

# Una historia de fantasmas

## El Douglas AC-47T en Colombia

DOUGLAS HERNÁNDEZ



*Avión AC-47T "Fantasma" de la Fuerza Aérea Colombiana pintado con tonos de gris de baja visibilidad. Se aprecian los motores turbohélice incorporados en la modernización realizada por la empresa estadounidense Basler. También es visible el dispositivo FLIR bajo el morro del avión. Photo Copyright Zenon Sanchez Z publicada con permiso del autor.*

En la oscuridad de la noche, pequeños grupos de terroristas de las FARC convergen en el punto de reunión que habían acordado en las afueras del pueblo, su plan es atacar la pequeña estación de Policía -que está junto a la plaza principal- con una fuerza muy superior al número de defensores, quienes seguramente se verán desbordados por la superioridad numérica del enemigo. Una vez sometidas las fuerzas del orden, los narcoterroristas procederán a robar el banco del pueblo, a buscar y asesinar a ciudadanos a los que por oscuros motivos los delincuentes han catalogado como "objetivo militar", y reunirán a la gente para realizar algún acto proselitista en el que insistirán en que tienen el dominio de la zona, les dirán que han demostrado que nadie puede oponerseles, y que por ello deben pagar los "impuestos revolucionarios" y seguir entregando nuevos reclutas a sus filas, so pena de sufrir castigos ejemplares.

Su ataque iniciará con el lanzamiento de los llamados "cilindros bomba" con un sistema que semeja a un mortero pero que carece de precisión, de forma que los explosivos caen indiscriminadamente en el área general de su blanco, que siendo una estación de policía al interior de un pueblo, traerá como consecuencia que algunos de esos cilindros destruyan viviendas, escuelas o comercios, ocasionando seguramente víctimas civiles. El panorama es sombrío, el pueblo parece estar condenado a recibir un fuerte castigo, los policías morirán o serán secuestrados, y muchos civiles serán víctimas fatales. El grupo de delincuentes es tan numeroso en comparación con los policías que hay la estación, que están confiados de su éxito.

Lo que no saben los terroristas, es que por inteligencia humana se conoció del inminente ataque al pueblo y que hay un AC-47T "Fantasma" volando a gran altura sobre ellos, que por dispositivo FLIR los tienen vigilados, y que hay una escuadrilla de aviones Kfir cargados de bombas LGB que se aproxima a gran velocidad para detenerlos. El AC-47T señalará los blancos,

mismos que serán atacados quirúrgicamente en sus áreas de concentración, minimizando el daño a la población y sus recursos. Los terroristas sobrevivientes serán atacados luego por el propio avión “Fantasma” mientras intentan replegarse, con una lluvia de balas contra la que no hay defensa. Los años en que los terroristas de las FARC se tomaban pueblos y hacían lo que querían allí, llevando muerte y destrucción a la población civil y a la Fuerza Pública, quedaron atrás.

La anterior narración representa una típica misión de la Fuerza Aérea Colombiana, y acciones como esta son la razón por la que las tomas a pueblos se volvieron algo extremadamente raro en Colombia. Cuando no era posible conocer con antelación que los terroristas planeaban tomarse el pueblo y la acción ocurría, evadirse luego de la zona era algo casi imposible para ellos pues diferentes aeronaves de reconocimiento y ataque, se encontrarían rodeando la zona, esperándolos.

Por todo ello, una de las aeronaves más temidas por los miembros de los grupos narcoterroristas que operan en Colombia, es sin duda alguna el AC-47T “Fantasma”. Este curioso nombre viene del call sign de uno de los primeros pilotos de este modelo, el entonces capitán Jorge Salazar. Debido a que las operaciones de apoyo a las tropas de superficie que llevó a cabo con su avión fueron tremendamente exitosas, su call sign se hizo muy popular, por lo que luego todos los aviones cañoneros fueron llamados “Fantasma”.

La historia de este avión inicia en los años 30, cuando la versión original el DC-3 es fabricado por la Douglas Aircraft Corporation. Su éxito comercial y operacional conduce a que en 1940 se fabrique una versión militar, mejorada y con mayores capacidades, a esta versión se le denominó Douglas C-47. Esta aeronave jugó un papel crucial en la Segunda Guerra Mundial, al punto de que el General Eisenhower la nombró -junto con el Jeep y la lancha de desembarco- como uno de los tres elementos esenciales que permitieron a los aliados ganar esa guerra.

La Fuerza Aérea Colombiana (FAC) adquirió las primeras unidades del DC-3/C-47 a partir de 1944, llegando a recibir con el paso del tiempo más de 60 aviones, mismos que no solo prestaron servicios en las unidades de transporte militar de la Fuerza Aérea como tal, sino que también sirvieron en la aerolínea estatal SATENA, que aun existe y es operada por la FAC.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, el DC-3/C-47 no solo se seguía fabricando, sino que entraron al mercado un gran número de aeronaves de segunda mano excedentes de la guerra, lo que permitió a muchas aerolíneas equiparse con un avión “todo terreno” ampliamente probado en diferentes climas, terrenos y alturas. También distintas Fuerzas Aéreas con poco presupuesto pudieron hacerse con un excelente avión de transporte.

Con la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, los C-47 participaron en la Segunda Guerra Mundial, en la Guerra de Corea, y en la Guerra de Vietnam. En esta última, los C-47 prestaron valiosos servicios como transportes, pero también como cañoneros. Esta última función producto de una adaptación surgida de las necesidades particulares de esta guerra irregular que exigió de los comandantes flexibilidad e ingenio. Es así como en diciembre de 1964 nació el primer C-47 cañonero, equipado con ametralladoras multitubo “Minigun”, este avión fue renombrado de acuerdo a la nomenclatura en uso por la USAF como AC-47. Esta aeronave despegó de la base Bien Hoa para su primera misión de combate el 15 de diciembre de 1964, con el seudónimo de “Spooky”, palabra anglosajona que significa “el que infunde miedo”. El éxito operacional de esta primera aeronave en Vietnam, motivó la transformación de otras más, creándose una unidad especializada. Posteriormente se crearon nuevas versiones con armamento más pesado.

Después de haber prestado servicios en Vietnam -y generado valiosa doctrina-, los AC-47 de la USAF fueron retirados, y en su lugar entró en servicio el AC-130 “Spectre”, con mucha mayor capacidad y armamento más pesado, que incluye un obús de 105 mm.

En Colombia las fuerzas gubernamentales han librado la guerra antisubversiva basándose en la doctrina estadounidense. Por ejemplo, la Escuela de Lanceros (ESLAN) que en el país forma líderes de pequeñas unidades en guerra irregular, fue fundada siguiendo la línea de los Ranger del U.S. Army. En diciembre de 2015 en los actos por el aniversario número 60 de esta “Universidad de la Milicia” se rindió un homenaje al señor Coronel (r) Ralph Puckett, del Ejército de los

Estados Unidos, quien en su calidad de Ranger hace 60 años asesoró a Colombia para la creación de la ESLAN, figurando como uno de sus fundadores.

Colombia participó en la Guerra de Corea bajo bandera de la ONU. El Batallón Colombia N°1 al llegar a Corea fue agregado al 21 Regimiento de Infantería de la 24 División del Ejército de los Estados Unidos. Allí se consolidaron relaciones de amistad y cooperación que llegan hasta nuestros días. El Ejército Colombiano modernizó sus armas y doctrina (para la guerra convencional) con base en lo que sus oficiales y suboficiales vieron y vivieron en Corea. Pero otro tipo de guerra se estaba gestando en el sudeste asiático, y las lecciones aprendidas servirían para todos los bandos de la Guerra Fría. También en el campo de la guerra irregular Colombia recibió asesoría y entrenamiento de los Estados Unidos, como casi todos los países latinoamericanos en el marco del Tratado Interamericano de Ayuda Recíproca, TIAR.

La Guerra en Colombia, presenta similitudes y diferencias en cuanto a sus características, con lo que fue la Guerra de Vietnam, de ahí que valiosas lecciones aprendidas en aquella lejana guerra hayan sido puestas en práctica en este país suramericano. Entre ellas el tema de los aviones cañoneros. Es así como en 1987 la Fuerza Aérea Colombiana inició los trabajos de conversión de los primeros aviones C-47 a AC-47, con la asesoría de expertos de la U.S. Air Force.

Los dos primeros aviones cañoneros AC-47 al servicio de la Fuerza Aérea Colombiana fueron el FAC-1686 y el FAC-1681. Figurando como la primera tripulación operacional el Coronel (r) Gerber Sánchez; Coronel (r) Wilson Castañeda, y los Técnicos Jefes Heriberto Montealegre, Orlando Vanegas y Onésimo Lozano.

Los primeros AC-47 de la Fuerza Aérea Colombiana fueron dotados con tres ametralladoras .50, una mira especial para el piloto, sistema de navegación OMEGA, dispositivo FLIR, lanzador de FLARES para la defensa antimisil, bengalas LUV-2A/B para la iluminación nocturna, dos pistolas de bengalas convencionales, sistema de comunicaciones internas para toda la tripulación, compuesta por piloto y copiloto, 1 operador del FLIR, 1 técnico, 1 jefe de armeros y 3 armeros. Todos los tripulantes llevan paracaídas y chaleco antibalas.

Los aviones C-47 al ser modificados como AC-47 recibieron refuerzos estructurales para resistir la vibración y resonancia de las ametralladoras. Para 1987, los AC-47 de la Fuerza Aérea Colombiana empleaban aun los motores a pistón R-1830 de 1.200 HP, lo que representaba algunas desventajas de tipo logístico y algunos problemas operacionales para volar sobre las cordilleras andinas. Hubo algunas emergencias por fallas de motor, y en 1988 se presentó un accidente fatal con el FAC-1650, mismo que en cumplimiento de una misión debía pasar entre las poblaciones de Villavicencio y Girardot, ruta con 16.000 pies de altura. Al volar por allí y en presencia de difíciles condiciones meteorológicas, se formó hielo en los planos cambiando el perfil aerodinámico del avión e incrementando su peso, todo lo cual condujo a una pérdida aerodinámica y de controles, con el consecuente estrellamiento del aparato.

Estos problemas motivaron la repotenciación de las aeronaves con motores PT-6A, para lo cual se contrató a la empresa estadounidense Basler. La nueva configuración (BT-67) no solo incluyó motores turbohélice PT-6A, sino que también se incorporó aviónica moderna, se reemplazó todo el sistema eléctrico y se alargó el fuselaje, entre otros aspectos que en su conjunto mejoraron la seguridad y las capacidades de las aeronaves, sin olvidar por supuesto el sistema de protección contra el hielo, además, se les adaptaron ametralladoras multitubo GAU-19A. El primero de los AC-47T ("T" por Turbo) llegó a Colombia en 1993. En el transcurso de una década se enviaron a Oshkosh, Wisconsin -sede de Basler- un total de ocho aeronaves AC-47 para su modificación.

Valga anotar que en 1997, las tripulaciones de AC-47 adquirieron la capacidad de operar con NVG (Lentes de Visión Nocturna), gracias al apoyo recibido por parte del Comando Aéreo de Combate N° 3 con sede en Malambo, departamento del Atlántico, y del Comando Aéreo de Combate N° 4, con sede en Melgar, Tolima. Unidades pioneras en este tipo de capacidad en Colombia.



*Entre las ventajas de los AC-47T están su gran volumen de fuego, su permanencia sobre el blanco, su alcance, que el fuego viene desde arriba, lo que minimiza la efectividad de las trincheras y otro tipo de cobertura, y finalmente la precisión del fuego que minimiza el daño colateral.*

Conjunto de cañones de la ametralladora GAU que arma a este AC-47T “Fantasma”. Aunque hay varias configuraciones de armas, la usual es con una sola ametralladora. Se ha experimentado la incorporación de los cañones retirados a los cazas Mirage una vez fueron desincorporados del servicio activo.

Para Colombia, la efectividad de los aviones cañoneros en la lucha antisubversiva, así como los nuevos roles a asumir por las Fuerzas Militares en el posconflicto, hacen necesario mantener algunos aviones cañoneros en operación. Sin embargo, la edad de las células de los AC-47T es un problema que cada día se agrava más. Quizá sería una buena idea convertir alguno(s) de los CN-235 con los que cuenta la Fuerza Aérea Colombiana en cañoneros, y así mantener por muchos años más la capacidad adquirida. Capacidad que puede ser requerida para enfrentar las nuevas amenazas, tanto al interior de Colombia, como en escenarios en el exterior a los que las tropas colombianas acudan en cumplimiento de sus compromisos internacionales. □

**Fuentes consultadas:**

[www.fac.mil.co](http://www.fac.mil.co)  
[www.fuerzasmilitares.org](http://www.fuerzasmilitares.org)  
[www.cacom1.mil.co](http://www.cacom1.mil.co)



**Douglas Hernández** es fundador y director de [www.fuerzasmilitares.org](http://www.fuerzasmilitares.org) website especializado en seguridad y defensa. En Colombia se graduó como Sociólogo en la Universidad de Antioquia (UdeA), donde además obtuvo un diplomado en Relaciones Internacionales y otro en Investigación Cuantitativa; posee también un diplomado en Pedagogía otorgado por la UNAULA y actualmente cursa la Maestría en Educación en la UdeA. La Asociación Internacional de Lanceros le condecoró con la “Cruz de Honor Interlanza” por su labor a favor de las Fuerzas Militares de Colombia. Además de su trabajo como docente, se desempeña también como asesor y consultor en temas de seguridad y defensa, su e-mail de contacto es: [director@fuerzasmilitares.org](mailto:director@fuerzasmilitares.org)