

La aviación del ejército colombiano

DOUGLAS HERNÁNDEZ

Inicio de la Aviación Militar en Colombia

En las primeras décadas del siglo XX las proezas de los pioneros de la aviación, así como las hazañas de los aviadores en la Primera Guerra Mundial, asombraban a todo el mundo. Los pilotos gozaban de una gran admiración y la aviación en general era algo fantástico que atraía mucho interés. En Colombia un grupo de caballeros, con influencia en el gobierno de la época, se dedicó a promover el desarrollo de la aviación en el país—creando a esos efectos el denominado Club Colombiano de Aviación.

Estos ciudadanos prominentes lograron que el Congreso Nacional expidiera la Ley 15 de 1916, por medio de la cual dispone el envío al exterior de comisiones de estudio, dentro de las cuales estaba una comisión enfocada a la aviación militar. El propósito de la Ley 15 era estudiar los nuevos procedimientos de guerra, los sistemas de armamento y de táctica, la aviación militar, la administración del ejército, defensa de puertos con submarinos y minas, y todas las demás cuestiones técnico-militares que el Ministerio de Guerra señale.¹ Esta ley fue sancionada por el Presidente de la República José Vicente Concha y por el Ministro de Guerra Salvador Franco, el 7 de septiembre de 1916. Concretamente se facultaba al gobierno nacional para enviar a Europa una comisión especial del ejército, compuesta por representantes de las distintas armas (especialidades militares) existentes en ese entonces infantería, caballería, artillería, ingenieros y tren, con el fin de llevar a cabo estudios sobre los nuevos adelantos bélicos y tácticas militares que se evidenciaban en la Gran Guerra. Entre otros asuntos que eran de interés para la modernización de las fuerzas armadas en Colombia, se destacan: nuevos sistemas de armas, nuevas tácticas y procedimientos, la operación de submarinos, el empleo de minas marinas, la defensa de los puertos, la administración de los ejércitos y la aviación militar—que era el aspecto más importante en el momento.

La Ley 15 señalaba la duración de la comisión de estudios del grupo de oficiales y la posibilidad de que al grupo se integraran suboficiales y civiles. Cuando esta comisión volviera a Colombia quedarían obligados a prestar sus servicios como pilotos, directivos o docentes de una escuela de aviación, que ya se proyectaba.

Si bien hubo distintos problemas que afectaron lo inicialmente planificado, el 31 de diciembre de 1919 se aprobó la Ley 126 por parte del Presidente de la República Marco Fidel Suárez y el Ministro de Guerra Jorge Roa, en la que se estableció en el país a la aviación como la quinta arma del ejército nacional, quedando el gobierno facultado para reglamentar todo lo relativo a las Tablas de Organiza-

ción y Equipos, símbolos y distintivos, dotación logística, instrucción, reclutamiento y movilización, y demás disposiciones pertinentes de acuerdo con las características especiales de la nueva arma aérea.

En Colombia, el Congreso de la República promulga leyes que dan un marco general acerca de lo que se quiere alcanzar y luego el Poder Ejecutivo (el presidente y sus ministros) promulgan decretos que operacionalizan esas leyes. Es decir, el congreso dice el qué y el ejecutivo dice el cómo. De esta forma, en los años posteriores se fueron promulgando decretos que desarrollaban la Ley 126 de 1919, así el 10 de diciembre de 1920 se aprobó el decreto 2127 que estableció la Sección de Aviación en el Ministerio de Guerra, como la nueva dependencia encargada de orientar todos los aspectos relacionados con el arma de aviación en Colombia.

El 11 de diciembre de 1920 se aprobó el decreto 2182, que estableció el uniforme y los distintivos para el personal del arma de aviación del ejército, en sus diferentes grados y categorías. También estableció las características de la insignia para los pilotos: un escudo de metal dorado con dos alas, una a cada lado para colocar sobre el pecho y a la derecha, seis centímetros de extremo del ala.

El 23 de diciembre de 1920 se aprobó el decreto 2247, que estableció las normas de organización y funcionamiento de la Escuela de Aviación Militar, así como los requisitos y condiciones para admitir aspirantes, las pruebas teóricas y prácticas para obtener el título y el diploma de piloto militar de la aviación del ejército, que incluían la realización las maniobras aéreas, así como conocimientos teóricos de aerodinámica, motores, lectura de cartas y navegación aérea.

El 15 de febrero de 1921 se inauguró la Escuela del Arma de Aviación del Ejército.² Para ese momento el gobierno nacional había contratado los servicios de una misión militar francesa, que apoyaría a la Sección de Aviación Militar, dependiente directa del Ministerio de Guerra.³ en lo referido a la instrucción y el mantenimiento de las aeronaves que habían sido adquiridas para dotar a esta escuela. Concretamente esta dotación consistía en tres aviones de entrenamiento primario *Caudron G.3* equipados con motor *Le Rhone* rotativo de 80 caballos; cuatro aviones bimotores *Caudron G.4* y cuatro aviones *Nieuport* monoplazas de combate, dotados también de motores *Le Rhone*, estos últimos aviones serían usados para el entrenamiento avanzado. Esta misión militar estaba dirigida por el capitán y piloto Pierre Dominique René Guichard, a quien por decreto 2216 de 1920, se le otorgó honoríficamente en Colombia el grado de teniente coronel.

La historia de esta escuela transcurre de manera accidentada. Pues por resultar demasiado costosa para el país, tenía muchos detractores. Para esta época, mientras que el presupuesto nacional llegaba a 30 millones de pesos colombianos al año, la creación y el sostenimiento de la Escuela Militar de Aviación costaba un poco más de 800 mil pesos, una suma que se aprecia en toda su dimensión cuando

se tiene en cuenta que costaba casi tanto como sostener a todo el ejército. Sin duda era una gran carga para las finanzas públicas. Había mucha presión social y política para cerrar esta costosa escuela.

Se destinó en comisión para la Escuela Militar de Aviación a un grupo de oficiales y suboficiales del ejército nacional. De este selecto grupo de oficiales solo se graduaron el Mayor Félix Castillo Mariño, Capitán Luís Silva Gómez, los tenientes José Delfín Torres Durán y Abraham Liévano y el Subteniente Eduardo Gómez Posada como “piloto de pista”, el 4 de octubre de 1921. Los suboficiales se graduaron como mecánicos de aviación.

Después de toda la polémica, finalmente el 1ro de mayo de 1922 el gobierno nacional emitió el Decreto 580, por medio del cual se ordena el cierre de la escuela; a la cual previamente se había realizado una visita de inspección por parte del Comandante de la Primera División del Ejército y del Ministro de Guerra, Aristóbulo Archiva.

Los defensores de la aviación, militares y civiles, no se dan por vencidos y de inmediato inician gestiones a favor de la reapertura de la Escuela Militar de Aviación. Es así como después de tres años de esfuerzos, se logra que se reinicie nuevamente el entrenamiento el 15 de febrero de 1925, con el curso de pilotaje No. 1, pero ahora bajo la dirección y asesoría de una misión militar suiza, bajo el comando del Mayor Henry Pillichody. La escuela también cambió su sede al municipio de Madrid, departamento de Cundinamarca. La pista fue trazada por el Teniente Delfín Torres Durán (quien sería alumno del Curso de Pilotaje) y diez de sus soldados.

La guerra de 1932 contra Perú

El 1ro de septiembre de 1932, tropas peruanas invaden territorio colombiano y capturan la ciudad fronteriza de Leticia, violentando de esta manera el tratado de límites y navegación Salomón-Lozano, suscrito entre los gobiernos de Perú y Colombia el 24 de marzo de 1922.

Al momento de iniciarse las hostilidades, la aviación militar colombiana tenía apenas 16 aviones: 8 *Wild X* de entrenamiento avanzado, 4 *Osprey C-14* de entrenamiento, 3 *Fledgling J-2* de entrenamiento y 1 *Falcon O-1* (hidroavión) de observación y combate. Esta reducida fuerza operaba desde la única base aérea que existía en ese momento, ubicada en Madrid, Cundinamarca, muy lejos del teatro de operaciones, donde funcionaba la Escuela de Radiotelegrafía y de Mecánica de Aviación. En ese momento en dicha institución se adelantaba únicamente el curso No 1 de mecánicos de aviación y no había ningún curso de pilotaje, pues estaba en una etapa de transición en la que se estaban dando los primeros pasos para llevar la Escuela de Pilotaje a la ciudad de Cali, donde actualmente funciona la EMAVI.

La urgencia de la guerra hace necesario fortalecer la Aviación Militar.⁴ Para ello se efectúan algunas adquisiciones y se crea la Dirección General de Aviación Militar en el seno del Ministerio de Guerra, como parte del Departamento 8.⁵

El gobierno colombiano creó nuevas bases aéreas y adquirió 75 nuevas aeronaves de los siguientes modelos: 30 aeroplanos *Curtiss Hawk II* F-11C, 22 *Curtiss Falcon* F-8F y dos *Commodore* P2Y-1C procedentes de los EE.UU.; además se recibieron de Alemania, 17 *Junker*, entre ellos 4 modelo F-13, 4 modelo W-34, 3 modelo K-43 y 6 JU-52, 6 *Dornier* (2 modelos *Merkur II* y 4 modelos *WAL*). Esta flota contó con el apoyo de la aerolínea SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos), que puso a disposición de la defensa nacional sus pilotos, aeronaves y pistas de aterrizaje, prestando invaluable servicios.

Al terminar la guerra, el 25 de mayo de 1933, la aviación militar colombiana se había fortalecido. No solo contaba ahora con aeronaves modernas y en mayor número que antes, y más bases aéreas a las que desplegarse para la defensa del espacio aéreo nacional, sino que también contaba con 42 pilotos y 35 mecánicos muy bien entrenados y con experiencia.

De Dirección General a Fuerza

Mediante el Decreto 1680 del 15 de julio de 1942, la administración de la aviación militar se separó de la administración de la aviación civil, creándose una entidad muy importante llamada “Aeronáutica Civil - AEROCIVIL” que es la que hasta hoy regula y administra todo lo concerniente a la aviación no-militar en Colombia.⁶

En diciembre de 1944 se sancionó la Ley 102, que fue firmada por el Presidente Alfonso López Pumarejo, mediante la cual se reorganizaron las fuerzas militares.⁷ De acuerdo con el nuevo esquema, la Dirección General de Aviación trasciende a una fuerza militar al mismo nivel del ejército y la armada. En el artículo 5 de la mencionada Ley, las Fuerzas Militares comprenderán:

- El Ministerio de Guerra
- El Ejército
- La Armada
- La Aviación
- Los Servicios correspondientes

De esta manera, la Dirección General de Aviación adquiere una composición y organización propia de una fuerza militar, responsable de emplear el poder aéreo emergente y decisivo para la seguridad y defensa de la nación. Aunque hay una percepción, en algunos círculos, que la historia de la aviación hasta 1944 es recla-

mada como propia tanto por el Ejército Nacional de Colombia como por la FAC; a partir del 1920, los decretos emitidos, resoluciones ejecutivas e inclusive contratos del periodo, no hablan sobre la aviación como arma de ejército, sino como Sección de Aviación Militar, Dirección General de Aviación, Fuerza Aérea Nacional y Fuerza Aérea Colombiana (FAC)—todas subordinadas directamente al Ministerio de Guerra—separados del ejército, a diferencia de lo sucedido con la infantería, caballería, ingenieros, entre otros, cuyos cambios en traslados de personal, por ejemplo, se realizan en un mismo documento.

Pasos para la reactivación del arma de aviación del ejército

El 1953, el Teniente General Gustavo Rojas Pinilla asume el poder en Colombia, con la intención de pacificar el país, que se encontraba sumido en una época de violencia política extrema. Lográndolo en buena medida. Además de adelantar su gestión de gobierno para neutralizar los factores y agentes generadores de violencia (especialmente en zonas rurales) el presidente de facto toma una serie de medidas gubernamentales que a la postre resultan muy positivas para el país. Entre muchas, se cuenta la adquisición de los terrenos de la Meseta de Los Limones (hoy llamada Tolemaida), con el propósito de que allí se asentara la reserva estratégica del ejército. En el lugar se inició la construcción de una pista de 3.000 metros de longitud y se desarrolló la infraestructura necesaria para constituir una fuerte presencia militar. El lugar está en el centro del país, equidistante de las fronteras. Es innegable la visión táctica y estratégica que poseía el General Gustavo Rojas Pinilla.

También durante 1953, el gobierno nacional adquirió un número considerable de helicópteros para dar inicio al primer curso de ala rotatoria el 11 de febrero de 1954 en la FAC. A este curso ingresaron 16 alumnos, siendo uno de ellos el propio presidente, el General Gustavo Rojas Pinilla.

Entonces pasaron casi treinta años, hasta que, en 1982, hubo un nuevo intento por reactivar la aviación del ejército. Con ese propósito se ordena enviar a 17 oficiales del ejército a entrenarse como pilotos en la FAC. Su formación básica la realizan en la ciudad de Cali, donde queda actualmente la Escuela de Aviación Militar de la Fuerza Aérea Colombiana. Allí adelantan la fase de entrenamiento en tierra para piloto de ala fija y la fase de vuelo, que se llevó a cabo en aeronaves T-41 Mescalero, y Cessna 310 de la FAC. Posteriormente pasan al Comando Aéreo de Apoyo Táctico No. 1 - CAATA 1, en Melgar (Tolima), para formarse como pilotos de helicóptero. Finalmente 12 oficiales del ejército logran graduarse como pilotos de helicóptero.

Paralelamente a ese curso de pilotos, se adelantaba otro con suboficiales del ejército, en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (ESUFA) en Madrid (Cundinamarca), a los cuales se formó como técnicos de mantenimiento aeronáutico.

Sin embargo, el Comando del Ejército decide no continuar el proceso para la reactivación del Arma de Aviación y los pilotos y técnicos, ya graduados y completamente calificados para asumir el reto, son enviados a las unidades para continuar su carrera como tropas de superficie.

El destacamento aéreo del ejército

Debido a la compleja situación que ha padecido Colombia con el narcotráfico, se han tomado múltiples medidas gubernamentales para afrontar este fenómeno. Entre ellas la creación de una figura jurídica llamada “extinción de dominio” por la cual el gobierno nacional tiene el poder de expropiar los bienes de los narcotraficantes que se considere han sido adquiridos como producto de su actividad ilícita. Ello incluye cualquier clase de propiedad, como inmuebles, animales, vehículos, barcos y aeronaves. Estas últimas son de especial interés para este relato, pues estos bienes no solo empezaron a ser expropiados, sino que se asignaban a entidades gubernamentales, incluyendo a las fuerzas militares y la policía, para su uso contra la delincuencia. Es decir, que los bienes de los narcotraficantes se vuelven en su contra.

A partir de 1984 el Consejo Nacional de Estupefacientes, entidad encargada de administrar los bienes bajo extinción de dominio, asignó al Ejército de Colombia aeronaves tipo Cessna 421B, Turbocomander 695, y Piper Seneca III (bimotor), con los que opera el ejército hasta que en 1991 y debido al creciente número de aeronaves recibidas y a las necesidades administrativas y de comando, se activa el Destacamento Aéreo del Ejército, decisión aprobada por el Comando General con la disposición 029/94 que a su vez fue luego ratificada por el Ministerio de Defensa Nacional con la resolución 10058/94. Con estas aeronaves no solo se apoyó a las unidades del ejército en todo el territorio nacional, mediante operaciones de enlace, transporte, reconocimiento, apoyo logístico y evacuación, sino que también pudo continuarse el proceso de entrenamiento de tripulaciones y técnicos.

El 25 de agosto de 1995 mediante el decreto presidencial No. 1422 se ordena la reactivación del arma de aviación del ejército.

Reactivación del arma de aviación del ejército

En 1996, siendo Comandante del Ejército el General Harold Bedoya Pizarro, se logra la asignación de 108 millones de dólares para desarrollar el arma de aviación del ejército. Con este dinero se compraron los primeros helicópteros UH-60L y

Mi-17 IV, además se construyó parte del Campo Aéreo Gustavo Rojas Pinilla—mejorando la pista del Fuerte Militar de Tolomaida. El nombre de este campo aéreo es en homenaje al visionario general que fue presidente de la república y quien adquirió los terrenos donde ahora está la base militar más grande de Colombia—misma que aloja más de 23.000 tropas.

El 28 de mayo de 1997, para acoger a los recién adquiridos helicópteros, se crea el Batallón Aerotáctico del Ejército (BATCO), siendo nombrado como su primer comandante el Teniente Coronel Javier Enrique Rey Navas—personaje que se convierte en un protagonista en el desarrollo de la aviación del ejército en Colombia.

La unidad funcionó inicialmente en las instalaciones de la Base Aérea de Rionegro, Antioquia, sede del Comando Aéreo de Apoyo Táctico N° 2 (CA-ATA 2) de la FAC, y que ya operaba con los *Black Hawk*, allí se concentraron los primeros siete (7) helicópteros UH-60L *Black Hawk* del ejército, para efecto de entrenamiento y mantenimiento. Los diez Mi-17-IV, operaron inicialmente desde Bogotá en las instalaciones de Helitaxi en Guaymaral. Helitaxi es una empresa privada que cuenta en su inventario de aeronaves con varias unidades de Mi-17, junto con pilotos experimentados. La ubicación inicial de las aeronaves fue estratégica.

El primero de octubre de 1997, el BATCO se establece en el campo aéreo de Tolomaida. Luego de un primer año dedicado a entrenamiento y capacitación, contando con la ayuda de la empresa Sikorsky para el entrenamiento de los pilotos de *Black Hawk*, las unidades empezaron sus operaciones de apoyo a las fuerzas de superficie, con éxito y contundencia.

Progresivamente se fueron recibiendo más aeronaves, bien adquiridas con recursos propios, bien en calidad de préstamo, o donación por parte de Estados Unidos, que motivan otras reestructuraciones en la aviación del ejército para mantener la eficiencia en sus funciones.

Mediante resolución No. 13565 de octubre 24 de 1997, se crea y activa el Batallón de Transporte Aéreo (BATAE), para acoger a las aeronaves de ala fija del ejército nacional.

Las dos unidades tácticas antes mencionadas son agrupadas en la Vigésima Quinta Brigada de Aviación del Ejército, que se crea por disposición del Comando del Ejército No. 00015 del 11 de diciembre de 1997, con sede en la Ciudad de Bogotá.

El Plan Colombia y el Plan Escudo

El llamado Plan Colombia fue una estrategia gubernamental que perseguía alcanzar la paz en el país, a través de la implementación de una serie de medidas estructurales. Una de ellas era la puesta en práctica de una estrategia antinarcó-

ticos que incluía aspectos de prevención, corrección y represión. En su conjunto el Plan Colombia requería de grandes inversiones en muchos campos de la vida nacional. El Gobierno de Colombia se comprometió a realizar la mayor parte de esta y solicitó a la comunidad internacional su cooperación económica, ya que hasta ese momento el grueso de los costos (humanos, sociales y económicos) de la lucha contra el narcotráfico, fenómeno que había descompuesto a la sociedad colombiana y generado un cúmulo de problemas de carácter transnacional, había sido asumido solo por Colombia.

El gobierno de los EE.UU. respondió al llamado y en función de eso se firmaron unos acuerdos bilaterales de cooperación. Ello incluyó el entrenamiento de 110 pilotos y la entrega a Colombia en calidad de préstamo de 14 helicópteros UH-60L *Black Hawk*, 32 helicópteros UH-1N, y 25 Huey II. Estas aeronaves debían ser empleadas para proporcionar transporte aéreo, apoyo de fuego y apoyo logístico a la Brigada Especial Contra el Narcotráfico (BRCNA) del Ejército Colombiano, unidad creada a propósito del Plan Colombia, mediante resolución ministerial No. 1296 del 1ro de septiembre del 2000.

La BRCNA, con sus tres unidades de maniobra y su unidad logística, se encarga de apoyar las misiones de aspersión de la Dirección Antinarcóticos de la Policía Nacional. Asegurando el área para prevenir ataques a las aeronaves de fumigación, capturando al personal que se encuentre en el sitio y que esté involucrado en actividades ilícitas y destruyendo laboratorios y demás instalaciones al servicio del narcotráfico.

El 2 de diciembre del 2000 se inauguran las obras de mejoramiento del Campo Aéreo General Gustavo Rojas Pinilla, que incluyeron el refuerzo de la pista de aterrizaje, la construcción de la torre de control, los almacenes aeronáuticos y el primer monumento “Alas Rotas” a los aviadores caídos en combate. Con recursos del Plan Colombia, a finales del 2001 se inician grandes proyectos en beneficio de la aviación del ejército, como lo fue el desarrollo de las instalaciones del Campo Aéreo de Larandia, Caquetá, sede de la BRCNA, y en el año 2002 de las instalaciones del Campo Aéreo de Saravena, Arauca.

En 2005 se da inicio al Plan Escudo, con el fin de proteger la infraestructura energética de los departamentos de Arauca y Santander, cuyas torres de energía y el oleoducto Caño Limón—Coveñas sufrían ataques constantes por parte de los grupos Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y Ejército de Liberación Nacional (ELN). De acuerdo con convenio bilateral, el gobierno de los EE.UU. entrega a Colombia 8 helicópteros UH-1H II (Huey II) y 2 UH-60L *Black Hawk*, que tendrán como base el Campo Aéreo de Saravena y serían operados por personal de la Aviación del Ejército Colombiano.

Con excepción de algunas aeronaves K-Max que la Aviación del Ejército Colombiano llegó a operar en el marco del Plan Colombia, la mayoría de los helicópteros que se tenían en calidad de préstamo, fueron eventualmente transferidos a Colombia.

El crecimiento de la Aviación del Ejército Colombiano y la necesidad de entrenar y reentrenar tripulaciones motiva la creación de una escuela de aviación del ejército, lo cual se hace oficial mediante disposición No. 000008 del 28 de abril del 2003 y resolución 0533 del 27 de junio del 2003. Esta unidad de instrucción inicialmente es acantonada en el Fuerte Militar de Tolemaida, pero al año siguiente se le traslada a su actual sede en Bogotá.

En 2005, mediante disposición 006 se desactiva el Batallón de Transporte Aéreo (BATAE) y se activa el Batallón de Aviación No. 1, teniendo bajo su comando y control a las aeronaves de ala fija y a sus tripulaciones.

Durante 2008, se inicia el proceso de nacionalización de los helicópteros UH-1N y parte de los UH-1H II y UH-60L que hacían parte del Plan Colombia y Plan Escudo (entre el 2007 y el 2012 EE.UU. donó a Colombia 61 helicópteros: 15 UH-60L, 23 UH-1N y 23 Huey II). Para poder albergar y realizar el mantenimiento de las aeronaves recibidas de Plan Colombia y Plan Escudo, se inicia en Tolemaida la construcción de cinco nuevos hangares plegables, la base de bomberos aeronáuticos, la subestación de mantenimiento del parque automotor, los alojamientos de soldados y un grupo de nuevas oficinas; donde más tarde funcionaría el Comando Operativo de Aviación del Ejército Colombiano (COAVE).

Del BATCO al BAHEL

El 2 de julio de 2007 se emite la resolución No. 07928 por medio de la cual el Batallón Aerotáctico (BATCO) pasa a constituirse como Batallón de Helicópteros (BAHEL), con la misión de ejecutar operaciones de asalto y movimiento aéreo con helicópteros UH-60 y MI-17. No es casualidad que la Escuela de Asalto Aéreo del Ejército Colombiano tenga su sede también en Tolemaida.

El Batallón de Helicópteros se convierte en la unidad de mayor operatividad de la aviación. A su interior se constituyen cuatro equipos de combate:

- Equipo de Combate de UH-60 con las compañías Bravo y Delta;
- Equipo de Combate de Mi-17 con las compañías Charlie y Mike;
- Equipo de Combate de UH-1N con las compañías Alfa y Eco; y
- El Equipo de Combate de Huey II con las compañías Foxtrot y Golf.

También, se activan la compañía de búsqueda y rescate en combate (C-SAR por sus siglas en inglés) y la Compañía de Entrenamiento y Reentrenamiento

de la Aviación (CERTA). La compañía de Apoyo de Servicios para el Combate, recibe la unidad de servicios de tránsito aéreo, la unidad de bomberos y la unidad de combustibles de aviación.

Comando Operativo de Aviación del Ejército Colombiano (COAVE)

Pasados 10 años luego de la reactivación del arma de aviación del ejército (1997 al 2007), el número de helicópteros adscritos al ejército superaba las 100 unidades, atenderlos y administrarlos junto con los 1.700 hombres que les servían, era un problema administrativo y logístico tremendo. Bajo estas circunstancias, se presenta al comando del ejército un proyecto para transformar el Batallón de Helicópteros en un COAVE, que sería conformado a partir de las compañías de vuelo que integraban el antiguo batallón.

El 30 de agosto de 2007 se emite la disposición N° 00019 del Comando Ejército, donde se crea y activa el COAVE, integrado por las siguientes unidades:

- Batallón de Aviación N° 2 (BAAV2) Asalto Aéreo (UH-60L).
- Batallón de Aviación N° 3 (BAAV3) Carga y Transporte (MI-17).
- Batallón de Aviación N° 4 (BAAV4) Reconocimiento y Escolta (UH-1N).
- Batallón de Aviación N° 5 (BAAV5) Movimiento Aéreo (HUEY II).

Además de las ya mencionadas, se crearon otras tres unidades tácticas que anteriormente tenían nivel compañía al interior del Batallón de Helicópteros, pasando ahora a ser orgánicas de la Brigada de Aviación, estas fueron:

- Batallón de Mantenimiento de Aviación (BAMAV).
- Batallón de Apoyo y Servicios para la Aviación No. 25 (BASPA25).
- Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación (BETRA).

Dándole a esta unidad más flexibilidad, control y contundencia en las operaciones. El COAVE se constituye en la entidad de comando y control para las unidades de aviación que operan en las diferentes regiones del país, en apoyo a las fuerzas de superficie.

Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación (BETRA)

Dentro de su proceso de consolidación y adquisición de nuevas capacidades, la Aviación del Ejército Colombiano crea y activa BETRA en el 2007, pudiendo formar en él a sus propias tripulaciones y personal de apoyo. Actualmente, el BETRA dicta los cursos especificados en la Tabla 1.

Curso Equipo	UH-60	Mi-17	Huey II	UH1N
Calificación Piloto	X	X	X	X
Calificación Piloto al Mando	X	X	X	X
Piloto Instructor	X	X	X	X
Artillero de Vuelo	X	X	X	X
Tripulante de Vuelo	X	X		
Ingeniero de Vuelo	X			
Instructor de Ingeniero de Vuelo	X			
Lentes de Visión Nocturna (NVG)	X			
Curso Básico de Instrumentos			X	

Tabla 1. Cursos enseñados por BETRA

Adicionalmente, otros cursos dictados en el BETRA incluyen:

- Recuperación de personal.
- Área de aproximación no radar.
- Recurrente aeródromo.
- Bomberos aeronáuticos.

Seminarios en Comandante de Misión Aérea: manejo de recursos de tripulación; factores humanos en la aviación; equipo terrestres de apoyo aeronáutico; entrenamiento de misión; repaso de aeronaves; entre otros.

La División de Aviación Asalto Aéreo

Para el 2010, además de que sus operaciones se habían tornado más complejas, las unidades tácticas de la Aviación del Ejército Colombiano eran demasiadas para estar adscritas a una sola Brigada. Por ello se llevó a cabo una nueva reestructuración.

El 28 de mayo de 2010, mediante la resolución No. 0024, se activó la división de Aviación Asalto Aéreo, con sede en Bogotá, con la misión principal de direccionar los apoyos aéreos en todo el territorio nacional—siendo el primer comandante el Brigadier General Javier Enrique Rey Navas. Esta unidad operativa mayor, fue conformada inicialmente por las siguientes unidades:

- Brigada de Aviación No. 25 (Fuerte Militar de Tolemaida).
- Brigada de Aviación No. 32 (Bogotá).
- Brigada de Fuerzas Especiales del Ejército (Fuerte Militar de Tolemaida).
- Brigada Especial contra el Narcotráfico (Móvil).
- Batallón de Operaciones Especiales de Aviación (del ejército).
- Comando Especial del Ejército.

En adición, la división de Aviación Asalto Aéreo es concebida como una unidad de apoyo y maniobra para la fuerza terrestre.

Continuando con el proceso evolutivo de la Aviación del Ejército Colombiano, mediante disposición No. 0030 del 1ro de noviembre de 2012 se crea el Comando Operativo de Mantenimiento de Aviación.

El 18 de diciembre del 2009, se crearon y activaron cinco batallones de Movilidad y Maniobra de Aviación, un batallón de Operaciones Especiales de Aviación y un batallón de Abastecimientos de Aviación. Vale anotar que cada uno de los batallones de aviación acoge un tipo específico de aeronave con fines administrativos, de instrucción y mantenimiento, mientras que los batallones de movilidad y maniobra son unidades desplegadas en distintas regiones que acogen bajo su mando un número variable y heterogéneo de aeronaves para apoyar a las unidades de superficie en sus operaciones.

En el año 2014 se activó la Brigada de Aviación No. 33 de Movilidad y Maniobra, asignándosele la responsabilidad de realizar todas las operaciones de aviación a nivel nacional. Esta Brigada reemplaza al Comando Operativo de Aviación.

Organización actual de la División de Aviación Asalto Aéreo

- Comando y Estado Mayor de la División.
- Brigada de Aviación 25.
- Comando y Estado Mayor de la Brigada.
- Batallón de Apoyo y Servicio para la Aviación “CT. Andrés Molina Zamorano”.
- Batallón de Aviación No. 2 Asalto Aéreo “MY. Freddy Gutiérrez Camacho”.
- Batallón de Aviación No. 3 Carga y Transporte “CT. Óscar Silva Rueda”.
- Batallón de Aviación No. 4 Reconocimiento y Escolta “CT. Andrés Perdomo Saldaña”.
- Batallón de Aviación No. 5 Movimiento Aéreo “CT. Isaac Doncel Lozano”.

Brigada de Aviación 32

- Comando y Estado Mayor de la Brigada.
- Batallón de Aviación No. 1 “CT. Manuel Guerrero Silva”.
- Batallón de Entrenamiento y Reentrenamiento de Aviación “MY. Juan Carlos Vargas Bernal”.
- Batallón de Abastecimiento de Apoyo y Servicios para la Aviación “TE Alex Trujillo Buitrago”.

- Escuela de Aviación del Ejército (ESAVE).
- Comando Operativo de Mantenimiento de Aviación.

Brigada de Aviación 33

- Comando y Estado Mayor de la Brigada.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 1 “CT. Jhonny González”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 2 “CT. Rafael Hernández Sierra”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 3 “TE. Eduardo Villamil Bermeo”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 4 “TE. William Riascos Bohorquez”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 5 “MY Edgar Fernando Rojas Calderón”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 6 “TE Julio Turriago Hincapí”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 7 “TE Eduardo Morales Saavedra”.
- Batallón de Movilidad y Maniobra de Aviación No. 8 “CT. Heider Marriaga Cortés”.

Brigada Contra el Narcotráfico (BRCNA)

- Comando y Estado Mayor de la Brigada.
- Batallón Contra el Narcotráfico No.1 “Rodolfo Herrera Luna”
- Batallón Contra el Narcotráfico No. 2 “Coyaimas”
- Batallón Contra el Narcotráfico No. 3 “MY. Pedro Solaque Chitiva”.
- Batallón de Apoyo de Servicios Contra el Narcotráfico.
- Batallón de Acción Directa “Teniente Coronel Dixon Giuliano Castrillon Gomez”.

Brigada Contra la Minería Ilegal (BRCMI)

- Comando y Estado Mayor de la Brigada.
- Batallón Contra la Minería Ilegal No. 1.
- Batallón Contra la Minería Ilegal No. 2.
- Batallón Contra la Minería Ilegal No. 3.
- Batallón de Apoyo de Servicios Contra la Minería Ilegal.

Comando Especial del Ejército

Estadísticas Operacionales

En la Conferencia Internacional de la Aviación de los Ejércitos (CIAVEC), que se desarrolló en el Fuerte Militar de Larandia, departamento del Caquetá, entre el 22 y el 24 de septiembre de 2015 para conmemorar los 20 años de la Aviación del Ejército Colombiano, se presentó una información estadística que habla muy bien de la dinámica de las operaciones aéreas del ejército colombiano.

Entre 1997 y 2015 (con corte a agosto), la Aviación del Ejército Colombiano realizó más de 26.000 misiones con sus unidades de ala fija y cerca de 80.000 misiones con sus unidades de ala rotatoria. Durante estas misiones transportó 4.271.801 pasajeros y 161.475 toneladas de carga, acumulando en ese periodo más de 3.800.000 horas voladas, de las que 61.324 fueron con Lentes de Visión Nocturna (NVG por sus siglas en inglés). En la tabla 2 se discriminan las estadísticas:

Equipo Estadísticas	Horas Voladas	Horas voladas con NVG	Toneladas de Carga
UH-60L "Black Hawk"	2.099.663	37.881	55.395
Mi-17	1.533.057	1.713	87.987
UH-1N	84.616	8.086	2.963
Huey II	58.483	12.053	948
Sikorsky S-70i*	33.410	1.591	330
Aviones	460.572	-	13.848

Tabla 2. Misiones realizadas entre 1997 y 2015

* Llegaron a Colombia apenas en el 2013

Operación "Jaque", Orgullo por siempre...

En una compleja operación de inteligencia, las fuerzas militares de Colombia lograron identificar cual era la cuadrilla de las FARC que mantenía a un grupo significativo de secuestrados, así como su ubicación general en el selvático departamento del Guaviare, para a paso seguido infiltrar dicha cuadrilla.

Aun sabiendo donde estaba una parte de los secuestrados, no se autorizó un rescate por asalto directo, porque los guerrilleros tenían la orden de matar a los cautivos en caso de que se intentase un rescate de esa naturaleza, lo que en efecto ya habían hecho. El concepto general de la operación consistía en lograr que los guerrilleros entregaran bajo engaño a los secuestrados en su poder.

De esta forma, elementos de inteligencia militar lograron convencer a miembros de las FARC de la necesidad de trasladar a los secuestrados en su poder a un lugar de concentración, para llevarlos ante Alfonso Cano, nuevo comandante de las FARC.

Ya que se iniciaría un proceso de intercambio humanitario. Fue muy importante lograr que los jefes locales de las FARC no usaran sus teléfonos satelitales para pedir instrucciones al Secretariado (máxima dirección de las FARC), pues se les convenció de que al hacerlo serían interceptados por el ejército, con consecuencias impredecibles.

Las fuerzas militares de Colombia crearon una Organización No Gubernamental (ONG) ficticia, que se supone era la que debía realizar la labor de trasladar a los secuestrados para el intercambio humanitario. Para ello se adaptaron dos helicópteros Mil Mi-17 de la Aviación del Ejército Colombiano, pintándolos de blanco y rojo, pero sin símbolos visibles de pertenencia ninguna entidad humanitaria real. A bordo, además de la tripulación, iba personal de la supuesta ONG y periodistas, siendo en realidad todos ellos miembros del Ejército Nacional de Colombia—personas muy valientes, para aceptar esta misión en la que literalmente entraban en la boca del lobo.

Todo se acordó y el 2 de julio del 2008 los guerrilleros llevaron a 15 secuestrados (incluyendo a la excandidata presidencial Ingrid Betancourt, tres contratistas estadounidenses, siete hombres del ejército nacional y cuatro policías), al lugar de concentración, al que llegó uno de los helicópteros (el otro estaba en reserva). Luego de amistosos intercambios, entrevistas, y coordinaciones, los secuestrados fueron subidos a la aeronave y esposados, para no levantar sospechas y tenerlos controlados frente a lo que estaba planificado. También abordaron los dos jefes locales de las FARC Gerardo Antonio Aguilar Ramírez alias “Cesar” y Alexander Farfán alias “Enrique Gafas”, los cuales, minutos después de que el helicóptero despegara, fueron sometidos e inmovilizados. A paso seguido el comandante de la operación anunció a los secuestrados: “Somos el Ejército Nacional, están en libertad”.

A pesar de haber podido hacerlo, las fuerzas militares no atacaron al grupo de guerrilleros que quedó en tierra, como un gesto de buena voluntad que perseguía que de manera recíproca no se quitara la vida al resto de las personas que las FARC mantienen en cautiverio.

Los rescatados fueron llevados al Fuerte Militar de Tolemaida, y a paso seguido embarcados en el avión Fokker, FAC-0002, que los llevó a Bogotá, donde dieron una emotiva rueda de prensa, en la que agradecieron a las fuerzas militares, al presidente de Colombia y a la comunidad internacional. Los guerrilleros capturados en la operación fueron puestos a orden de la Fiscalía.

La impecable operación de inteligencia militar, que contó con el invaluable concurso de la Aviación del Ejército Colombiano, se ha convertido en un referente mundial de valor y determinación en la lucha contra el terrorismo. □

Fuentes

<http://www.aviacionejercito.mil.co/?idcategoria=100652>.
<http://www.ejercito.mil.co/wap//index.php?idcategoria=266497>.
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-545819>.
<https://www.revistaaeronautica.mil.co/primer-curso-de-pilotaje-en-colombia>.
<https://prezi.com/didzygfhaasc/division-de-aviacion-y-asalto-aereo/>.
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-580534>.
<http://www.eje21.com.co/2009/12/ejrcito-activ-siete-nuevas-unidades-militares/>.
<http://www.ejercito.mil.co/?idcategoria=322530>.
https://es.wikipedia.org/wiki/Operaci3n_Jaque.

Notas

1. Colombia. Ley 15 de 1916 (<http://www.suin-juriscal.gov.co/>).
2. Colombia. Decreto 2247 de 1920 (<http://www.suin-juriscal.gov.co/>).
3. Colombia. Decreto 2172 de 1920 (<http://www.suin-juriscal.gov.co/>).
4. Colombia. Decreto 1530 de 1931.
5. Colombia. Decreto 2065 del 1º de diciembre de 1932.
6. Colombia. Decreto 1680 1942. <http://www.suin-juriscal.gov.co/>.
7. Colombia. Ley 102 de 1944. <http://www.suin-juriscal.gov.co/>.



Douglas Hernández, docente de posgrado de la Universidad de Antioquia (Colombia)

Es sociólogo, magíster en educación, y doctorando en gerencia. Posee un diplomado en relaciones internacionales. Es director del website especializado en seguridad y defensa www.fuerzasmilitares.org, co-director del Observatorio Hispano-Americano sobre el Terrorismo “Triarius”, y editor del Boletín de Prevención y Seguridad ante el Terrorismo Global, que se emite de manera quincenal y recoge los análisis de un selecto grupo internacional de expertos. Su e-mail de contacto es: hernandez.douglas@hotmail.com