Oficiales Jefes de las comisiones y por el Oficial Jefe de Selección de Personal y en su defecto por los Oficiales Jefes de las Seccionales de Personal.

11.- Los exámenes sicotécnicos son efectuados por el personal de psicólogos que acompañen la comisión de Reclutamiento e Incorporación.

12.- El aspirante que no haya presentado su documentación completa y como dispone este Reglamento, no será tenido en cuenta. Por ningún motivo se aceptará personal una vez iniciadas las labores en la Escuela.

Audientes?

CAPITULO VI

EXAMENES DE ADMISION

13.-Los exámenes intelectuales, físicos y sicotécnicos y de apreciación personal, serán presentados por los aspirantes en las ciudades citadas en el numeral 7. Sin embargo, para facilitar la rendición de ellos a los aspirantes residentes en ciudades en donde no existen entidades Navales el Comando de la Armada nombrará comisiones de Información y Propaganda y comisiones de Reclutamiento e Incorporación, las cuales visitarán las principales ciudades del país de acuerdo a itinerarios elaborados por la Dirección de Personal. Las primeras, integradas por un oficial en servicio activo en el grado de Teniente de Navío, quien hace propaganda e información en las ciudades que visite. Las segundas, integradas por un oficial en servicio activo en el grado de Teniente de Navío, un oficial de Sanidad, un Sicólogo y un suboficial Jefe Escribiente como secretario, quienes efectuarán los exámenes prescritos en el presente Reglamento, debiendo recibir la documentación establecida. Cuando por necesidades del servicio no se disponga de suficiente personal, se podrá nombrar una sola comisión que efectúe el trabajo de ambas. En las ciudades en donde no existen servicios de laboratorios y servicios radiológicos pertenecientes a las Fuerzas Armadas, los exámenes y certificados serán expedidos por organismos del Ministerio de Salud.

14.-Al personal de aspirantes seleccionados la Armada les suministra el valor del pasaje desde el lugar de su domicilio hasta la Escuela de Grumetes.

15.-Quince días después de cada incorporación la Dirección de la

Escuela de Grumetes enviará a la Dirección de Personal en riguroso órden alfabético, la lista del personal que integra el curso para que sean nombrados grumetes. Así mismo, levantará por duplicado la filiación personal respectiva, cuyo original deberá ser enviado a hojas de vida del Comando de la Armada.

CAPITULO VII

DOCUMENTO DE FIANZA

16.- Los aspirantes aceptados como "Grumetes" deberán presentar dentro de los primeros ocho días de permanencia en la Escuela una fianza de Compañía de Seguros, Hipotecaria o Personal, constituída ante la Dirección de Personal del Comando de la Armada. Por medio de dicha fianza el Grumete y su representante legal adquieren los siguientes compromisos:

a) En caso de que el Grumete sea retirado antes de obtener el grado de marinero, por mala conducta, matrimonio, deficiencias en las calificaciones o a solicitud propia, deberá pagar al Tesoro Nacional (Ministerio de Defensa Nacional) la suma de (\$ 1.500.00) mil quinientos pesos.

b) Una vez obtenido el grado de marinero y después de un período de embarque que determinará el Comando de la Armada, deberá servir a las Fuerzas Militares como Suboficial tres años o pagar al Tesoro Nacional la suma de (\$ 1.500.00) mil quinientos pesos por cada año o fracción mayor de seis meses que dejare de servir.

c) Pagar además al Tesoro Nacional (Caja de Vivienda Militar) en calidad de multa, la suma de cincuenta pesos (\$ 50.00), en caso

e que el gobierno se vea precisado a declarar la caducidad de este contrato por alguna causa legal imputable al grumete.

17. -El incumplimiento del requisito anterior es causal para no ser aceptado como grumete.

CAPITULO VIII

EQUIPO PERSONAL

con cargo?

18. -Todo alumno al ingresar a la escuela debe tener y mantener durante su permanencia en ella, las siguientes prendas de uso personal:

Talegos para ropa	2
Pijamas	3
Toallas	4
Pantaloncillos	6
Par de zapatos tenis	1
Pantufilas para baño	1
Cepillos para calzado	2
Cepillo dental	2
Camisillas con escudo	3
Medias pares	12
Pañuelos	12
Jaboneras	1
Talco Mexana	1
Menticol	1
Peinilla	1
Betún	2
Block papel	1

Grifin	1
Crema dental	1
Crema de afeitar	1
Desodorante	2
Brilla metal ?	1
Pantaloneta deportes	1
Pantalón de baño	1
Cuchillas paquetes	1
Brocha barba	1
Paquete agujas, hilo botones	1
Soporte atlético ?	1

Como el reglamento de uniformes para el personal de la Armada prohíbe el uso de joyas y alhajas, no se permitirá a los grumetes la introducción y uso de ellas en la Escuela. Con el propósito de unificar las rendas anteriores, éstas serán suministradas por la Escuela mediante el pago previo de una suma de acuerdo al valor comercial de las mismas, el cual será notificado oportunamente a los aspirantes aprobados. Con el fin de mantener este equipo y permitir su renovación, los grumetes consignarán una suma igual a un tercio del valor total.

Además del equipo anterior, la Escuela suministrará en forma gratuita y por una sola vez el siguiente equipo naval:

Gorras de marinero	2
Cintas para gorra	2
Cuellos azules	2
Pañoletas	3
Rabizas	1

Talegos marineros	1
Chompas blancas	3
Flanos blancos	5
Pantalones blancos	5
Pares de botas negras	2
Pares de zapatos negros	1
Camisas azules de trabajo	5
Pantalones azules de trabajo	5
Cinturones azules	2
Sábanas	4
Fundas	4
Espejo	1
Peinilla	1
Jabonera	1
Máquina de afeitar	1
Brocha ?	1
Gorro de mar	1
Jabones antisépticos	2
Crema dental	1
Betún	1

Bolla metal ?

CAPITULO IX

REGIMEN DE ESTUDIOS

19.-Las características educacionales se resumen en materias teóricas y materias prácticas. Las primeras incluyen: Algebra, inglés, caligrafía, dibujo técnico, electricidad, comunicaciones, marinería, armamento, máquinas, control de averías y educación naval. Las segundas son de carácter naval militar y comprenden: Orden cerrado, natación, polígono, remos, seguridad militar, historia general y conferencias religiosas.

Todas las materias dictadas en la Escuela tienen carácter de obligatorias y serán calificadas de cero (0) a cinco (5), cuya equivalencia es:

Cero	(0)	Pésimo
Uno	(1)	Muy malo
Dos	(2)	Malo
Tres	(3)	Regular
Cuatro	(4)	Muy bueno
Cinco	(5)	Sobresaliente

20.-Para aprobar una materia es requisito indispensable obtener una nota mínima de tres (3).

21.-La evaluación de cada materia se hará mediante exámenes en la siguiente forma: Mensuales con un valor del 60% y finales al término de los períodos de instrucción, con un valor del 40%.

22.-Con estas calificaciones se elabora un cuadro que permite determinar los grumetes que ascenderán a Grumetes Distinguidos y que al combinar estas calificaciones con las obtenidas a bordo de los buques, determina los grumetes que ascenderán a Marineros al término del ser-

vicio militar.

23.-Las calificaciones mensuales y finales corresponderán a todas las asignaturas programadas, lo mismo que aquellas como conducta y espíritu naval.

24.-Para los exámenes mensuales los profesores presentarán en la Jefatura de estudios los cuestionarios correspondientes con 48 horas hábiles de anticipación. Para los exámenes finales los cuestionarios deben ser presentados con 72 horas hábiles de anticipación. Si por algún motivo un cuestionario no es aprobado por la jefatura de estudios, el profesor deberá presentar uno nuevo 24 horas después.

25.-Los alumnos que sin excusa legal aceptada por la Escuela dejen de presentar exámenes de cualquier tipo en las fechas estipuladas, será calificados con la nota de uno (1). Se exceptúan aquellos que por necesidades del servicio no puedan hacerlo. Los alumnos que con causa justificada no presenten un examen, tienen derecho a que se les efectúe posteriormente.

26.-Los alumnos que al presentar exámenes empleen medios indebidos, serán calificados con nota cero (0), siendo sancionados además disciplinariamente y no tendrán derecho a un nuevo examen.

27.-Los alumnos que hayan perdido hasta dos materias en los cómputos finales, tendrán derecho a exámenes de habilitación en las fechas que designe la Jefatura de Estudios. Las ramas del servicio práctico no son susceptibles de habilitación.

CAPITULO X

RETIROS

28.-Los grumetes pueden ser retirados del servicio a solicitud propia o por la dirección de la Escuela, en los siguientes casos:

- a) Por enfermedad comprobada que imposibilite al grumete para continuar los estudios o lo inhabilite para seguir la instrucción práctica naval militar.
- b) Por falta de aptitudes marineras o militares, vocación y espíritu para continuar la carrera naval militar.
- c) Por reincidencia en el empleo de medios indebidos en la presentación de exámenes.
- d) Por faltas continuas contra la disciplina, la moral y buen nombre de la Institución, a juicio del Director de la Escuela.
- e) Por pérdida del curso o si al finalizar cualquiera de los períodos de instrucción se determina que esto ocurrirá.
- f) Por contraer matrimonio siendo grumete.
- g) A solicitud del interesado, con el consentimiento del padre, madre o tutor y previa cancelación del valor de la fianza.

29.-A los grumetes que hayan sido retirados de la Escuela por mala conducta, solicitud propia, pérdida del curso o cualquier causa de las enumeradas en el artículo anterior, el Comando de la Armada les hará efectiva la fianza de que trata este Reglamento y no podrán reingresar a la Armada Nacional.

30.-Los grumetes que hayan sido retirados de la escuela por mala conducta o antes de haber cumplido un año en ella, no tendrán derecho a que se les expida Libreta de Servicio Militar.

BIBLIOGRAFIA

- Libro Organización Base Naval ARC Barranquilla Capítulo Décimo
Escuela de Grumetes (Proyecto)
- Prospecto de la Escuela Militar de Cadetes (Junio 12 de 1963)
- Programa de Estudio Escuela de Grumetes año 1973, curso No. 90
- Horario de Servicios Escuela de Grumetes año 1973, curso No. 90
- Información panfleto admisión Fuerza Aérea Colombiana, año 1973
- Información panfleto admisión Escuela de Grumetes, año 1973
- Reglamento de ADMISION Escuela de Grumetes
- Directiva Permanente No. 04/69 Carma -EMNM1- 155
- Cambio No. 1 a la Directiva Permanente No. 04/69-CARMA EMNM1-
155 Agosto de 1969
- Solicitud de Ingreso Escuela Naval de Cadetes 1973
- Contrato de Fianza modelo Escuela de Grumetes 1973
- Directiva Transitoria No. 002/73 FAC
- Proa en Tres Mares - Cap. Corb. Enrique Román B.

ANEXO " A "

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL



ARMADA NACIONAL

SELECCION DE GRUMETES

SOLICITUD DE ADMISION PARA INGRESO A LA ESCUELA NAVAL MILITAR DE GRUMETES

(Ver instrucciones al respaldo)

Señor
COMANDANTE ARMADA NACIONAL
Bogotá, D.E.

FOTO
3x4

1.- Yo, _____ con _____ años de edad, hijo de _____ y de _____ vecino de _____, atentamente solicito del Señor Comandante de la Armada Nacional, se me tenga en cuenta para ingresar a la Escuela Naval de Grumetes, en vista de que reúno las condiciones exigidas por el Reglamento :

_____	_____	_____
Firma del aspirante	Dirección residencia	Teléfono
T.I. No. _____	_____	_____
	Ciudad de residencia	Departamento

de _____

2.- Certifican sobre mi honorabilidad y conducta las siguientes personas :

_____	_____	_____	_____
Nombre	Dirección	Teléfono	Ciudad
_____	_____	_____	_____
Nombre	Dirección	Teléfono	Ciudad

3.- Autorizo a mi hijo _____ para elevar la solicitud o antecedente. Certifico además que es soltero y no es hijo único.

_____	_____	_____	_____
FIRMA	Dirección Residencia	Teléfono	Ciudad

Nombre _____
C.C. No. _____ de _____

4.- ACOMPAÑO A ESTA SOLICITUD LA SIGUIENTE DOCUMENTACION : ..

- 1.- Solicitud de Admisión.
- 2.- Partida de nacimiento o prueba supletoria.
- 3.- Certificado de soltería.
- 4.- Certificado de estudios del último año de bachillerato cursado y aprobado.
- 5.- Dos (2) recomendaciones.
- 6.- Una (1) fotografía 3 x 4 de frente.
- 7.- Certificado de Policía (DAS) o primera autoridad Municipal.
- 8.- Documento de fianza.
- 9.- Certificados de laboratorio completos.

SELECCIONADO POR

_____ Ciudad de origen _____ Departamento

5.- ANOTACIONES DE LA OFICINA DE SELECCION DE PERSONAL

INHABIL APLAZADO APTO

NOTA EXAMEN INTELECTUAL _____

SELECCIONADO SI NO

36777-

36777