

A Aviação do Exército Colombiano

DOUGLAS HERNÁNDEZ

Início da Aviação Militar na Colômbia

Nas primeiras décadas do século XX, as proezas dos pioneiros da aviação, assim como as façanhas dos aviadores na Primeira Guerra Mundial, impressionavam a todos. Os pilotos eram muito admirados e a aviação em geral era algo fantástico que atraía muito interesse. Na Colômbia, um grupo de cavalheiros, com influência no governo da época, dedicou-se a promover o desenvolvimento da aviação no país – criando para esse fim, o chamado Clube Colombiano de Aviação.

Esses cidadãos proeminentes conseguiram que o Congresso Nacional expedisse a Lei 15 de 1916, que estabelecia o envio de comissões de estudo ao exterior, entre as quais uma comissão voltada para a aviação militar. O objetivo da Lei 15 era estudar os novos procedimentos de guerra, os sistemas de armamento e de tática, a aviação militar, a administração do exército, a defesa de portos com submarinos e minas e todas as demais questões técnico-militares que o Ministério da Guerra pudesse apontar.¹ Essa lei foi sancionada pelo Presidente da República José Vicente Concha e pelo Ministro da Guerra Salvador Franco, no dia 7 de setembro de 1916. Essa lei conferia poderes ao governo nacional para enviar à Europa, uma comissão especial do exército composta por representantes de diversas armas (especialidades militares) existentes na época: infantaria, cavalaria, artilharia, engenheiros de trem, a fim de realizar estudos sobre novos desenvolvimentos bélicos e táticas militares que se tornavam evidentes na Grande Guerra. Entre outras questões de interesse para a modernização das forças armadas na Colômbia destacam-se: novos sistemas de armas, novas táticas e procedimentos, a operação de submarinos, o uso de minas marítimas, a defesa dos portos, a administração dos exércitos e a aviação militar – que era o aspecto mais importante na época.

A Lei 15 indicava a duração da comissão de estudos do grupo de oficiais e a possibilidade de integração de suboficiais e civis ao grupo. Quando essa comissão retornasse à Colômbia, eles seriam obrigados a servir como pilotos, diretores ou professores em uma escola de aviação que estava sendo projetada.

Embora diversos problemas tivessem afetado o que foi planejado inicialmente, no dia 31 de dezembro de 1919, a Lei 126 foi aprovada pelo Presidente da República Marco Fidel Suárez e pelo Ministro da Guerra Jorge Roa, que estabeleceu no país a aviação como a quinta arma do exército nacional, ficando o Governo habilitado a regulamentar tudo o que dissesse respeito às Tabelas de Organização e Equipamentos, símbolos e insígnias, dotação logística, treinamento, recruta-

mento e mobilização, e outras disposições relevantes, de acordo com as características especiais da nova arma aérea.

Na Colômbia, o Congresso da República promulga leis que dão um quadro geral do que deve ser alcançado e, em seguida, o Poder Executivo (o Presidente e seus ministros) promulgam decretos que operacionalizam essas leis. Ou seja, o Congresso diz o quê e o executivo diz como. Desta forma, nos anos posteriores foram promulgados decretos que punham em prática a Lei 126 de 1919. Assim, no dia 10 de dezembro de 1920, foi aprovado o decreto 2127, que estabeleceu a Seção de Aviação no Ministério da Guerra, como a nova unidade encarregada de orientar todos os aspectos relacionados com a arma de aviação na Colômbia.

No dia 11 de dezembro de 1920 foi aprovado o decreto 2182, estabelecendo o uniforme e os distintivos para o pessoal da arma de aviação do exército, em suas diferentes graduações e categorias. Também foram estabelecidas as características da insígnia para os pilotos: um escudo de metal dourado com duas asas, uma de cada lado, a ser colocada à direita no peito, medindo seis centímetros de uma ponta a outra.

O decreto 2247 foi aprovado no dia 23 de dezembro de 1920, estabelecendo as normas de organização e funcionamento da Escola de Aviação Militar, assim como os requisitos e condições para a admissão de aspirantes, as provas teóricas e práticas para obter o título e o diploma de piloto militar da aviação do exército, que incluíam a realização de manobras aéreas, bem como conhecimentos teóricos de aerodinâmica, motores, leitura de cartas e navegação aérea.

A Escola da Arma de Aviação do Exército foi inaugurada no dia 15 de fevereiro de 1921.² Por essa época, o governo nacional havia contratado os serviços de uma missão militar francesa, que apoiaria a Seção de Aviação Militar, diretamente dependente do Ministério da Guerra³ no que se refere à instrução e manutenção das aeronaves que haviam sido adquiridas para equipar essa escola. Essa dotação consistia, especificamente, de três aviões de treinamento primário *Caudron G.3*, equipados com motor *Le Rhone* rotativo de 80 cavalos, quatro aviões bimotores *Caudron G.4* e quatro aviões *Nieuport* monopostos de combate, também equipados com motores *Le Rhone*, esses últimos sendo para uso no treinamento avançado. Essa missão militar foi dirigida pelo capitão e piloto Pierre Dominique René Guichard, a quem, pelo decreto 2216 de 1920, foi concedido o posto honorário de tenente-coronel na Colômbia.

A história da escola transcorre de maneira acidentada. Por ser muito onerosa para o país, havia muitos detratores. Por essa época, enquanto o orçamento nacional chegava a 30 milhões de pesos colombianos ao ano, a criação e manutenção da Escola de Aviação Militar custava um pouco mais de 800 mil pesos, uma soma que pode ser avaliada em toda a sua dimensão quando se considera que o seu custo

era quase o mesmo que o valor gasto para sustentar todo o exército. Foi, sem dúvida, um grande fardo para as finanças públicas. Havia muita pressão social e política para fechar essa escola onerosa.

Um grupo de oficiais e suboficiais do exército nacional foi designado para a Escola de Aviação Militar. Desse seletivo grupo de oficiais somente se formaram o major Félix Castillo Mariño, o capitão Luís Silva Gómez, os tenentes José Delfín Torres Durán e Abraham Liévano e o subtenente Eduardo Gómez Posada como “pilotos de pista”, no dia 4 de outubro de 1921. Os suboficiais se formaram como mecânicos de aviação.

Depois de toda essa polêmica, o governo nacional finalmente emitiu o Decreto 580, no dia primeiro de maio de 1922, através do qual ordenou o fechamento da escola. O Comandante da Primeira Divisão do Exército e do Ministro da Guerra, Aristóbulo Archiva havia previamente feito uma visita de inspeção à escola.

Os defensores da aviação, militares e civis, não se dão por vencidos e começam imediatamente a fazer *lobby* a favor da reabertura da Escola de Aviação Militar. Assim, após três anos de esforços, o treinamento foi retomado no dia 15 de fevereiro de 1925, com o curso de pilotagem N.º 1, mas agora sob a direção e assessoria de uma missão militar suíça, sob o comando do Major Henry Pillichody. A escola também transferiu a sua sede para o município de Madrid, no departamento de Cundinamarca. A pista foi projetada pelo tenente Delfín Torres Durán (que seria aluno do Curso de Pilotagem) e dez de seus soldados.

A Guerra de 1932 Contra o Peru

No dia primeiro de setembro de 1932, tropas peruanas invadem o território colombiano e capturam a cidade fronteiriça de Leticia, violando, desta forma, o tratado de limites e navegação Salomón-Lozano, assinado entre os governos do Peru e da Colômbia no dia 24 de março de 1922.

No início das hostilidades, a aviação militar colombiana tinha apenas 16 aviões: oito *Wild X* de treinamento avançado, quatro *Osprey C-14* de treinamento, três *Fledgling J-2* de treinamento e um *Falcon O-1* (hidroavião) de observação e combate. Essa pequena força operava a partir da única base aérea existente na época, localizada em Madrid, Cundinamarca, muito distante do teatro de operações, onde funcionava a Escola de Radiotelegrafia e Mecânica da Aviação. Nessa época, apenas o curso N.º 1 de mecânicos de aviação funcionava naquela instituição e não havia nenhum curso de pilotagem, pois era uma fase de transição, na qual estavam sendo dados os primeiros passos para trazer a Escola de Pilotagem para a cidade de Cali.

A urgência da guerra torna necessário o fortalecimento da Aviação Militar.⁴ Para tanto, são feitas algumas aquisições e é criada a Diretoria Geral de Aviação Militar dentro do Ministério da Guerra, como parte do Departamento 8.⁵

O governo colombiano criou novas bases aéreas e adquiriu 75 novas aeronaves dos seguintes modelos: 30 aeroplanos *Curtiss Hawk II* F-11C, 22 *Curtiss Falcon* F-8F e dois *Commodore* P2Y-1C procedentes dos Estados Unidos; além disso, receberam da Alemanha, 17 *Junker*, entre eles quatro modelos F-13, quatro modelos W-34, três modelos K-43, seis JU-52 e seis *Dornier* (dois modelos *Merkur II* e quatro modelos *WAL*). Essa frota contou com o apoio da companhia aérea SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos), que colocou seus pilotos, aeronaves e pistas de pouso à disposição da defesa nacional, prestando serviços de valor inestimável.

Ao terminar a guerra, no dia 25 de maio de 1933, a aviação militar colombiana estava fortalecida. Não só contava agora com aeronaves modernas e em maior número que antes e mais bases aéreas para acionar a defesa do espaço aéreo nacional, como também contava com 42 pilotos e 35 mecânicos altamente treinados e experientes.

De Direção Geral à Força

Pelo Decreto 1680 de 15 de julho de 1942, a administração da aviação militar se separou da administração da aviação civil, e foi criada uma entidade muito importante chamada “Aeronáutica Civil - AEROCIVIL”, que regula e administra tudo relacionado à aviação não-militar na Colômbia até hoje.⁶

Em dezembro de 1944 foi sancionada a Lei 102, assinada pelo Presidente Alfonso López Pumarejo, com a qual as forças militares foram reorganizadas.⁷ De acordo com o novo esquema, a Direção Geral da Aviação transcende uma força militar no mesmo nível que o exército e a marinha. No artigo quinto dessa lei se lê, As Forças Militares compreenderão:

- O Ministério da Guerra
- O Exército
- A Marinha
- A Aviação
- Os serviços correspondentes

Dessa forma, a Direção Geral da Aviação adquire composição e organização próprias de uma força militar, responsável em usar o poder aéreo emergente e decisivo para a segurança e defesa da nação. Embora haja uma percepção em alguns círculos de que a história da aviação até 1944 é reivindicada tanto pelo Exército Nacional Colombiano como pela FAC, a partir de 1920, os decretos emitidos, as resoluções executivas e inclusive os contratos do período, não falam da aviação como arma do exército, mas como Seção de Aviação Militar, Direção

Geral da Aviação, Força Aérea Nacional e Força Aérea Colombiana (FAC) – todas subordinadas diretamente ao Ministério da Guerra – separadas do exército, diferentemente do sucedido com a infantaria, a cavalaria, os engenheiros, entre outros, cujas alterações nas transferências de pessoal, por exemplo, são realizadas em um mesmo documento.

Passos para a Reativação da Arma de Aviação do Exército

Em 1953, o tenente-general Gustavo Rojas Pinilla assume o poder na Colômbia, com a intenção de pacificar o país, que se encontrava no meio de uma violência política extrema, alcançando bons resultados. Além de fomentar a sua gestão de governo para neutralizar os fatores e agentes geradores de violência (especialmente nas áreas rurais), o presidente toma, de fato, uma série de medidas governamentais que, em última análise, são muito positivas para o país. Entre muitas, está a aquisição das terras da Meseta de Los Limones (hoje chamada Tolemaida), com o objetivo de estabelecer ali a reserva estratégica do exército. Foi iniciada a construção de uma pista de 3.000 metros de comprimento no local e desenvolvida a infraestrutura necessária para constituir uma forte presença militar. O local fica no centro do país, equidistante das fronteiras. É inegável a visão tática e estratégica do General Gustavo Rojas Pinilla.

Também, durante 1953, o governo nacional adquiriu um número considerável de helicópteros para dar início ao primeiro curso de asa rotativa no dia 11 de fevereiro de 1954 na FAC. Dezesesseis alunos ingressaram nesse curso, sendo um deles, o próprio presidente, o general Gustavo Rojas Pinilla.

Passaram-se, então, quase trinta anos, até que, em 1982, houve uma nova tentativa de reativar a aviação do exército. Para esse fim, 17 oficiais do exército são enviados para treinar como pilotos na FAC. Sua formação básica é realizada na cidade de Cali, onde atualmente se encontra a Escola de Aviação Militar da Força Aérea Colombiana. Lá, realizam a fase de treinamento em solo para pilotos de asa fixa e a fase de voo, que foram realizadas nas aeronaves T-41 Mescalero e Cessna 310 da FAC. Posteriormente, passam para o Comando Aéreo de Apoio Tático N.º 1 - CAATA 1, em Melgar (Tolima), para formação como pilotos de helicóptero. Finalmente, 12 oficiais do exército se formam como pilotos de helicóptero.

Paralelamente a esse curso para pilotos, outro foi ministrado para suboficiais do exército, na Escola de Suboficiais da Força Aérea (ESUFA) em Madrid (Cundinamarca), onde se formaram como técnicos de manutenção aeronáutica.

Entretanto, o Comando do Exército decide não dar continuidade ao processo de reativação da Arma de Aviação e os pilotos e técnicos, já formados e plenamente qualificados para assumir o desafio, são enviados às unidades para continuar sua carreira como tropas de superfície.

O Destacamento Aéreo do Exército

Devido à complexa situação que a Colômbia tem se deparado com o tráfico de drogas, múltiplas medidas governamentais têm sido tomadas para enfrentar esse fenômeno. Entre elas está a criação de uma figura jurídica chamada “extinção de domínio”, pela qual o governo nacional tem o poder de expropriar dos traficantes de drogas os bens que forem adquiridos como resultado de sua atividade ilegal. Isso inclui qualquer tipo de propriedade, como imóveis, animais, veículos, barcos e aeronaves. Essas últimas são de particular interesse para esse relato, pois esses bens não só começaram a ser expropriados, como foram destinados a entidades governamentais, incluindo as forças militares e a polícia, para uso contra o crime. Em outras palavras, os bens dos traficantes de drogas passam a ser usados contra eles.

A partir de 1984, o Conselho Nacional de Entorpecentes, entidade encarregada de administrar os bens sob extinção de domínio, atribuiu ao Exército da Colômbia aeronaves tipo Cessna 421B, Turbocomander 695 e Piper Seneca III (bimotor), com os quais o Exército opera até 1991, quando, devido ao crescente número de aeronaves recebidas e às necessidades administrativas e de comando, foi ativado o Destacamento Aéreo do Exército, decisão aprovada pelo Comando Geral com a resolução 029/94, ratificada, em seguida, pelo Ministério da Defesa Nacional com a resolução 10058/94. Com essas aeronaves não só foi possível dar apoio às unidades do exército em todo o território nacional, através de operações de ligação, transporte, reconhecimento, apoio logístico e evacuação, como também possibilitou a continuidade do processo de treinamento de tripulações e técnicos.

No dia 25 de agosto de 1995, o Decreto Presidencial N.º 1422 ordenou a reativação da arma de aviação do exército.

Reativação da Arma de Aviação do Exército

Em 1996, quando o general Harold Bedoya Pizarro era o Comandante do Exército, foram alocados 108 milhões de dólares para o desenvolvimento da arma de aviação do exército. Com esse dinheiro foram comprados os primeiros helicópteros UH-60L e Mi-17 IV, também foi construída parte do Aeródromo Gustavo Rojas Pinilla – melhorando a pista do Forte Militar de Tolemaida. O nome desse aeródromo é uma homenagem ao general visionário que foi presidente da república e que adquiriu o terreno onde se encontra hoje a maior base militar da Colômbia, que aloja mais de 23.000 tropas.

Para acomodar os helicópteros recém-adquiridos, é criado, no dia 28 de maio de 1997, o Batalhão Aerotático do Exército (BATCO), e é apontado como o seu primeiro comandante, o tenente-coronel Javier Enrique Rey Navas – personagem que se torna um protagonista no desenvolvimento da aviação do exército na Colômbia.

A unidade funcionou inicialmente nas instalações da Base Aérea de Rionegro, Antioquia, sede do Comando Aéreo de Apoio Tático N.º 2 (CAATA 2) da FAC, e que já operava com os *Black Hawk*. Os primeiros sete helicópteros UH-60L *Black Hawk* do exército estavam concentrados ali, para treinamento e manutenção. Os dez Mi-17-IV operaram inicialmente a partir de Bogotá, nas instalações da Helitaxi em Guaymaral. A Helitaxi é uma empresa privada que possui várias unidades Mi-17 em seu inventário de aeronaves, juntamente com pilotos experientes. A localização inicial das aeronaves foi estratégica.

No dia primeiro de outubro de 1997, o BATCO se estabelece no aeródromo de Tolemaida. Após um primeiro ano dedicado ao treinamento e capacitação, com a ajuda da empresa Sikorsky para o treinamento de pilotos de *Black Hawk*, as unidades iniciaram suas operações de apoio às forças de superfície, com sucesso e contundência.

Progressivamente, mais aeronaves foram recebidas, adquiridas com recursos próprios, como empréstimos ou doações dos Estados Unidos, motivando outras reestruturações na aviação do exército para manter a eficiência em suas funções.

Pela Resolução N.º 13565 de 24 de outubro de 1997, foi criado e ativado o Batalhão de Transporte Aéreo (BATAE), para receber as aeronaves de asa fixa do exército nacional.

As duas unidades táticas mencionadas acima estão agrupadas na Vigésima Quinta Brigada de Aviação do Exército, que foi criada por ordem do Comando do Exército N.º 00015 de 11 de dezembro de 1997, com sede na cidade de Bogotá.

O Plano Colômbia e o Plano Escudo

O chamado Plano Colômbia foi uma estratégia governamental que buscava a paz no país, através da implementação de uma série de medidas estruturais. Uma delas foi a implementação de uma estratégia antinarcóticos que incluía aspectos de prevenção, correção e repressão. Como um todo, o Plano Colômbia exigia grandes investimentos em muitas áreas da vida nacional. O Governo da Colômbia se comprometeu a realizar a maior parte disso e solicitou à comunidade internacional sua cooperação econômica, já que até então a maior parte dos custos (humanos, sociais e econômicos) da luta contra o narcotráfico, fenômeno que havia decomposto a sociedade colombiana e gerado uma série de problemas de caráter transnacional, havia sido assumido apenas pela Colômbia.

O governo americano respondeu ao apelo e, como resultado, foram assinados alguns acordos de cooperação bilateral. Isso incluiu o treinamento de 110 pilotos e a entrega de 14 helicópteros UH-60L *Black Hawk*, 32 helicópteros UH-1N e 25 Huey II à Colômbia, na qualidade de empréstimo. Essas aeronaves deviam ser usadas para proporcionar transporte aéreo, apoio de fogo e apoio logístico à Bri-

gada Especial Contra o Narcotráfico (BRCNA) do Exército Colombiano, unidade criada para o Plano Colômbia, mediante resolução ministerial N.º 1296 de primeiro de setembro de 2000.

A BRCNA, com as suas três unidades de manobra e a sua unidade de logística, fica encarregada de apoiar as missões de pulverização da Diretoria de Antinarcóticos da Polícia Nacional, protegendo a área para evitar ataques a aeronaves de pulverização, capturando pessoal que se encontre no local e que esteja envolvido em atividades ilícitas e destruindo laboratórios e outras instalações que sirvam ao tráfico de drogas.

No dia 2 de dezembro de 2000, foram inauguradas as obras de melhoramento do Aeródromo General Gustavo Rojas Pinilla, que incluíram o reforço da pista de pouso, a construção da torre de controle, os armazéns aeronáuticos e o primeiro monumento “Asas Quebradas” para os aviadores mortos em combate. No final de 2001, com recursos do Plano Colômbia, foram iniciados grandes projetos para beneficiar a aviação do exército, como o desenvolvimento das instalações do Aeródromo de Larandia, Caquetá, sede da BRCNA, e em 2002, as instalações do Aeródromo de Saravena, Arauca.

Em 2005, foi lançado o Plano Escudo com a finalidade de proteger a infraestrutura energética dos departamentos de Arauca e Santander, cujas torres de energia e oleoduto Caño Limón-Coveñas sofriam constantes ataques por parte dos grupos Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) e Exército de Libertação Nacional (ELN). De acordo com um convênio bilateral, o governo dos Estados Unidos entrega oito helicópteros UH-1H II (Huey II) e dois helicópteros UH-60L *Black Hawk* para a Colômbia. Os helicópteros tinham como base o aeródromo de Saravena e seriam operados pelo pessoal da Aviação do Exército Colombiano.

Com exceção de algumas aeronaves K-Max que a Aviação do Exército Colombiano veio a operar sob o Plano Colômbia, a maioria dos helicópteros que estava na condição de empréstimo acabou, eventualmente, sendo transferida para a Colômbia.

O crescimento da Aviação do Exército Colombiano e a necessidade de treinar e reciclar o treinamento de tripulações motivou a criação de uma escola de aviação do exército, que foi oficializada pela disposição N.º 000008 de 28 de abril de 2003 e pela Resolução 0533 de 27 de junho de 2003. Essa unidade de treinamento foi inicialmente instalada no Forte Militar de Tolemaida, mas no ano seguinte foi transferida para a sua atual sede em Bogotá.

Em 2005, a disposição 006 desativou o Batalhão de Transporte Aéreo (BATAE) e ativou o Batalhão de Aviação N.º 1, com aeronaves de asa fixa e suas tripulações sob seu comando e controle.

Durante 2008, inicia-se o processo de nacionalização dos helicópteros UH-1N e parte dos helicópteros UH-1H II e UH-60L que faziam parte do Plano Colômbia.

bia e do Plano Escudo (entre 2007 e 2012 os Estados Unidos doaram 61 helicópteros para a Colômbia: 15 UH-60L, 23 UH-1N e 23 Huey II). Para alojar e fazer a manutenção das aeronaves recebidas do Plano Colômbia e do Plano Escudo, inicia-se a construção, em Tolemaida, de cinco novos hangares dobráveis, a base de combate aéreo a incêndios, a subestação de manutenção da frota de veículos, os alojamentos de soldados e um grupo de novos escritórios, onde mais tarde funcionaria a Comando Operativo de Aviação do Exército Colombiano (COAVE).

Do BATCO ao BAHHEL

No dia 2 de julho de 2007, foi emitida a resolução N.º 07928, pela qual o Batalhão Aerotático (BATCO) tornou-se o Batalhão de Helicópteros (BAHEL), com a missão de executar operações de assalto e movimentação aérea com helicópteros UH-60 e MI-17. Não é por acaso que a Escola de Ataque Aéreo do Exército Colombiano também esteja sediada em Tolemaida.

O Batalhão de Helicópteros torna-se a unidade mais operacional da aviação. Quatro equipes de combate são formadas dentro dela:

- Equipe de Combate de UH-60 com as companhias Bravo e Delta;
- Equipe de Combate de Mi-17 com as companhias Charlie e Mike;
- Equipe de Combate de UH-1N com as companhias Alpha e Eco; e
- Equipe de Combate de Huey II com as companhias Foxtrot e Golf.

Também são ativadas a companhia de busca e resgate em combate (C-SAR por sua sigla em inglês) e a Companhia de Treinamento e Reciclagem de Treinamento da Aviação (CERTA). A companhia de Apoio de Serviços para o Combate recebe a unidade de serviços de tráfego aéreo, a unidade de bombeiros e a unidade de combustível de aviação.

Comando Operativo de Aviação do Exército Colombiano (COAVE)

Dez anos após a reativação da arma de aviação do exército (1997 a 2007), o número de helicópteros acoplados ao exército ultrapassava 100 unidades; cuidá-los e administrá-los juntamente com os 1.700 homens que os serviam, gerou um grande problema administrativo e logístico. Nessas circunstâncias, um projeto para transformar o Batalhão de Helicópteros em um COAVE é apresentado ao comando do exército, que seria formado a partir das companhias de voo que compunham o antigo batalhão.

No dia 30 de agosto de 2007, o Comando do Exército emitiu a Ordem N.º 00019, criando e ativando o COAVE, composto pelas seguintes unidades:

- Batalhão de Aviação N.º 2 (BAAV2) de Assalto Aéreo (UH-60L)
- Batalhão de Aviação N.º 3 (BAAV3) de Carga e Transporte (MI-17)
- Batalhão de Aviação N.º 4 (BAAV4) de Reconhecimento e Escolta (UH-1N)
- Batalhão de Aviação N.º 5 (BAAV5) de Movimento Aéreo (HUEY II)

Além daquelas já mencionadas, foram criadas três outras unidades táticas que antes tinham nível de companhia dentro do Batalhão de Helicópteros, agora se tornando orgânicas da Brigada de Aviação, sendo:

- Batalhão de Manutenção da Aviação (BAMAV)
- Batalhão de Apoio e Serviços para a Aviação N.º 25 (BASPA25)
- Batalhão de Treinamento e Reciclagem de Treinamento da Aviação (BETRA).

Isso deu a essa unidade mais flexibilidade, controle e contundência nas operações. O COAVE é a entidade de comando e controle para as unidades de aviação que operam nas diferentes regiões do país, em apoio às forças de superfície.

Batalhão de Treinamento e Reciclagem de Treinamento da Aviação (BETRA)

Como parte de seu processo de consolidação e aquisição de novas capacidades, a Aviação do Exército Colombiano cria e ativa o BETRA em 2007, que é capaz de treinar suas próprias tripulações e pessoal de apoio. Atualmente, o BETRA fornece os cursos especificados na Tabela 1.

Curso Equipe	UH-60	Mi-17	Huey II	UH1N
Qualificação de Piloto	X	X	X	X
Qualificação de Piloto em Comando	X	X	X	X
Piloto Instrutor	X	X	X	X
Artilheiro de Voo	X	X	X	X
Tripulante de Voo	X	X		
Engenheiro de Voo	X			
Instrutor de Engenheiro de Voo	X			
Lentes de Visão Noturna (NVG)	X			
Curso Básico de Instrumentos			X	

Tabela 1. Cursos ensinados pelo BETRA.

Adicionalmente, outros cursos proferidos pelo BETRA incluem:

- Recuperação de pessoal
- Área de aproximação no radar

- Aeródromo recorrente
- Bombeiros aeronáuticos

Seminários em Comandante de Missão Aérea: Manejo de Recursos de Tripulação; Fatores Humanos na Aviação; Equipes Terrestres de Apoio Aeronáutico;- Treinamento de missão; Revisão de aeronaves; entre outros.

A Divisão de Aviação e Assalto Aéreo

Em 2010, além de suas operações terem se tornado mais complexas, eram muitas as unidades táticas de aviação do Exército Colombiano para estarem ligadas a uma única brigada. Portanto, uma nova reestruturação foi realizada.

No dia 28 de maio de 2010, através da Resolução N.º 0024, a Divisão de Aviação de Assalto Aéreo, com sede em Bogotá, foi ativada com a missão principal de dirigir o apoio aéreo em todo o território nacional – com o brigadeiro-general Javier Enrique Rey Navas como primeiro comandante. Essa maior unidade operacional foi inicialmente composta pelas seguintes unidades:

- Brigada de Aviação N.º 25 (Forte Militar de Tolemaida)
- Brigada de Aviação N.º 32 (Bogotá)
- Brigada de Forças Especiais do Exército (Forte Militar de Tolemaida)
- Brigada Especial contra o Narcotráfico (Móvel)
- Batalhão de Operações Especiais de Aviação (do exército)
- Comando Especial do Exército

Além disso, a Divisão de Aviação e Assalto Aéreo é concebida como uma unidade de apoio e manobra para a força terrestre.

Dando continuidade ao processo evolutivo da Aviação do Exército Colombiano, por meio da disposição N.º 0030 de primeiro de novembro de 2012, é criado o Comando Operacional de Manutenção de Aviação.

No dia 18 de dezembro de 2009 foram criados e ativados cinco batalhões de Mobilidade e Manobra de Aviação, um Batalhão de Operações Especiais de Aviação e um Batalhão de Abastecimento de Aviação. Vale mencionar que cada um dos batalhões de aviação abriga um tipo específico de aeronave com fins administrativos, de instrução e manutenção, enquanto os batalhões de mobilidade e manobra são unidades destacadas em diferentes regiões que abrigam um número variável e heterogêneo de aeronaves para apoiar as unidades de superfície em suas operações.

Em 2014, a Brigada de Aviação N.º 33 de Mobilidade e Manobra foi ativada e lhe foi designada a responsabilidade de realizar todas as operações de aviação em nível nacional. Essa Brigada substituiu o Comando de Operações de Aviação.

Organização atual da Divisão de Aviação e Assalto Aéreo

- Comando e Estado Maior da Divisão
- Brigada de Aviação 25
- Comando e Estado Maior da Brigada
- Batalhão de Apoio e Serviço para a Aviação “CT. Andrés Molina Zamorando”
- Batalhão de Aviação N.o 2 Assalto Aéreo “MY. Freddy Gutiérrez Camacho”
- Batalhão de Aviação N.o 3 Carga e Transporte “CT. Óscar Silva Rueda”
- Batalhão de Aviação N.o 4 Reconhecimento e Escolta “CT. Andrés Perdomo Saldaña”
- Batalhão de Aviação N.o 5 Movimento Aéreo “CT. Isaac Doncel Lozano”

Brigada de Aviação 32

- Comando e Estado Maior da Brigada
- Batalhão de Aviação N.o 1 “CT. Manuel Guerrero Silva”
- Batalhão de Treinamento e Reciclagem de Treinamento de Aviação “MY. Juan Carlos Vargas Bernal”
- Batalhão de Abastecimento de Apoio e Serviços para a Aviação “TE. Alex Trujillo Buitrago”
- Escola de Aviação do Exército (ESAVE)
- Comando Operacional de Manutenção de Aviação

Brigada de Aviação 33

- Comando e Estado Maior da Brigada
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 1 “CT. Jhonny González”
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 2 “CT. Rafael Hernández Sierra”
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 3 “TE. Eduardo Villamil Bermeo”
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 4 “TE. William Riascos Bohorquez”
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 5 “MY. Edgar Fernando Rojas Calderón”
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 6 “TE. Julio Turriago Hincapié”

- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 7 “TE. Eduardo Morales Saavedra”
- Batalhão de Mobilidade e Manobra de Aviação N.o 8 “CT. Heider Marriaga Cortés”

Brigada Contra o Narcotráfico (BRCNA)

- Comando e Estado Maior da Brigada
- Batalhão Contra o Narcotráfico N.o1 “Rodolfo Herrera Luna”
- Batalhão Contra o Narcotráfico N.o 2 “Coyaimas”
- Batalhão Contra o Narcotráfico N.o 3 “MY. Pedro Solaque Chitiva”
- Batalhão de Apoio de Serviços Contra o Narcotráfico
- Batalhão de Ação Direta “Tenente Coronel Dixon Giuliano Castrillon Gomez”

Brigada Contra a Mineração Ilegal (BRCMI)

- Comando e Estado Maior da Brigada
- Batalhão Contra a Mineração Ilegal N.o 1
- Batalhão Contra a Mineração Ilegal N.o 2
- Batalhão Contra a Mineração Ilegal N.o 3
- Batalhão de Apoio de Serviços Contra a Mineração Ilegal

Comando Especial do Exército

Estatísticas Operacionais

Na Conferência Internacional de Aviação dos Exércitos (CIAVEC), realizada no Forte Militar de Larandia, departamento de Caquetá, entre os dias 22 e 24 de setembro de 2015, para comemorar os 20 anos da Aviação do Exército Colombiano, foram apresentadas informações estatísticas que expressam muito bem a dinâmica das operações aéreas do Exército Colombiano.

Entre 1997 e 2015 (com data limite de agosto), a Aviação do Exército Colombiano realizou mais de 26.000 missões com suas unidades de asa fixa e quase 80.000 missões com suas unidades de asa rotativa. Durante essas missões, transportou 4.271.801 passageiros e 161.475 toneladas de carga, acumulando nesse período mais de 3.800.000 horas voadas, das quais 61.324 foram com óculos de visão noturna (NVG por sua sigla em inglês). Na tabela 2 são discriminadas as estatísticas:

Equipe Estatísticas	Horas Voadas	Horas voadas com 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
Aviões	460.572	-	13.848

Tabela 2. Missões realizadas entre 1997 e 2015

*Chegaram à Colômbia apenas em 2013.

Operação "Jaque", Orgulho para sempre...

Em uma complexa operação de inteligência, as forças militares colombianas conseguiram identificar a quadrilha das FARC que mantinha um grupo significativo de sequestrados, bem como a sua localização geral nas selvas do departamento de Guaviare, a fim de infiltrar-se nessa quadrilha.

Mesmo sabendo onde se encontrava uma parte dos sequestrados, não foi autorizado um resgate por assalto direto, pois os guerrilheiros tinham a ordem de matar os prisioneiros caso tal resgate fosse tentado, o que de fato já haviam feito. O conceito geral da operação era conseguir que os guerrilheiros entregassem os sequestrados em sua posse sob falsos pretextos.

Dessa forma, elementos da inteligência militar conseguiram convencer os membros das FARC da necessidade de transferir os reféns em sua posse para um local de concentração, para levá-los a Alfonso Cano, o novo comandante das FARC, uma vez que um processo de intercâmbio humanitário seria iniciado. Era muito importante garantir que os líderes locais das FARC não usassem seus telefones via satélite para pedir instruções ao Secretariado (a liderança máxima das FARC), pois conseguiram convencê-los de que, se o fizessem, seriam interceptados pelo exército, com consequências imprevisíveis.

As forças militares da Colômbia criaram uma organização não governamental (ONG) fictícia, que deveria realizar o trabalho de transportar os reféns para o intercâmbio humanitário. Para este fim, dois helicópteros Mil Mi-17 da Aviação do Exército Colombiano foram adaptados, pintados de branco e vermelho, mas sem símbolos visíveis de pertencer a qualquer entidade humanitária real. A bordo, além da tripulação, havia o pessoal da suposta ONG e jornalistas, sendo todos, na realidade, membros do Exército Nacional da Colômbia - pessoas muito corajosas, para aceitar essa missão na qual, literalmente, entraram na boca do lobo.

Tudo foi combinado e no dia 2 de julho de 2008, os guerrilheiros levaram 15 sequestrados (incluindo a ex-candidata a presidente Íngrid Betancourt, três con-

tratados americanos, sete homens do exército nacional e quatro policiais) para o local da concentração, onde chegou um dos helicópteros (o outro estava em stand-by). Após conversas amigáveis, entrevistas e coordenações, os sequestrados foram carregados na aeronave e algemados, para não levantar suspeitas e para mantê-los sob controle diante do que estava planejado. Os dois chefes locais das FARC, Gerardo Antonio Aguilar Ramírez, conhecido como “Cesar” e Alexander Farfán, conhecido como “Enrique Gafas”, também embarcaram no helicóptero, e poucos minutos após a decolagem foram subjugados e imobilizados. O comandante da operação anunciou então aos reféns: “Nós somos o Exército Nacional, vocês estão livres”.

As forças militares não atacaram o grupo de guerrilheiros que permaneceram em terra, apesar de poder fazê-lo, como um gesto de boa vontade que buscava assegurar de forma recíproca, que não fosse tirada a vida do restante do pessoal mantido pelas FARC em cativeiro.

Os resgatados foram levados para o Forte Militar de Tolemaida e depois embarcaram no avião Fokker, FAC-0002, que os levou a Bogotá, onde realizaram uma emocionada coletiva de imprensa, agradecendo às forças militares, ao presidente da Colômbia e à comunidade internacional. Os guerrilheiros capturados na operação foram colocados à ordem da Procuradoria.

A impecável operação de inteligência militar, que contou com a inestimável assistência da Aviação do Exército Colombiano, tornou-se uma referência mundial de coragem e determinação na luta contra o terrorismo. □

Fontes

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

Notas

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



Douglas Hernández, Professor de pós-graduação da Universidade de Antioquia (Colômbia)

É sociólogo, mestre em educação e doutorando em gestão. Tem diploma em relações internacionais. Ele é diretor do site especializado em segurança e defesa www.fuerzasmilitares.org e editor do Boletim de Prevenção e Segurança contra o Terrorismo e Novas Ameaças, TRIARIUS, publicação quinzenal que reúne as análises de um seleto grupo internacional de especialistas. Seu e-mail de contato é: hernandez.douglas@hotmail.com.