



**FUERZA AÉREA  
COLOMBIANA**  
ASÍ SE VA A LAS ESTRELLAS



# PODER AÉREO EN COLOMBIA

EVOLUCIÓN DE CAPACIDADES EN LAS  
BASES DE LA FUERZA AÉREA COLOMBIANA

1916 - 2019

DEPARTAMENTO ESTRATÉGICO  
ASUNTOS JURÍDICOS Y DERECHOS HUMANOS

SECCIÓN ESTRATÉGICA  
ANÁLISIS, CONTEXTO Y POSCONFLICTO

**PODER AÉREO EN COLOMBIA**  
**EVOLUCIÓN DE CAPACIDADES EN LAS BASES**  
**DE LA FUERZA AÉREA COLOMBIANA**  
**1916 - 2019**

AGOSTO DE 2020

**FUERZA AÉREA COLOMBIANA©**

Departamento Estratégico Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos  
Sección Estratégica Análisis Contexto y Posconflicto

General RAMSÉS RUEDA RUEDA  
**Comandante Fuerza Aérea Colombiana**

Mayor General PABLO ENRIQUE GARCÍA VALENCIA  
**Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor**

Coronel MAGDA EDITH GUERRERO BONILLA  
**Jefe Departamento Estratégico Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos**

Capitán JORGE ARMANDO LANDINEZ MAYORGA  
**Jefe Sección Estratégica Análisis Contexto y Posconflicto**

Capitán JUAN CARLOS MÉNDEZ GONZÁLEZ  
**Dirección del Proyecto**

**DESARROLLO DE CONTENIDO**

Capitán Juan Carlos Méndez González  
María Alejandra Santos Barón  
Juan Guillermo Rojas Parra

**EQUIPO DE INVESTIGACIÓN SACOP**

Capitán Jorge Armando Landinez Mayorga  
Capitán Juan Carlos Méndez González  
Teniente Miguel Ángel Herrera Castillo  
Teniente Andrea Alejandra Benítez Montañez  
Técnico Cuarto Johana Marín Quiceno  
María Alejandra Santos Barón  
Ricardo Forero Rubio  
Raúl Alejandro Castañeda Florián  
Juan Guillermo Rojas Parra

**REVISIÓN EDITORIAL**

Capitán Jorge Armando Landinez Mayorga  
Capitán Juan Carlos Méndez González

**Diseño y Diagramación**

Juan Guillermo Rojas Parra

# LISTA DE ABREVIATURAS

ARC: Armada de Colombia.	ESUFA: Escuela de Suboficiales Capitán Andrés María Díaz.
ART: Aeronaves Remotamente Tripuladas.	FLIR: Forward Looking InfraRed.
BA: Base Aérea.	FAC: Fuerza Aérea Colombiana.
BRIM: Brigada Móvil.	FARC: Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia.
CAATA: Comando Aéreo de Apoyo Táctico.	FF.MM: Fuerzas Militares de Colombia.
CACOM: Comando Aéreo de Combate.	FNC: Fuerza Naval del Caribe.
CAMAN: Comando Aéreo de Mantenimiento.	FT. ARES: Fuerza de Tarea ARES.
CANI: Conflicto Armado No Internacional.	GAAMA: Grupo Aéreo del Amazonas.
CATAM: Comando Aéreo de Transporte Militar.	GACAR: Grupo Aéreo del Caribe.
CCOFA: Centro de Comando y control.	GACAS: Grupo Aéreo del Casanare.
CEV: Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición.	GANOR: Grupo Aéreo del Norte.
CEA: Centro de Educación Aeronáutica.	GAO: Grupos Armados Organizados.
CIAC: Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana.	GAORI: Grupo Aéreo del Oriente.
COAE: Comandos Aéreos Especiales.	GDO: Grupos Delincuenciales Organizados.
COFAC: Comando Fuerza Aérea.	IGEFA: Inspección General de la Fuerza.
DAAC: Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil.	JAL: Jefatura de Apoyo Logístico.
DERCM: Departamentos de Relaciones Civiles Militares.	JEP: Jurisdicción Especial para la Paz.
DICA: Derecho Internacional de los Conflictos Armados.	MADBA: Manual de Doctrina Básica Aérea Espacial.
DIH: Derecho Internacional Humanitario.	MDN: Ministerio de Defensa Nacional.
DDHH: Derechos Humanos.	MEDEVAC: Evacuación Aeromédica.
EE.UU.: Estados Unidos de Norte América.	NVG: Night Vision Goggles.
EHFUP: Escuela de Helicópteros para de la Fuerza Pública.	PONAL: Policía Nacional
EJC: Ejército Nacional de Colombia.	SIVJRNR: Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y Garantías de No Repetición.
ELN: Ejército de Liberación Nacional.	TOE: Tablas de Organización y Equipo.
EMAVI: Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez.	UIA: Unidad de Investigación y Acusación.
EPFAC: Escuela de Posgrados de la Fuerza Aérea.	USAF: Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

# TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	7
PRÓLOGO	8
INTRODUCCIÓN	9
Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez	11
Comando Aéreo de Mantenimiento - Base Aérea Mayor Justino Nariño Cuesta	13
Escuela de Suboficiales Capitán Andrés M. Díaz	15
Comando Aéreo de Combate No. 1 - Base Aérea Capitán Germán Olano	16
Comando Aéreo de Combate No. 6 - Base Aérea Capitán Ernesto Esguerra Cubides	19
Comando Aéreo de Combate No. 2 - Base Aérea Capitán Luis Francisco Gómez Niño	21
Comando Aéreo de Transporte Militar - Base Aérea Brigadier General (H) Camilo Daza	23
Comando Aéreo de Combate No. 4 - Base Aérea Teniente Coronel Luís Francisco Parra Pinto	26
Comando Aéreo de Combate No. 3 - Base Aérea Mayor General Alberto Pauwels Rodríguez	29
Grupo Aéreo del Caribe - Base Aérea Teniente Coronel Benjamín Méndez Rey	32
Grupo Aéreo del Oriente - Base Aérea Coronel Luís Arturo Rodríguez Meneses	33
Comando Aéreo de Combate No. 5 - Base Aérea General Arturo Lema Posada	35
Grupo Aéreo del Casanare	37
Grupo Aéreo del Amazonas - Base Aérea Coronel (H) Herbert Boy	39
Fuerza de Tarea de Acción Conjunta, Combinada e Interagencial	41
Comando Aéreo de Combate No. 7 - Base Aérea Marco Fidel Suárez	42
EPÍLOGO	44
REFERENCIAS	48

# Tabla de imágenes

Imagen1. Aeronaves de la FAC, A-29B Súper Tucano. Fuente: Archivo Institucional Fuerza Aérea Colombiana.	9
Imagen 2. Mapa de ubicación de BA de la FAC.	10
Imagen 3. Ubicación de EMAVI	11
Imagen 4. Evolución de Capacidades en EMAVI.	12
Imagen 5. Grados Militares Oficiales FAC, EMAVI.	12
Imagen 6. Ubicación CAMAN.	13
Imagen 7. Evolución de la capacidades de CAMAN, desde el mantenimiento hasta la fabricación de aeronaves.	14
Imagen 8. Ubicación ESUFA.	15
Imagen 9. Grados Militares Suboficiales FAC, ESUFA.	15
Imagen 11 . Presidente Olaya Herrera saluda a pilotos en Palanquero durante una revista aérea el 27 de agosto de 1933.	16
Imagen 10. Ubicación CACOM-1.	16
Imagen 12. Algunas de las aeronaves más representativas de la Evolución de Capacidades en CACOM-1.	17
Imagen 13. Tripulaciones y personal en tierra en área operativa de Palanquero.	18
Imagen 14. Ubicación CACOM-6.	19
Imagen 15. Capacidades operacionales del CACOM-6.	20
Imagen 16. Ubicación CACOM-2.	21
Imagen 17. Evolución de Capacidades en CACOM-2.	22
Imagen 19. Junkers F-13.	23
Imagen 18. Ubicación CATAM.	23
Imagen 20. Evolución de capacidades de CATAM.	25
Imagen 21. Ubicación CACOM-4.	26
Imagen 22. Evolución de capacidades de CACOM-4.	28
Imagen 23. Ubicación CACOM-3.	29
Imagen 24. Evolución de Capacidades en el CACOM-3.	31
Imagen 26. Radar TPS-70, parte de las capacidades de GACAR desde 1990.	32
Imagen 25. Ubicación GACAR.	32
Imagen 28. Personal militar de la FAC junto a A29-B Super Tucanos, en instalaciones del GAORI.	33
Imagen 27. Ubicación GAORI.	33
Imagen 29. Capacidades operativas del GAORI.	34
Imagen 30. Ubicación CACOM-5.	35
Imagen 31. Capacidades del CACOM-5 en las distintas versiones de Arpías y otros Black Hawks para distintos tipos de operaciones.	36
Imagen 32. Heráldica de los distintos Escuadrones del Grupo de Combate N° 5 en CACOM-5.	36
Imagen 33. Ubicación GACAS.	37
Imagen 35. Capacidades del GACAS.	38
Imagen 36. Ubicación GAAMA.	39
Imagen 37. Capacidades del GAAMA..	40
Imagen 39. Miembros de la FT. ARES.	41
Imagen 38. Ubicación FT.ARES.	41
Imagen 40. Ubicación de CACOM-7.	42
Imagen 41. Capacidades del CACOM-7.	43

## AGRADECIMIENTOS

Durante el desarrollo de la presente investigación la Sección Estratégica de Análisis, Contexto y Posconflicto del Departamento Estratégico de Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos, adquirió un conocimiento sin precedente sobre la historia de la Fuerza Aérea Colombiana y la Armada de Colombia, contado con la valiosa ayuda de muchas personas, entre estas, Oficiales y Suboficiales activos y en uso de buen retiro, quienes con sus saberes y experiencias enriquecieron el presente documento. Agradecemos a Dios por permitirnos llegar hasta este punto, a las familias, amigos e hijos, que son la inspiración y apoyo de los hombres y mujeres que portan el eterno y amado uniforme azul celeste.

De igual manera, agradecemos al señor General Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, al señor Mayor General Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor, al señor Mayor General Inspector General de la Institución, a la señora Coronel Jefe del Departamento Estratégico de Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos y al señor Capitán de Navío Jefe de la Dirección de Víctimas y Memoria de la Armada, por creer en este proyecto y apoyarlo de principio a fin, sin ustedes no hubiese sido posible la consulta de diversos documentos y acceso a fuentes orales y escritas que nos permitieron navegar por historias fantásticas, para comprender el desarrollo de capacidades en las Bases Aéreas Militares.

Mil gracias a los Comandos, Grupos Aéreos y Escuelas de Formación, en particular, a los Grupos y Escuadrones de Combate, quienes facilitaron espacios de diálogo para aportar material y resolver diferentes interrogantes propios del proceso investigativo, sus conocimientos y disposición fueron vitales para comprender ciertos paradigmas relacionados con las capacidades y roles de la Fuerza Aérea Colombiana. Un reconocimiento al equipo de investigación, por las incontables horas de trabajo que significó identificar, recolectar, consultar y analizar fuentes primarias y secundarias, su esfuerzo y dedicación hoy se materializa con un valioso aporte a la historia institucional.

Por último, ponemos a disposición de la sociedad colombiana y a los mecanismos del Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y Garantías de No Repetición, este documento inacabado, que sin duda resolverá muchas dudas sobre la FAC y generará nuevos interrogantes, que a su vez, darán paso a investigaciones más integrales y complejas. Deseamos el mejor de los caminos para la Comisión de Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición en cumplimiento de su mandato, sabemos que su labor es fundamental para la construcción de un país en paz, con verdad y justicia social.

## PRÓLOGO

La historia de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) a transcurrido a través de la permanente evolución de su doctrina, capacidades operacionales y tecnológicas, así como de la profesionalización militar y especialización de su estructura organizacional, en una constante adaptación a los contextos y necesidades que se han presentado durante su existencia desde 1919.

Este documento tiene como objetivo justamente explicar el desarrollo que tuvo la Institución a partir de la creación y evolución de las Bases Aéreas (BA) y las capacidades tecnológicas, infraestructurales y humanas que allí tuvieron lugar.

Con la documentación e investigación descriptiva, con un método de estudio inductivo etnográfico y analítico contextual de los hechos históricos, se establece como se presentó el proceso de evolución de la Institución. El ejercicio de recolección de la información se basó en la revisión de fuentes primarias como los actos administrativos de creación de las BA, documentos institucionales y bases de datos de la FAC.

Para esto, fue fundamental el apoyo de oficiales y suboficiales activos y en retiro que a través entrevistas semiestructuradas y la revisión de archivos y memorias personales se dieron a la tarea de corroborar, precisar y dilucidar datos históricos. La práctica memorativa de estas personas, encarnada en la narración de anécdotas y experiencias, dan fe de la extraordinaria historia de la FAC.

De igual manera, la documentación a partir de fuentes secundarias como revistas especializadas sobre el poder aéreo, conflicto armado, seguridad y defensa, entre otros, fue un ejercicio que alimentó la construcción del documento. Lo anterior, con el objetivo de generar un proceso riguroso de contrastación de la información.

Por supuesto, el trabajo de indagación es inacabado, toda vez que se trata de una historia viva que permite seguir alimentando este y otros documentos que profundizan en la historiografía y memoria institucional.

Cabe resaltar que el enfoque epistemológico neo-institucionalista permite analizar los fenómenos sociales, políticos, haciendo especial énfasis en las instituciones. Particularmente el institucionalismo histórico “para desarrollar argumentos explicativos sobre resultados importantes o enigmas, los institucionalistas históricos toman en serio al tiempo, especificando secuencias y rastreando transformaciones y procesos de escala y temporalidad variables. Los institucionalistas históricos, asimismo, analizan contextos macro y formulan hipótesis sobre los efectos combinados de instituciones y procesos, en vez de examinar una sola institución o proceso por vez.” (Paul Pierson y Theda Skocpol, 2008).

En resultado, el documento pretende ser un aporte institucional para el trabajo que vienen realizando los mecanismos del Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y Garantías de No Repetición (SIVJRNR), en particular, la Jurisdicción Especial para la Paz (JEP) y la Comisión de Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición (CEV) para contribuir con la construcción de una paz estable y duradera. Así mismo, es importante señalar que este trabajo surgió dentro del proceso armónico realizado con la Unidad de Investigación y Acusación de la JEP lideradas por las Fiscalías 7 y 8, mediante la estructuración de categorías analíticas para las Fuerza Militares (FF.MM.).





Imagen1. Aeronaves de la FAC, A-29B Súper Tucano. Fuente: Archivo Institucional Fuerza Aérea Colombiana.

## INTRODUCCIÓN

El 29 de diciembre de 1912, se presenció en la ciudad de Barranquilla el primer vuelo de una aeronave en Colombia, suceso ocurrido durante el período del presidente Carlos Eugenio Restrepo Restrepo [1910-1914]. Este suceso histórico, con la aparición de la aviación militar en la Primera Guerra Mundial en 1916, propicio durante la presidencia de José Vicente Concha (1914-1918), que el Congreso Nacional sancionara la Ley 15, que creó una comisión militar con el propósito de investigar los alcances y capacidades de esta nueva tecnología en Europa. Tres años más tarde, finalizada la Primera Guerra Mundial, el presidente Marco Fidel Suárez (1918-1921), quien con el fin de garantizar el desarrollo de la aviación en nuestro país, gestionó con su homólogo francés Alexandre Millerand, la adquisición de las primeras aeronaves militares. En diciembre del mismo año, se expidió la Ley 126 de 1919, creando los cimientos de la naciente Fuerza Aérea, para ese entonces Aviación Militar Colombiana, considerada como la quinta arma del Ejército Nacional. A partir de ese momento, la evolución de la Aviación Militar se ha visto representada en su historia y sus experiencias, con la creación y crecimiento de diferentes Bases Aéreas; Comandos Aéreos, Comandos de Apoyo Aerotáctico, Comandos de Mantenimiento y Transporte, Escuelas de Formación y Grupos Aéreos.

Bases Aéreas que han contado con capacidades operacionales particulares a lo largo de su evolución, lo que ha permitido cumplir tareas y funciones específicas con el objetivo de aportar a la misión constitucional asignada a la Institución. Operaciones de apoyo aerotáctico, inteligencia aérea, transporte, búsqueda y rescate, evacuaciones aeromédicas a personal civil y militar, vigilancia y reconocimiento, control en zonas de manejo especial, son algunas de las misiones que la FAC lleva a cabo con sus capacidades operacionales. Con esto, también lleva a cabo actividades cívico-aéreas, en la actualidad conocidas en la Doctrina Básica Aérea y Espacial (MADBA) como misiones típicas de Acción Integral Coordinada, donde participan los Oficiales Profesionales de la Reserva, que apoyan las acciones sociales y humanitarias mediante Jornadas de Apoyo al Desarrollo y Bienestar a las comunidades y regiones más necesitadas de nuestro país.

Cada Base Aérea ha contado con capacidades operacionales particulares a lo largo de su historia, que han permitido cumplir tareas y objetivos específicas en el marco del CANI. Es importante resaltar que más allá de los aspectos aeronáuticos también se han desarrollado capacidades en tierra, por ejemplo, en relación a la Seguridad y Defensa de Bases se cumplen con patrullas a pie y motorizadas en las áreas circundantes a las BA (barrios, sectores, veredas), disminuyendo notablemente el accionar delictivo de los Grupos Armados Organizados (GAO) y Grupos Delincuencias Organizados (GDO). Todas estas actividades buscan aportar al fortalecimiento de los valores que promueven la formación del tejido social, procurando un futuro menos violento, de bienestar común, paz y reconciliación. A continuación se presentan cada una de las BA según el orden cronológico de su creación.

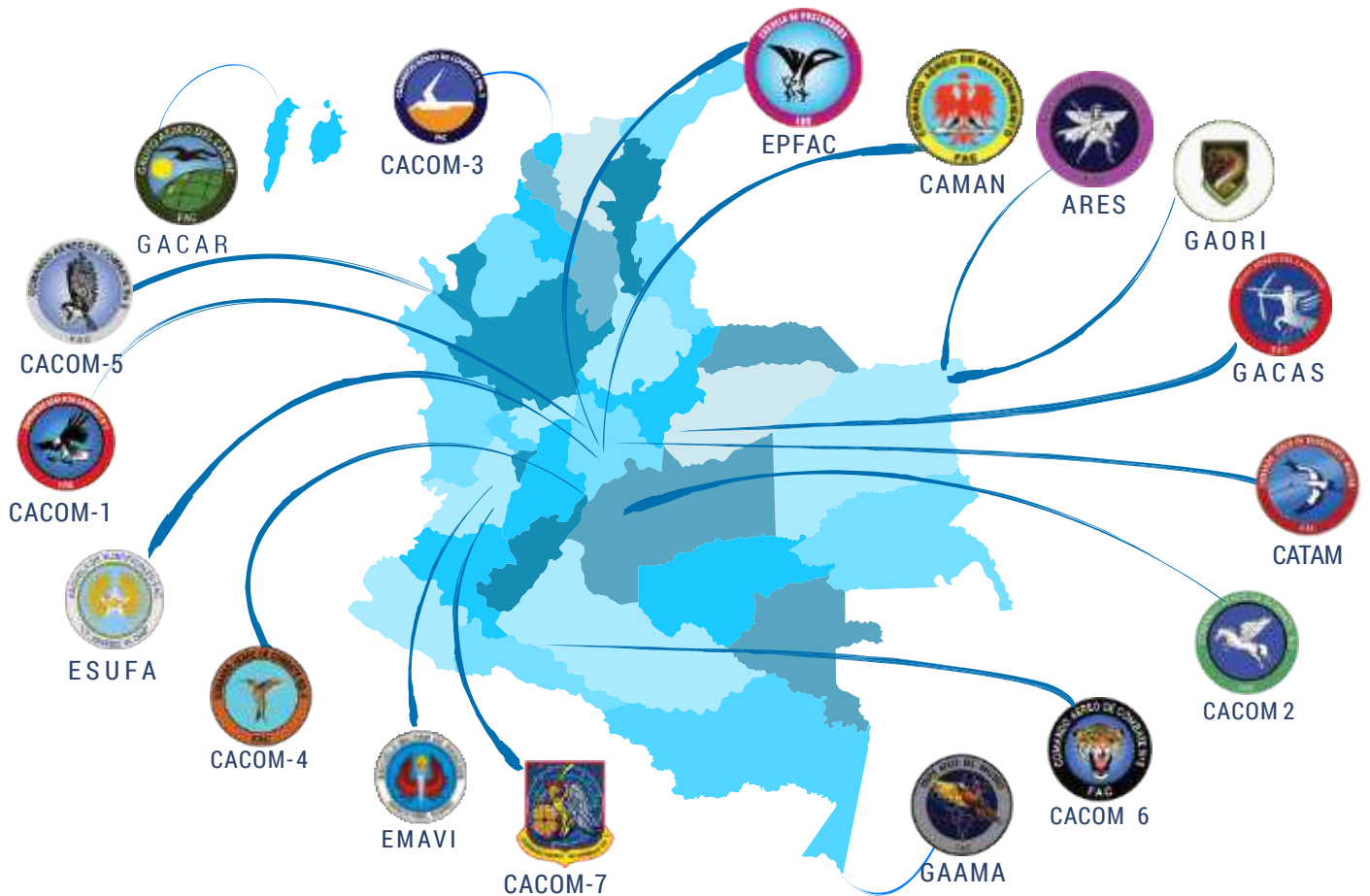


Imagen 2. Mapa de ubicación de BA de la FAC.

## EMAVI

### Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez

El 15 de febrero de 1921 inició el primer curso de vuelo con nueve alumnos en las primeras instalaciones de la Escuela en Flandes, Tolima. Entre los alumnos figuraba el Mayor Félix Castillo Mariño, quien posteriormente realizó un vuelo solo, el 18 de junio de 1921. Más tarde, El 21 de septiembre de 1933, la Escuela se trasladó definitivamente a la hacienda “El Guabito” de la ciudad de Cali ,Valle del Cauca y en diciembre de ese año se graduó el tercer curso que había iniciado en Madrid, Cundinamarca.

En estos primeros años de la aviación militar, se contó con el invaluable apoyo de varias misiones aéreas extranjeras, contratadas para cimentar la doctrina de instrucción y entrenamiento de los pilotos: dos misiones francesas, una suiza, una alemana, una cubana y una estadounidense. A partir de 1936, el entrenamiento y operación de la aviación militar pasó a manos del personal militar cuando adquirieron la autonomía de hacerlo. Fue así que la Escuela adoptó de 1935 a 1955 el nombre “Ernesto Samper” en homenaje al emblemático piloto. En 1955 vuelve a tomar el nombre que permanece hasta la actualidad: Escuela Militar de Aviación “Marco Fidel Suárez”.

Las primeras aeronaves militares en llegar al país fueron los *Caudron G3* y *G4* en 1921, y el *Nieuport Delage 11C-1*, en septiembre de 1932. Cuando se inició el conflicto con el Perú, nuestra aviación contaba apenas con 16 aeronaves y al término del mismo, dándose por terminada la guerra con la ratificación del Tratado Salomón-Lozano en 1932, el inventario superaba las sesenta (60) aeronaves, lo cual significó un crecimiento sin precedentes en su parque aeronáutico, equipos de mantenimiento y personal de vuelo.

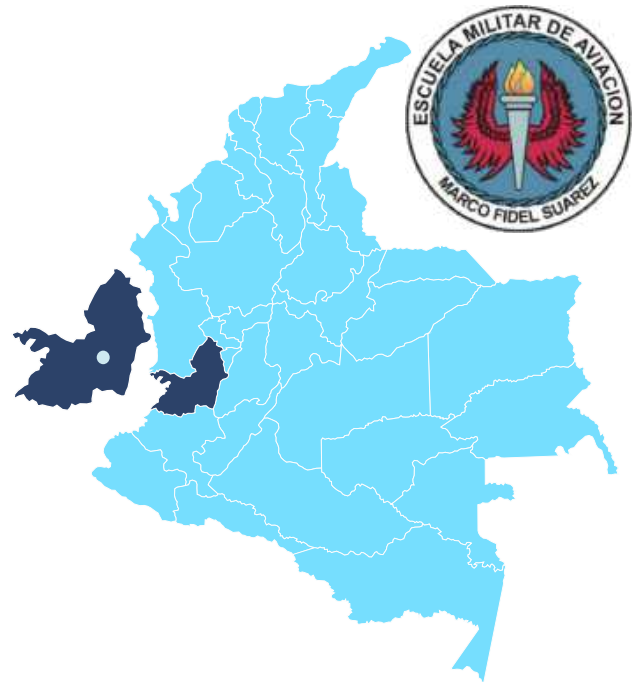


Imagen 3. Ubicación de EMAVI

En 1954 llegaron las aeronaves de entrenamiento *Mentor T-34*, las cuales fueron pieza clave para la instrucción básica de los pilotos de la naciente Fuerza Aérea. Más adelante, se sometieron a un trabajo completo de reconstrucción y modernización en 1992. En 1968, se adquirieron aeronaves de entrenamiento primario T-41 *Mescalero* y en 1983, los dos primeros planeadores: *LB-23 Blanik* y *IS-28B2*. El programa de entrenamiento de vuelo se reforzó en 1992 con la llegada de los modernos turbohélice T-27 *Tucano* para apoyar los ya existentes T-37 *Tweet*. En el 2015 se adquieren dos nuevos planeadores S10-VT.

G3-Caudron



1921



Nieuport Delage 11 C-1

1932



T-34 Mentor

1954

1968



T-41 Mescalero

2013



T-90 Calima

2015



S-10VT

Imagen 4. Evolución de Capacidades en EMAVI. Fuente: ibíd.

Con estas capacidades y la aprobación que el ICFES le otorgó a EMAVI como Institución de Educación Superior, en 1996 se graduó la primera promoción de administradores aeronáuticos. En enero de 1997, se abrió una nueva página en la historia de nuestra alma mater con la iniciación del primer curso para oficiales mujeres de escuela, concretándose la graduación de las primeras mujeres pilotos militares colombianas, el 6 de diciembre de 2000. Más tarde, en enero de 2001 comenzó el primer curso de ingenieros mecánicos y en enero de 2003 el primer curso de ingenieros informáticos. Con la Resolución 8953 del 15 de julio de 2013, expedida por el Ministerio de Educación Nacional, se creó el nuevo Programa de Ciencias Militares Aeronáuticas.



Imagen 5. Grados Militares Oficiales FAC, EMAVI.



## CAMAN

### Comando Aéreo de Mantenimiento - Base Aérea Mayor Justino Nariño Cuesta

El Comando Aéreo de Mantenimiento inició sus actividades como Base de la Sección de Aviación Militar mediante el Decreto 1756 del 8 de noviembre de 1924, expedido por el entonces presidente de la República Pedro Nel Ospina (1922 - 1926), siendo Ministro de Guerra el General Carlos Jaramillo, por medio del cual se dispuso la reactivación de la Escuela Militar de Aviación en dicha Base, en el municipio de Madrid, Cundinamarca, como sede de instrucción. Es precisamente en este municipio y durante esta coyuntura histórica donde se remontan los orígenes de la Escuela de Suboficiales y la Base Aérea Mayor Justino Nariño, cuna de la logística Aeronáutica Militar y sede del CAMAN.

En 1927 durante los Juegos Olímpicos Nacionales, volaron sobre Bogotá los primeros pilotos colombianos entrenados en la Base Aérea de Madrid. Más adelante, el 27 de enero de 1928, el Coronel Charles Limbergh, a bordo de la aeronave "Espíritu de San Luis", fue escoltado por dos aeronaves piloteadas por el Capitán Buenaventura Caicedo y el Teniente Camilo Daza. Este suceso es considerado un hito en la aviación colombiana.

El 5 de julio de 1932 por medio del Decreto 1114 se crea la "Escuela de Mecánica de Aviación" con 20 plazas para soldados voluntarios. El 12 de septiembre de 1933, el entonces Ministro de Guerra traslada la "Escuela de Aviación" a la ciudad de Cali, convirtiendo la Base de Madrid en "Escuela de Radiocomunicaciones y Mecánicos". En 1943 se creó el Centro de Instrucción Aérea para Pilotos Civiles. Posteriormente, se le dio a esta BA el nombre de "Escuela de Clases Técnicas" que operó entre los años de 1953 y 1956 como Base de transporte de la FAC.

Con el objetivo de impulsar el desarrollo tecnológico de la aviación, en 1956 se creó la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC). Esta organización inició sus operaciones en la BA de Madrid en 1963. Durante las décadas posteriores CAMAN alcanzó un gran desarrollo tecnológico mediante la compra de avanzados equipos de laboratorio, herramientas y bancos de prueba, que permitieron reparar, calibrar y poner a punto las aeronaves y diagnosticar sus estructuras. Igualmente se adquirieron equipos patrón de alta precisión para calibrar con exactitud instrumentos y sistemas.

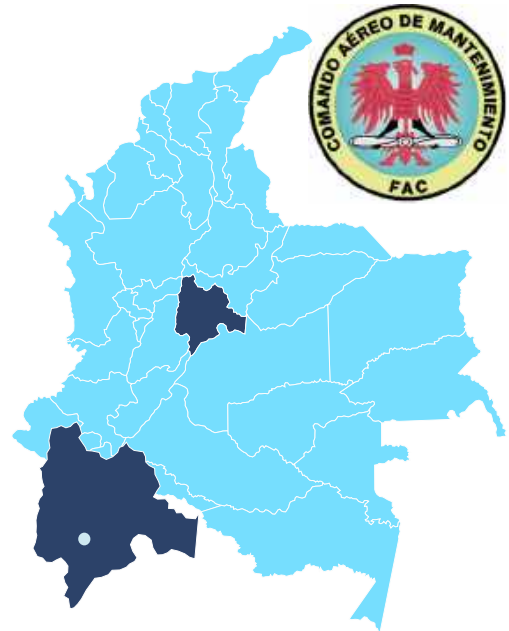


Imagen 6. Ubicación CAMAN.

Desde 1990, el CAMAN desarrolló una serie de importantes proyectos tecnológicos como la modernización de los sistemas de aviónica, entrega de armas y la instalación de los sistemas de reabastecimiento en vuelo en los primeros *Mirage M-5* y *K-fir*. Otros de los proyectos que realizó esta BA fue la conversión de ocho helicópteros UH-1H, operacionales por más de 25 años en misiones de orden público, a la versión Huey II, mediante contrato con la CIAC por término de dos años. La capacidad adquirida para reparación y *overhall* de motores, permite que el CAMAN brinde servicios tanto a la Aviación Militar como a la comercial.

Actualmente por disposición del Gobierno Nacional, CAMAN se ha convertido en el Centro Conjunto de Mantenimiento Mayor, tercer escalón de la Fuerza Pública. Dentro de las iniciativas emprendidas por el MDN para la eficiencia en la administración de los recursos aeronáuticos, se emprendió a través de la FAC, la integración de la CIAC con los talleres industriales, fijándose como objetivo fundamental el desarrollo de la industria aeronáutica nacional. Este proyecto conocido como "Proyecto Pegaso" se complementa con nuevas inversiones y capacidades para lograr el ensamble y producción tanto de partes como de aeronaves.

Dentro de los méritos gerenciales logrados se le reconoce al CAMAN ser la primera BA de la Fuerza Pública en adoptar el más moderno sistema de desempeño empresarial que existe en la actualidad, los Indicadores Balanceados de Desempeño (*Balanced Scorecard*, [BSC]). Esta base aérea comenzó a poner en marcha el BSC a partir de julio 12 de 2002, con el desarrollo de dos etapas. En la primera, se conformaron equipos de alto rendimiento a nivel directivo que sensibilizaron al personal de la base, diseñando e implementando el Mapa Estratégico correspondiente al Comando de la Base, y en la segunda, que comenzó en septiembre de 2003, elaboraron seis Mapas Estratégicos de Segundo Nivel.

Actualmente, CAMAN cuenta con un modelo de gestión participativa, en el que cada funcionario conoce la manera de contribuir al desarrollo de la base y construir una organización orientada a la estrategia. En los últimos años, con el programa Pegaso (CAMAN-CIAC), se realizaron trabajos de mantenimiento mayor al C-130 FAC 1005, además de la fabricación de las aeronaves de entrenamiento primario T-90 Calima, la primera aeronave ensamblada en Colombia.

Kfir C-10 y C-12



M-5 Mirage



1990  
Modernización de sistemas de Aviónica

T-90 Calima



Fabricación del T-90 para entrenamiento primario

C-130 Hércules



Mantenimiento al C-130

2013

Quimbaya ART



Fabricación del Quimbaya ART (Aeronave Remotamente Tripulada)

2016

Imagen 7. Evolución de la capacidades de CAMAN, desde el mantenimiento hasta la fabricación de aeronaves. Fuente: ibíd.

## ESUFA

### Escuela de Suboficiales Capitán Andrés M. Díaz

La Escuela de Suboficiales fue fundada con el nombre de Escuela de Radiotelegrafía y Mecánica con sede principal en la Base Aérea de Madrid, Cundinamarca, mediante el Decreto N° 1144 en 5 de julio de 1932. Con el transcurrir de los años, la academia tomó varias denominaciones, entre otras: “Escuela de Mecánicos de Aviación”, “Escuela de Clases Técnicas”, “Escuela de Aerotécnicos Militares”. En el año 1953, después de capacitar 14 promociones de mecánicos de aviación, su sede es trasladada a Cali, donde se amplía y moderniza la enseñanza a los alumnos.

El 1 de enero de 1970 se establece definitivamente su sede en Madrid [Cundinamarca], con nuevas instalaciones, tomando el nombre de Escuela de Suboficiales “Capitán Andrés M. Díaz” [ESUFA]. A partir de 1991 la Escuela está autorizada para desarrollar programas tecnológicos a través del acuerdo ICFES No. 275 del 5 de diciembre de 1991, con una duración de seis semestres, al final de los cuales, el alumno obtiene el título de Tecnólogo Aeronáutico.

En nueve décadas de existencia, la FAC y la ESUFA han cumplido la misión de formación y capacitación de militares como Suboficiales Tecnólogos Aeronáuticos, con un alto sentido de responsabilidad, capaces de cooperar en la construcción y el desarrollo permanente y sostenido de la FAC y la sociedad colombiana.



Imagen 8. Ubicación ESUFA.



Imagen 9. Grados Militares Suboficiales FAC, ESUFA.

## CACOM-1

### Comando Aéreo de Combate No. 1 - Base Aérea Capitán Germán Olano

La Base Aérea "Capitán Germán Olano", también conocida como Base Aérea de Palanquero, hoy Comando Aéreo de Combate No. 1, fue creada durante el Conflicto Colombo-Peruano. El 1 de septiembre de 1932, se concibe la localización de una Base Aérea en un punto geoestratégico importante. Para ese entonces, Palanquero, era una inmensa hacienda, casi selvática, a orillas del Río Magdalena. Esta propiedad había sido adquirida y transformada por la compañía comercial Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), para operar a finales de 1919.

Los jóvenes pilotos alemanes de SCADTA, al mando del aviador Herbert Boy, en un gesto de buena voluntad y entusiasmo, contribuyeron con sus aeronaves en el conflicto fronterizo en el Sur del País, situación que obligó al Gobierno a entrenar aceleradamente a sus pilotos militares. La actividad aérea desplegada en la frontera por la guerra, apoyada por SCADTA desde Palanquero, incitó el interés del Gobierno en construir una Base Aérea Militar. Como documento jurídico para tal circunstancia, ya existía el Decreto No. 357, firmado por el presidente Marco Fidel Suárez, el 11 de marzo de 1920 que organizó la aviación y la construcción de los primeros aeropuertos, razón por la cual, SCADTA había adquirido los terrenos donde quedaría Palanquero. Las primeras instalaciones contaban con una pista corta, trazada sobre la planada de los potreros de la hacienda. Algo más de un año después, se levantó la estructura metálica de los hangares, el trazado de la pista, la plataforma de concreto a orillas del río y las angostas avenidas sembradas de árboles de Anacardiáceas.

El 27 de agosto de 1933, en presencia del presidente Enrique Olaya Herrera (1930 - 1934) arriban 45 aeronaves: *Junker K-43*, *Junker-52 Osprey*, *Hamilton* y *Hawks*. La primera página del diario El Tiempo, el lunes 28 tituló: "La revista de Palanquero constituye una importante demostración de poderío aéreo", y complementó con una frase del presidente: "Este día y este acto han de ser un símbolo en los destinos de la nación".

Más adelante, en 1943 llegan las aeronaves *Texan T-6*, en 1946 los caza *P-47 Thunderbolt*, y los bombarderos *B-25* y *B-26*. En 1954 arribaron los *Silver Star T-33*, primeras aeronaves *jet* impulsados a reacción.

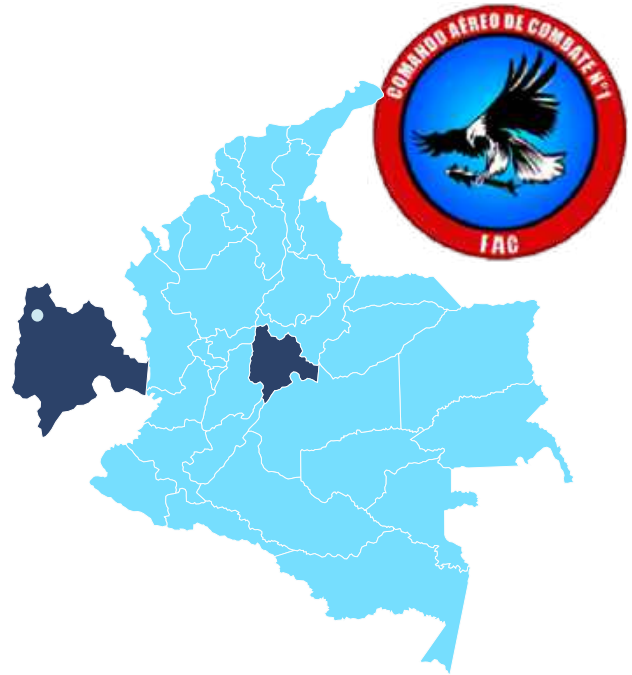


Imagen 10. Ubicación CACOM-1.



Imagen 11 . Presidente Olaya Herrera saluda a pilotos en Palanquero durante una revista aérea el 27 de agosto de 1933.  
Fuente: ibíd.



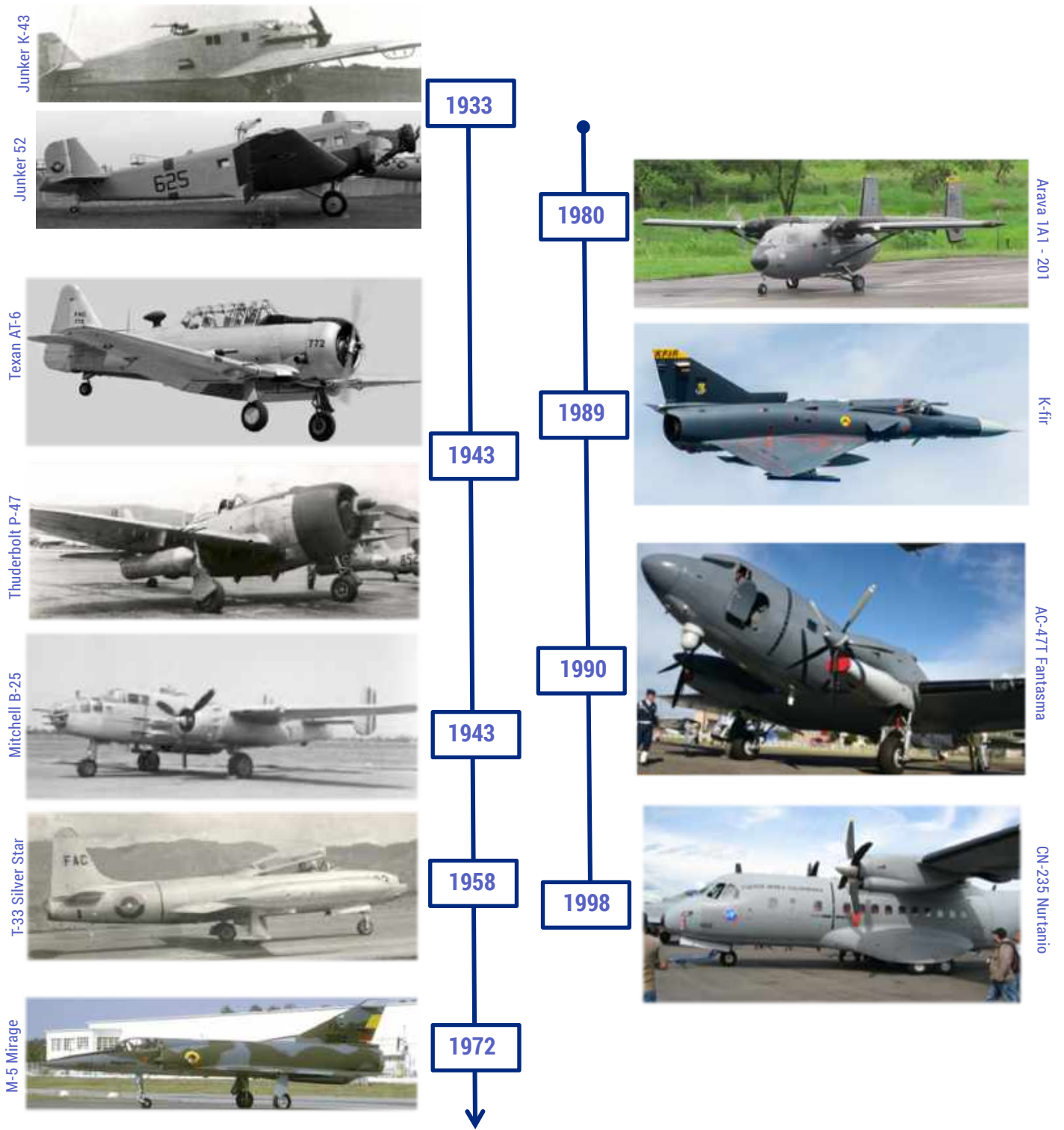


Imagen 12. Algunas de las aeronaves más representativas de la Evolución de Capacidades en CACOM-1. Fuente: ibíd.



Imagen 13. Tripulaciones y personal en tierra en área operativa de Palanquero. Fuente: ibíd.

En los años siguientes las turbinas de los T-33 fueron paulatinamente cambiadas por la vibración de la post combustión y por el estampido ultrasónico de los motores del *Mirage M-5* que llegaron el 1 de enero de 1972. De este modo, en la década de los ochenta, con el desarrollo de un proceso de planeación estratégica integral y dentro del marco de una gran misión y visión, se adquiere un equipo que vincula la aviación de combate a la llamada tercera generación. Tal esfuerzo se refleja en la modernización de Palanquero, centralizada en el Grupo Técnico que era parte de la infraestructura organizacional de los Comandos Aéreos de Combate que comenzó en 1989 a desarrollar las teorías de la producción aeronáutica, mantenimiento y abastecimiento. En este año llegan los *K-fir*, comprados al gobierno de Israel, bajo el programa Shibolet, que de inmediato comenzaron a operar. Algunas de estas aeronaves llegaron modernizados (tercera generación) y otros a cargo del Escuadrón de Mantenimiento fueron adecuadas, basados en una programación que funcionó paralelamente con la de los M-5 a mediano plazo, donde la electrónica y la sistematización fueron el soporte de una efectiva aviación de combate, cuyos alcances más significativos son el reabastecimiento en vuelo, la entrega de armas en forma automática, el control de precisión a través de un moderno sistema de navegación y mejor maniobrabilidad.

Desde los años noventa el profesionalismo de los pilotos de combate en los diferentes equipos: aeronaves de ala fija y ala rotatoria, han sido apoyados desde tierra por una estructura tecnológica administrativa compuesta por hombres y mujeres profesionales de diferentes especialidades, con grados militares y categorías civiles, quienes cumplen con una labor silenciosa pero eficaz.

En 2002, se terminó la construcción del Banco de Control de Pruebas y Reglajes Universal y Numérico, o Banco Polivalente, primera versión en América Latina. Esta estructura manejada con tarjetas electrónicas es adaptable para las pruebas de varios tipos de motores a reacción. La versatilidad por la alta tecnología allí consolidada aumenta la capacidad para llevar a cabo las pruebas de las turbinas que requieren de una exigente actividad mental, con gran rapidez y precisión. Por tanto, esta tecnología se ha puesto al servicio con los turborreactores J79 y ATAR 09C.

## CACOM-6

### Comando Aéreo de Combate No. 6 - Base Aérea Capitán Ernesto Esguerra Cubides

Durante el desarrollo del Conflicto con el Perú en 1932, se evidenció la carencia de bases estratégicas en el Sur del país, por lo que fue necesario crear Bases auxiliares como Puerto Boy y Caucayá en Putumayo, Puerto Arica, Amazonas y Potosí, Nariño, que posteriormente dieron lugar a la creación de la Base Aérea de Tres Esquinas en el Caquetá.

Mediante Decreto 1736 de octubre de 1933, fue constituida formalmente la Base Aérea del Sur, "Puerto Boy", durante la presidencia de Enrique Olaya Herrera. Después de superar el conflicto fronterizo, con el Decreto 765 del 13 de abril de 1934, se creó la Base Auxiliar del Sur, fecha en la que se conmemora el aniversario de la Base, para centralizar allí todo el material aeronáutico que había participado en el conflicto del sur y que aún se hallaba disperso orgánica y geográficamente, reasignándose a las distintas BA de la FAC. Así, se titularon 1.234 hectáreas pertenecientes a los baldíos de la Nación, como territorios para el funcionamiento de la Base Aérea de Tres Esquinas.

En efecto, fue en el año de 1939 cuando se suprimió la Base Aérea del Sur "Puerto Boy" quedando constituida definitivamente la Base de Tres Esquinas. La elección de este lugar estuvo a cargo de un grupo de personas de la FAC quien escogió el sitio denominado "La Victoria" en la confluencia de los ríos Orteguzza ritmo de progreso y desarrollo que se imprimió a la Base desde su comienzo, aunque se viera interrumpido por serias restricciones presupuestales que afectaron a toda la FAC.

Este lugar posteriormente se denominaría "Tres Esquinas", debido a la forma del paisaje en desembocadura de dichos ríos. Esta Base se estableció como punto vital de la operatividad en el Sur del país por las difíciles características de la región. En 1956, la BA estaba en condiciones de cumplir con las labores propias de un Comando Aéreo logístico.

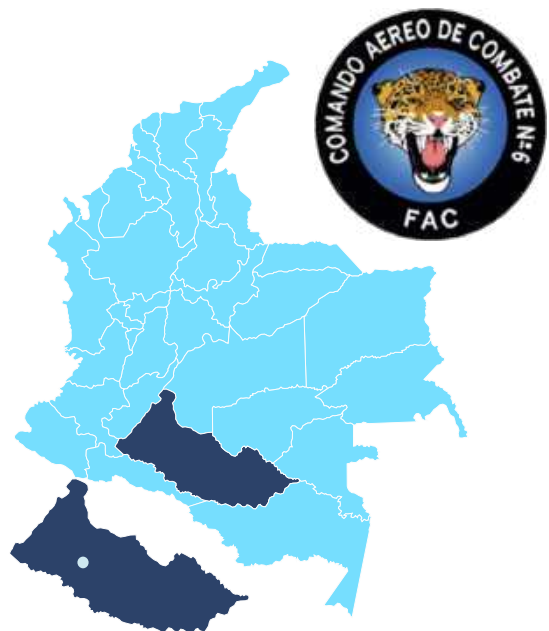


Imagen 14. Ubicación CACOM-6.

El 13 de febrero de 1990, de acuerdo con la Resolución 055 del MDN y Disposición 02 del 04 de diciembre de 1989 del Comando de la FAC, fue bautizada como Base Aérea "Capitán Ernesto Esguerra Cubides", en honor al piloto fallecido en un accidente aéreo el 2 de junio de 1933. Entre los años de 1993 y 1994, se pavimentaron los primeros 1.000 metros de pista. El 12 de marzo de 1998, el MDN ordena crear la Fuerza de Tarea Conjunta del Sur, integrada por unidades del Ejército Nacional (EJC), La Armada Nacional (ARC), FAC y Policía Nacional (PONAL).

El 31 de octubre de 2000 se inició la construcción de la rampa Bravo y el 15 de enero de 2001 la construcción del muelle Flotán. El mismo año, el 29 de noviembre se inauguró el radar tridimensional.

En febrero de 2002, el Grupo Aéreo del Sur se transformó en el Comando Aéreo de Combate No.6 (CACOM-6) asignándole la misión de conducir operaciones aéreas para combatir las diferentes amenazas y ejercer soberanía nacional.

Así, CACOM-6 se ha constituido en la base de lanzamiento de operaciones aéreas contra todo tipo de amenaza en el Sureste de Colombia, dotado con un Escuadrón Aéreo de Combate, garante de la Soberanía Nacional con el propósito fundamental de conducir operaciones para mantener el control aéreo e impedir el narcotráfico en un área total de 190.362 km<sup>2</sup>, comprendida por el espacio aéreo de los departamentos del Caquetá, Putumayo, Meta y Guaviare. Por las características y la dimensión del área que el CACOM-6 comprende, esta Base ha incrementado enormemente su capacidad operativa para realizar la gran mayoría de los requerimientos aéreos de la región.

La implementación de un Escuadrón Aerotáctico y el Escuadrón de Combate destacado, con aeronaves como el SA-237B, el A-29B y el Casa C-212, permiten que el CACOM-6 cumpla con las misiones de interdicción e interceptación aérea con la ayuda que proporciona su radar TPS-70, a través de la detección de aeronaves ilegales que pretenden movilizarse por el Sur del País.

Desde la transformación como Comando Aéreo de Combate N° 6 en el 2002, esta BA ha sido pilar de los avances de la región y punto estratégico de las operaciones aéreas en busca de la paz del país.



SA2-37B Schweizer



Casa C-212 - 300

A-29B Súper Tucano

C-208B Caravan

Radar TPS-70



Imagen 15. Capacidades operacionales del CACOM-6. Fuente: ibíd.



## CACOM-2

### Comando Aéreo de Combate No. 2 - Base Aérea Capitán Luis Francisco Gómez Niño

El Comando Aéreo de Combate No. 2 (CACOM-2), Base Aérea "Capitán Luis Francisco Gómez Niño", se encuentra ubicado en el corazón de los Llanos Orientales, tras 86 años de su fundación. Desde los comienzos se ha consolidado como una de las BA más operativas de la FAC y de Latinoamérica.

Esta base fue fundada en 1933, con el nombre de "Base Aérea San José del Guaviare". En diciembre de 1947, se constituyó como el "Aeródromo Nacional de Apiay" a 7 kilómetros de Villavicencio, desde el cual se operaban aeronaves de transporte y de apoyo táctico, misiones que lo hicieron conocer como "Escuadrón Mixto de los Llanos Orientales". En 1956 se dotó con aeronaves *Texan* AT-6 y T-34 *Mentor*, con el fin de proporcionar entrenamiento avanzado a los pilotos recién egresados de la EMAVI. En 1959, es elevada a la categoría de Base Principal mediante la asignación de las aeronaves B-26, trasladadas desde la Base de Palanquero (CACOM-1), cambiando su denominación a la de "Comando Aéreo de Bombardeo".

En 1961 recibió el nombre de "Base Aérea Luis F. Gómez Niño", como homenaje a uno de los grandes héroes de la aviación colombiana, y se amplió la capacidad operativa para asumir diferentes misiones, con el potencial de los C-47 para apoyo a unidades aerotransportadas, los B-26 para bombardeo y entrenamiento antisubmarino, además de los C-45 y U-6A para enlace y patrullaje. En 1972, la misión cambió sustancialmente al iniciarse en la base la era del Jet, con el objetivo de formar pilotos de combate en las aeronaves de entrenamiento T-33 y T-37, recibiendo a su vez el actual nombre de CACOM-2.

A finales del mes de abril de 1992, el Estado colombiano adquirió 14 aeronaves T-27 Tucano de fabricación brasileña. Es así, como el 27 de diciembre de 1992 llega a CACOM-2 la flotilla de aeronaves de entrenamiento de pilotos de combate. Es en esa coyuntura que la primera mujer piloto de combate en la historia de Latinoamérica fue entrenada durante tres meses en el Escuadrón de Tucano T-27 de la Base de Aérea de Apiay.

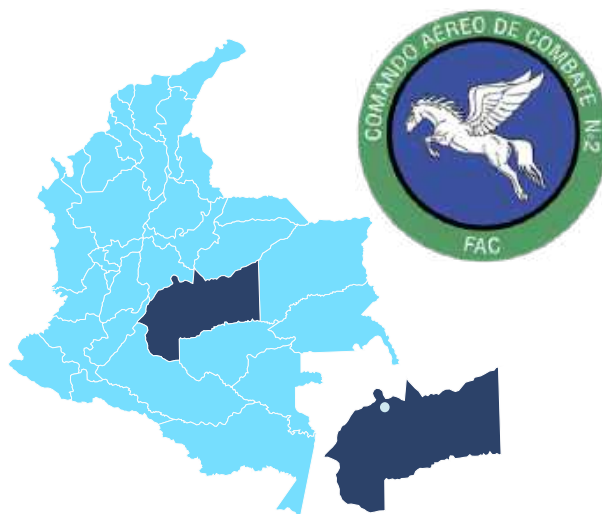


Imagen 16. Ubicación CACOM-2.

Como parte del desarrollo del país y especialmente de la región, en el año de 2007 la FAC adquiere una flotilla de aeronaves Súper Tucano A-29B de fabricación brasilera de los cuales un número importante fue asignado a prestar sus servicios en esta base y desde entonces ha ayudado en las operaciones militares más exitosas contra los Grupos Armados Organizados (GAO). Entre los años 2008 y 2010 llegan a la BA las aeronaves UH- 60 Ángel y *Caravan* C-208B que han permitido consolidar para la FAC la labor de salvar vidas sin importar las difíciles condiciones meteorológicas o del terreno y sin distinguir género, raza o condición social.

Esta base cuenta hoy en día con la tecnología de Aeronaves Remotamente Tripuladas (ART) como los *Elbit* Hermes 900 y 450, y la aeronave AC-47T Fantasma. De la misma manera, cuenta con aeronaves de reconocimiento como el SA2-37B; de transporte, inteligencia y medicalizadas como el *Caravan* C-208B. Y finalmente, con helicópteros como el UH-60 *Black Hawk*, que se destaca en sus versiones de transporte, búsqueda y rescate, y la versión de ataque conocida como "Arpía".

Actualmente, el área de responsabilidad de esta base comprende aproximadamente 269.981 kilómetros cuadrados que corresponden al 24% del espacio aéreo nacional, ejerciendo y manteniendo el dominio del espacio aéreo para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio y el orden constitucional.

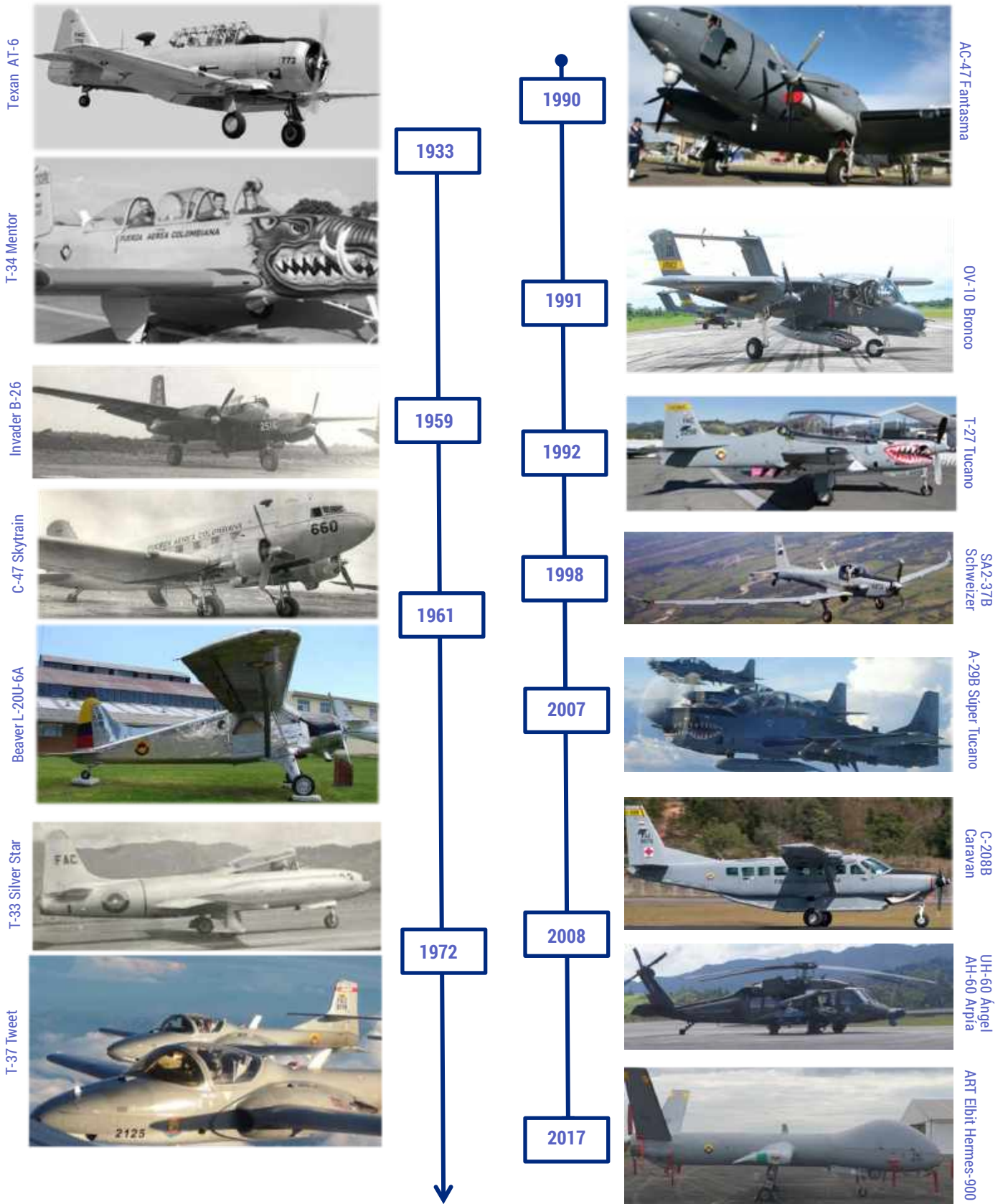


Imagen 17. Evolución de Capacidades en CACOM-2. Fuente: ibíd.

## CATAM

### Comando Aéreo de Transporte Militar - Base Aérea Brigadier General (H) Camilo Daza

El 3 de septiembre de 1932 se dio inicio al Servicio de Transporte Militar en Colombia, cuando un *Junkers F-13* transportó, por primera vez, hacia el Sur del territorio nacional, al Coronel Luis Acevedo y su comitiva, quien se desempeñaba como Director General de la Aviación en el país. Aunque la infraestructura del transporte aéreo militar no estaba conformada aún, esa misión se cumplió durante el conflicto con el Perú en forma rudimentaria pero eficaz.

Once años más tarde, con el Decreto No. 2321 de 1943, se consolidó el servicio de “Escuadrón 101 de Transporte” en la Base Aérea de Madrid, Cundinamarca, dependiente operativamente del Comando de la FAC. Este escuadrón estaba dotado con *Junkers W-34*, *Junkers 52*, *Cóndor BT-32 (C-30)*, *C-60A Lodestar* y *Skytrain C-47*, pero obtuvo su verdadero auge como cuna del transporte militar, durante los sucesos del 9 de abril de 1948, donde se estableció un puente aéreo para transportar tropas provenientes de diferentes partes del país hacia la capital para mantener el orden público.



Imagen 19. Junkers F-13. Fuente: ibid.

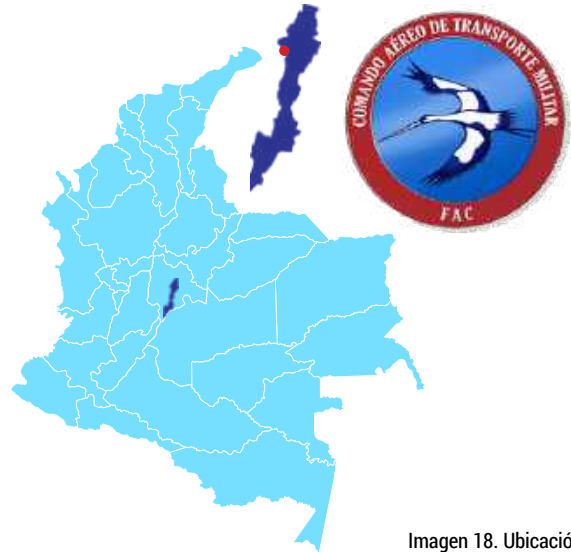


Imagen 18. Ubicación CATAM.

En 1954 se creó un “Escuadrón de Enlace” que operaba por orden directa del presidente de la República Gustavo Rojas Pinilla, ubicado en el Aeropuerto de Techo. Los buenos resultados condujeron a crear el Grupo de Transporte Aéreo Militar, el cual alcanzó la categoría de Base de Transportes en 1959. Para entonces, finalizaba la construcción del Aeropuerto Internacional El Dorado, el comando de la FAC ordenó el traslado de la BA a dicho lugar, haciendo uso de las instalaciones del aeropuerto, mientras se terminaba la construcción de la base, la cual finalizó el 28 de mayo de 1963. Por Directiva FAC N° 4429 del 8 de julio del mismo año, se dispuso que la base adquiriera la condición de Unidad Operativa y de Apoyo Logístico, iniciando operaciones el 25 de octubre de ese año. Un año más tarde se consolidó el Grupo de Abastecimiento y, mediante el Decreto N° 798, se consolidó el Escuadrón de Reconocimiento, que contó con una flotilla de RT-33, RB-26 y RC-45, los cuales fueron saliendo de servicio periódicamente.

En 1968 llegaron los dos primeros Hércules C-130B, FAC-1001 y FAC-1002. Estas aeronaves, fueron diseñadas para misiones netamente de transporte de tropa y material de guerra, permitieron el aterrizaje en pistas cortas y sin pavimentar, exigencias que debía afrontar para la época la FAC. En 1977, CATAM fue bautizado con el nombre del pionero de la aviación colombiana, "Brigadier General [Honorario] Camilo Daza Álvarez". En 1983, llegó a la base aérea el *Stratolifter* C-135/B-707 en versión comercial, el cual incrementó la capacidad de transporte aéreo de la BA. En 1990 se modificó para que pudiera desempeñarse como cisterna, y se le bautizó "Zeus", con la capacidad de abastecer de combustible en vuelo a las aeronaves de combate M-5, K-fir y A-37B.

Con el fin de ampliar la capacidad de transporte de tropa y de carga en apoyo a las fuerzas de superficie en su lucha contra la subversión y el narcotráfico, la FAC adquirió nuevas aeronaves C-130 Hércules que han permitido apoyar, no sólo misiones de orden público, sino también, la asistencia humanitaria, como el terremoto de Popayán, el bloqueo de la vía al Llano en octubre de 1991, que aisló la zona del resto del país, y el terremoto de Armenia, en donde se transportaron cerca de 1.338 damnificados y se entregaron 411 toneladas en ayuda humanitaria donada por organizaciones gubernamentales nacionales e internacionales.

Entre 1990 y 1991, se recibieron del Gobierno de EE.UU., seis C-130B para apoyar las operaciones contra el narcotráfico y los GAO, permitiendo aumentar las probabilidades de éxito, volando al año un total de 6054 horas, y transportar alrededor de 91.060 pasajeros y 8.101.200 kilos de carga.

A partir de 1996 se adoptaron nuevas medidas de seguridad y control dentro de la base. Ese mismo año, comenzaron a gestarse grandes avances en el área de la infraestructura de CATAM, la calle estrecha que dificultaba el ingreso y salida de vehículos con destino al despacho fue sustituida por una doble calzada y un túnel de acceso que permite el tránsito de vehículos por debajo de la rampa de acceso a la pista N°2 del Aeropuerto Internacional El Dorado.

El mejoramiento de la rampa internacional fue elaborado con losas de concreto de hasta 50 o 60 centímetros de grosor, para soportar el peso de las aeronaves que la transitarían posteriormente. Además, se logró una óptima iluminación al instalar postes de la luz de mayor capacidad. En julio de 1999, con la colaboración del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), se inauguró el nuevo despacho de CATAM y su respectiva plataforma, en la cual se encuentra la nueva sala VIP 1 Presidencial.

La ampliación de la BA implicó también el mejoramiento de la seguridad: se instaló la malla perimetral que rodea actualmente a CATAM, se adquirió una planta eléctrica de apoyo a la Base y los ductos subterráneos fueron dotados con cables de fibra óptica y energía para la posterior instalación de cámaras que ampliaron la seguridad de la Base y la provisión de energía alterna en caso de falla del suministro principal. Se ampliaron las barracas, tanto para oficiales y suboficiales solteros, como apartamentos y casas fiscales para las militares casados, y se modernizaron las instalaciones de los soldados.

Así mismo, se mejoraron las instalaciones del Museo Aeroespacial, único en su género en América Latina, pues se conservan allí aeronaves de ala fija como el *Junkers* 52, *Texan* AT-6, *Lonestar* C-60, *Kansan* AT-11, *Thunderbolt* P-47, *Mentor* T-34, *Silver* T-33, *Skymaster* C-54, *Beaver* L-20 (U6-A), *Invader* B-26, *Shooting Star* F-28, *Sabre* F-86, *Mescalero* T-41, *Tweet* T-37, *Bronco* OV-10, *Kaydet* PT-17, *Skytrain* C-47, *Dragonfly* A-37, *Merlin* C-26 y Hércules C-130 y aeronaves de ala rotatoria como los *Hiller* OH-12 y los *Iroquois* UH-1B. Este museo está ubicado hoy en día en el municipio de Tocancipá, Cundinamarca y ha permitido dar a conocer al público parte de la historia institucional con las aeronaves que han estado en servicio a lo largo de los 100 años de historia de la FAC.

Con el uso de los visores nocturnos en el año 2003, CATAM adquirió la capacidad de operación NVG en los equipos Hércules C-130 y Nurtanio CN-235, con el fin de aumentar la operatividad y capacidad de apoyo a la Fuerzas de superficie, mediante el cumplimiento de misiones de transporte, paracaidismo y evacuación aeromédica en pistas no preparadas y sin iluminación. De esta forma, la FAC aumentó su capacidad de operación en un 100%, pues se realizaban apoyos aéreos de todo tipo las 24 horas del día.



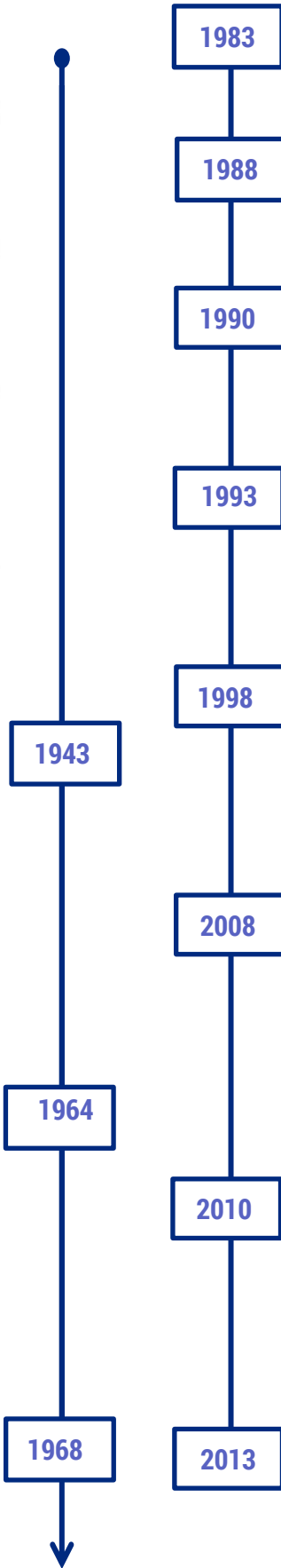
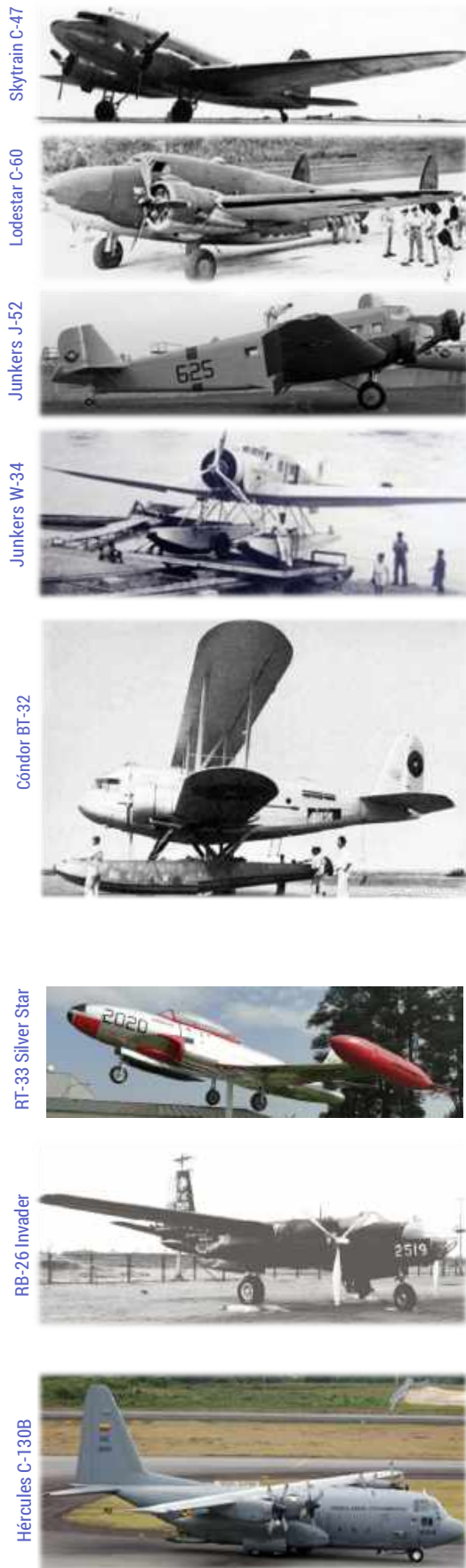


Imagen 20. Evolución de capacidades de CATAM. Fuente: ibíd.

## CACOM-4

### Comando Aéreo de Combate No. 4 - Base Aérea Teniente Coronel Luís Francisco Parra Pinto

En 1952 llega por primera vez el helicóptero a Colombia, gracias a la necesidad creada por el Ministerio de Obras Públicas y a la visión de su Ministro Jorge Leyva Urdaneta, quien pretendía supervisar y apoyar la construcción del Ferrocarril del Magdalena con dos helicópteros marca Hiller, acordando con la Base Aérea “Capitán Germán Olanó” el mantenimiento y entrenamiento de los pilotos y sus técnicos. En este sentido, adquiriendo a finales de 1952 la FAC tres helicópteros marca Bell modelo 47-D1 (*Sioux* OH-13G), fue el 1 de enero de 1953 como resultado del ataque por parte de la insurgencia a la Base Aérea “Capitán Germán Olanó” que por primera vez, se realizó una operación de orden público con helicópteros. Para ese año, en el mes de abril, una compañía del EJC que operaba al Sur de Chaparral, Tolima, había sido atraída por los insurgentes para luego rodearla y atacarla durante ocho días, hecho que produjo la necesidad de evacuar los heridos, entre ellos 31 de gravedad (Pinto, 1965, p. 3)



Imagen 21. Ubicación CACOM-4.

Recuerda el Coronel Rafael E. Pinto Serrano<sup>1</sup>, respecto a lo anterior:

A nuestra llegada al cerro de Las Angustias, que así habían bautizado el fatídico sitio, nos encontrábamos con intenso fuego cruzado que milagrosamente no nos abatió. En la trayectoria de nuestra única salida había una casona desde donde nos disparaban insistentemente. Les pedí a tres pilotos compañeros nuestros que en sus aviones T-6 bombardearan y ametrallaran el lugar. Esa misma tarde, evacuamos cuatro heridos ya al día siguiente los otros veintisiete; todos lograron recuperarse de sus heridas.

Cada despegue teníamos que hacerlo arrastrando el helicóptero hasta el borde del barranco, tomar impulso y saltar al vacío para ganar sustentación y velocidad. Esta operación creo que ha sido la más importante en apoyo a las propias tropas (Pinto, 1965, p. 4).

Con estas experiencias operacionales, fue como se avizoró la creación de una nueva Base Aérea que pudiera cumplir con el desarrollo de los helicópteros. Por ello y con la llegada del General Gustavo Rojas Pinilla a la presidencia en 1953, estas aeronaves ganaron mayor importancia en Colombia, toda vez que permitían llegar a lugares de difícil acceso y brindar apoyo aéreo a las unidades militares de superficie.

<sup>1</sup> En 1953 el Gobierno Nacional contrato los servicios del piloto americano Teodoro Leopold, en calidad de instructor, con la misión de preparar personal colombiano para la operación de aeronaves de ala rotatoria. Para tener un mejor conocimiento de estas máquinas, viajaron a la base de Gary [Texas, Estados Unidos] a efectuar curso de especialización, los señores Teniente Rafael Pinto, Teniente Guillermo Polanco, Teniente Rafael Charry, Subteniente José Mier y Subteniente Álvaro Peláez. (FAC, 2005, p. 38).

Hecho que no solo impulsó este tipo aeronaves en la FAC, sino también, por parte del gobierno nacional el 27 de febrero de 1954, la adquisición de las haciendas Tiusacá, Florida y Salento, a orillas del río Sumapaz, en donde se ubicó lo que iba a ser la naciente Escuela de Helicópteros. Para esa fecha, con helicópteros tipo *Hiller* y *Bell* H-13; inicialmente adquiridos para el Ministerio de Salud, se inició la construcción de la pista de aterrizaje y el primer curso de ala rotatoria en Colombia, contratando los servicios de dos instructores extranjeros; piloto instructor Teodoro Leopold y el mecánico Marcos Pérez (ibíd, p. 6), siendo su primer comandante el Teniente Rafael E. Pinto Serrano.

En ese año, la crítica situación de orden público en el departamento del Tolima obligó a la naciente Escuela a combinar su misión de entrenamiento con operaciones de apoyo y transporte de abastecimientos al EJC. Junto a esto, el 27 de febrero de 1956 con el Decreto 0386, se creó la Escuela de Helicópteros “Gustavo Rojas Pinilla”, cuya misión era formar tripulaciones de ala rotatoria para apoyar las operaciones de orden público. Para el año de 1961, gracias a la intervención del presidente Alberto Lleras Camargo, ante su equivalente de los Estados Unidos, el presidente Dwight David Eisenhower, se consiguieron tres helicópteros medianos, siendo estos el modelo *Huskie* HH-43B de la fábrica estadounidense *Kaman*.

Al poco tiempo, ya siendo Ministro de Guerra el General Ruiz Novoa gestionó ante el Secretario de Defensa Robert Strange McNamara y a través del Programa de Ayuda Mutua, por sus siglas en inglés, Mutual Assistance Program (MAP), seis helicópteros UH-1B, los cuales recibió la Institución en 1963, asignándole las matrículas FAC 251 al 256. Las aeronaves fueron destinadas para la operación en la Base Aérea “Capitán Germán Olano”, así como todo el material de orden público según la Orden de Operaciones No. 001 del mes de marzo de 1963. En el mismo año, se determinó que la nueva Base Aérea llevaría el nombre “Teniente Coronel Luis Francisco Pinto Parra”, como homenaje póstumo a ese gran piloto. Cinco años más tarde, la Directiva FAC No. 05 de 1966, determinó la designación de la Base Aérea “Teniente Coronel Luis F. Pinto Parra”, como sede del Comando Aéreo de Apoyo Táctico (CAATA), actual Comando Aéreo de Combate No. 4 (CACOM-4) ubicado en el municipio de Melgar, Tolima, destinando a esta Base Aérea todos los helicópteros de la FAC, incluidos los HH-43B y los UH-1B, que inicialmente hicieron parte del Grupo Aerotáctico de la Base Aérea “Capitán Germán Olano”.

En 1968, se incrementó la planta de helicópteros con la llegada de las doce aeronaves tipo *Cayuse* OH-6A. En 1969 se adquiere un lote de ocho helicópteros UH-1H, siendo sus matrículas FAC 280 al 287. Estas aeronaves desde entonces han cumplido un valioso papel en la defensa y salvaguarda del orden público en Colombia, realizando labores de entrenamiento, transporte de tropas, evacuaciones aeromédicas, escolta aérea y operaciones psicológicas (perifoneo). En efecto, fue el 23 de julio de 1973 como dos helicópteros medianos participaron en la evacuación del personal atrapado en el incendio del edificio de Avianca logrando salvar un sin número de vidas. En 1982 llegan los *Osage* TH-55A (H-300), arribando más adelante, en 1989 el modelo *Huey* UH-1N. En 1995 con los Falcón F-28, se brindó entrenamiento a los subtenientes recién egresados de la EMAVI y el CAATA-1, numeración que se le dio una vez inauguró en 1990 el Comando de Apoyo Aéreo Táctico No. 2 (CAATA-2) en Rionegro, Antioquia.

Conocida desde el año 2002 como CACOM-4, esta Base Aérea ya era una unidad militar especializada en la operación de helicópteros, siendo garante y legendaria en la consecución de la paz en el país por su gran capacidad y despliegue operativo, en la atención siempre inmediata a desastres naturales como el vivido con el volcán Nevado del Ruiz en 1985 y las tragedias por el desbordamiento del Río Páez en el 2008.

En otras palabras, es el esfuerzo sostenido por la búsqueda de la paz, que esta Base Aérea ha postulado desde sus inicios, junto con el EJC, la ARC, la PONAL y posteriormente con la Fiscalía General de la Nación, consolidar la seguridad para la región, permitiendo ser un motor de desarrollo. Su alta operatividad, tripulaciones comprometidas, experiencia, eficacia y eficiencia hacen que hoy, la FAC sea líder regional en operaciones helicoportadas conducidas por intermedio del CACOM-4 con sus helicópteros medianos, y el Comando Aéreo de Combate No. 5 (CACOM-5), antes CAATA-2, con sus helicópteros Black Hawk. Tener pilotos y tripulaciones de mayor nivel en la región no ha sido un trabajo fácil, sin embargo, con la planeación y ejecución exitosa de cada vuelo, capacitación y entrenamiento permanente de hombres y mujeres, se ha logrado brindar ayuda a quienes más lo necesitan y luchar contra las diferentes amenazas que confluyen en los territorios, como es el caso del narcotráfico, la minería ilegal y el crimen organizado.

De este modo, la tecnología y la iniciativa de las instituciones que conforman el sector defensa de nuestro país, permitió que en el año 2003 se recibieran los más modernos simuladores de vuelo de la región para el entrenamiento de pilotos de ala rotatoria. Estos simuladores incrementan la seguridad en las operaciones aéreas de la Fuerza Pública y consolidan más de 75.000 horas de vuelo, cifras que enorgullecen, incentivan y motivan día a día a trabajar con empuje y talante a las damas y caballeros del aire. Recientemente, la Escuela de Helicópteros se fortaleció con el aumento en la planta de helicópteros, recibiendo las aeronaves *Creek* TH-67 para realizar misiones de entrenamiento y graduar a futuros pilotos que servirán a la comunidad, con la consigna de defender la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional.

De esta manera, orientados y formados por experimentados pilotos de la FAC, y contando con el apoyo de instructores de otras Fuerzas y países, desde 1954 se han graduado más de 7.000 nuevos pilotos de la Fuerza Pública en Colombia y de otros países como: Honduras, Perú, Guatemala, México, Panamá y República Dominicana, quienes en ocho meses logran comandar helicópteros tipo Bell Creek TH-67 y Ranger 206, de la Escuela de Helicópteros de la Fuerza Pública “Coronel Carlos Gutiérrez Zuluaga” (EHFUP).



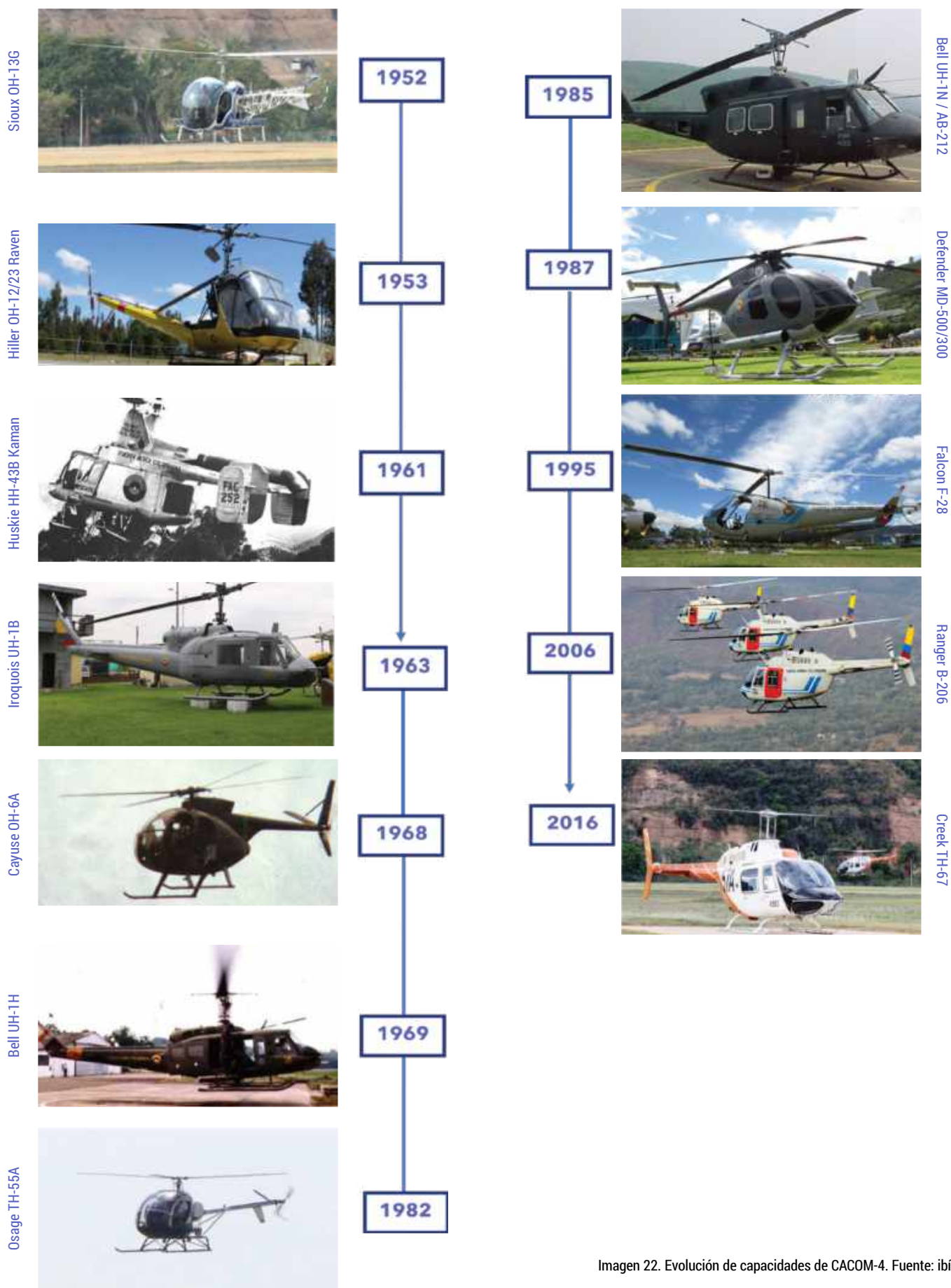


Imagen 22. Evolución de capacidades de CACOM-4. Fuente: íbid.

## CACOM-3

### Comando Aéreo de Combate No. 3 - Base Aérea Mayor General Alberto Pauwels Rodríguez

La historia del Comando Aéreo de Combate No 3 (CACOM-3) tiene su origen en el año 1942, cuando Colombia rompe relaciones con Alemania, a raíz del hundimiento de dos goletas colombianas por un submarino de ese país. En ese momento se organiza en Barranquilla el Escuadrón de Combate y Reconocimiento dotado de seis aeronaves *Texan* T-6, dependiendo de la Base de Palanquero, que operó hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

El 1 de diciembre de 1976, es nombrado comandante de la FAC el General Alfonso Rodríguez Rubiano, cuya principal preocupación era establecer una Base Aérea en la Costa Atlántica para negar el tráfico aéreo y marítimo de marihuana que procedía desde la Guajira hacia EE.UU., por lo cual, se la planteó dicha necesidad al General Abraham Varón Valencia, Ministro de Defensa de la época, y al General Luis Carlos Camacho Leyva, comandante de las FFMM. La propuesta fue bien acogida y, de hecho, fue aprobada por el gobierno. El mayor costo de este proyecto era la adquisición de terrenos y la construcción de la pista, calles de rodaje, plataformas, torre de control, iluminación, etc. Utilizar un aeropuerto establecido era la fórmula más económica y Barranquilla era la solución.

Presentada esta inquietud al director del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), Carlos Sáenz De Santamaría, se obtuvo la autorización para utilizar terrenos del Aeropuerto Ernesto Cortissoz por parte de la FAC. El 8 de febrero de 1977 se firma en Barranquilla el contrato en comodato de los terrenos por parte de la DAAC a la FAC, actuando como testigo la entonces gobernadora de Atlántico Blanca Franco de Castro.

Ante el incremento de tráfico de estupefacientes desde la Guajira y el aumento de contrabando desde pistas clandestinas, se evidenció la urgencia del actuar de la FAC a la mayor brevedad posible, sin esperar la construcción de la nueva Base Aérea.



Imagen 23. Ubicación CACOM-3.

El Comando de la FAC, por intermedio del Fondo Rotatorio, negoció y adquirió por valor de 2 millones de pesos, las instalaciones administrativas y la plataforma de parqueo de la compañía Aerocosta que había cancelado su operación. La sección de instalaciones aéreas planeó y ejecutó la remodelación de estas instalaciones para alojar una Base Aérea.

El 8 de noviembre de 1977, mediante Disposición No 7077 del MDN, se da nacimiento al Grupo Aéreo del Norte (GANOR), siendo su primer comandante el Mayor Santos Enrique Cueto, quien dotó a la base de personal, material y equipo indispensables para iniciar su operación. El equipo de vuelo se componía de aeronaves T-41, *Beaver* U6A, *Skytrain* C-47 y *Silver Star* T-33, estos últimos, en comisión desde la Base de Apiay, y helicópteros OH- 6A.

El presupuesto en 1978 contempló una partida de 30 millones de pesos para la construcción de la plataforma en concreto de la nueva Base Aérea con dos carreteros que la conectaban al carretero principal del aeropuerto; paralelamente, se adelantaba el planeamiento y diseño del resto de las instalaciones. Las operaciones de control del área obligaron a los T-33 internarse mar adentro en busca de aeronaves ilícitas con rumbo hacia los EE. UU., con un alto riesgo de operación. Por tal motivo, se aprovechó la oportunidad de la visita del comandante de la FAC, el General Alfonso Rodríguez Rubiano, a EE.UU., para exponer en el Pentágono al General Jones, Jefe de Operaciones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos [USAF] esta falencia, solicitando la asignación de cazabombarderos tipo A-37 *Dragonfly* a Colombia. Estas aeronaves Bimotor Jet contaban con más capacidad de armamento que los T-33, lo que permitió una mayor eficacia en las operaciones contra el narcotráfico. De este modo, fueron asignadas al GANOR doce aeronaves A-37B. Inicialmente, en diciembre de 1978, llegan el FAC 2151 y 2152 posterior; a finales de 1980 llegan los diez restantes (matrículas FAC 2153 al 2162). Acto seguido, con el apoyo de la Misión Aérea de los EE. UU., se planea el entrenamiento del personal y el ingreso del equipo de apoyo.

El 13 de noviembre de 1978 se inaugura el GANOR con la presencia del General Luis Carlos Camacho Leyva, Ministro de Defensa y los altos mandos militares, en ceremonia realizada por cadetes de EMAVI. Poco tiempo después, por disposiciones del Comando de FAC, mediante la Resolución No. 1555 de 1979, le es conferida la categoría de Comando Aéreo de Combate No.3, con equivalencia militar a una Brigada del Ejército y, oficialmente, inaugurado el 23 de julio de 1982, siendo presidente de la República, Julio César Turbay Ayala y Comandante de la FAC el General Raúl Alberto Paredes Diago. En respuesta a la buena gestión de los comandantes de la FAC, la USAF asigna otros dos escuadrones de A-37 en 1984 y 1989 respectivamente, para así complementar la dotación de este Comando Aéreo con treinta (30) aeronaves.

El 11 de noviembre de 1999, durante la celebración de los 80 años de la FAC y el vigésimo aniversario del CACOM-3, se bautiza la base con el nombre de "Mayor General Alberto Pauwels Rodríguez", Comandante de la FAC en 1953, y quien durante su carrera militar contribuyó de manera significativa en el desarrollo y progreso de nuestra Fuerza.

El área de responsabilidad del CACOM-3 abarca la zona continental norte de Colombia, el área insular del Archipiélago de San Andrés y Providencia y las aguas jurisdiccionales del Mar Caribe. Después de más de 30 años de existencia en el desarrollo de sus actividades, esta BA, como parte importante del Comando Conjunto del Caribe No.1 (CCON1), ha realizado operaciones de apoyo a la Primera División en Santa Marta y las Brigadas 2, 4, 10, 11 y 17 del EJC, a tropas de la Fuerza Naval del Caribe (FNC) de la ARC como la Brigada Móvil N° 1 (BRIM1), en lanzamiento de unidades aerotransportadas de Infantería de Marina, operaciones de reconocimiento marítimo, transporte aéreo a la Gobernación del Atlántico, evacuaciones aeromédicas a oficiales, suboficiales, soldados y población civil, heridos o asesinados por parte de los GAO. En sus misiones de vigilancia y en ejercicio de soberanía aérea, ha interceptado un sinnúmero de aeronaves que violan el espacio aéreo y ha identificado un centenar de pistas que operan sin la autorización de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil (UAEAC).

En cumplimiento al Plan Espada de Honor, el CACOM-3 adelantó actividades como perifoneo y lanzamiento de volantes, como parte también, del plan de gobierno de desmovilización de los GAO, patrullajes aéreos diurnos y nocturnos constantes para seguridad en las vías y poblaciones de la Costa, con la participación de los A-37B *Dragonfly*, A-29B Súper Tucano, C-95, *Caravan* C-208B y *Citation* SR-560 y los helicópteros Bell-212, contribuyendo al control del flujo aeroterrestre que transita hacia y desde la Costa Atlántica, desarrollando misiones de búsqueda y rescate, cooperando con la UAEAC y con la aviación privada; detección y erradicación de basureros y desechos en las proximidades del Aeropuerto "Ernesto Cortissoz" para disminuir la presencia de aves que son peligro latente para las aeronaves y causal de innumerables desastres aéreos; control de la zona fronteriza con el uso de medios aéreos y el radar ubicado en Riohacha; producción de inteligencia técnica, recepción y monitoría de señales de radio; empleo de sistemas para ubicar GAO y GDO que constituyen amenazas contra la población civil.

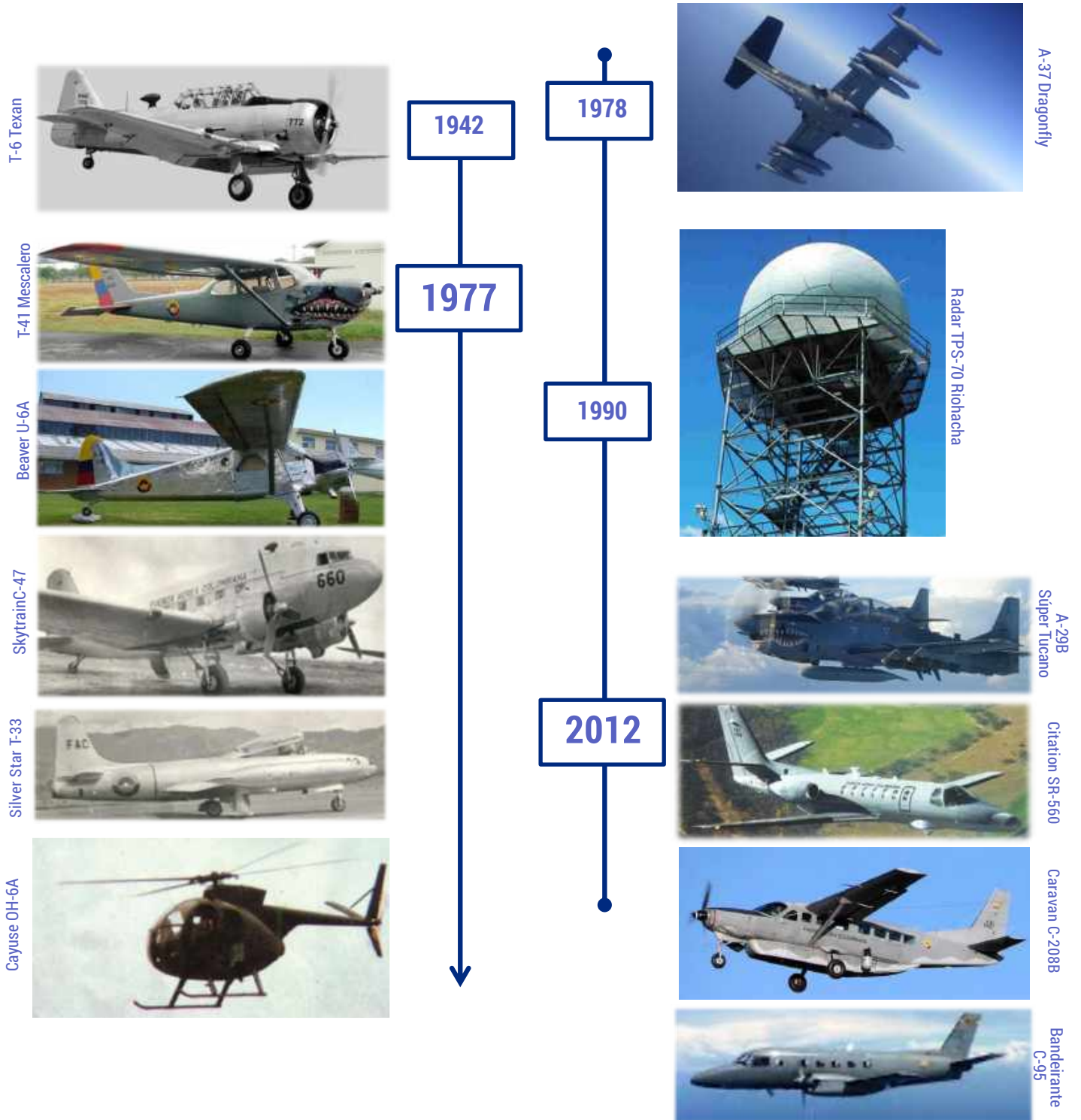


Imagen 24. Evolución de Capacidades en el CACOM-3. Fuente: ibíd.



## GACAR

### Grupo Aéreo del Caribe - Base Aérea Teniente Coronel Benjamín Méndez Rey

Ubicado en el Archipiélago de San Andrés y Providencia, el Grupo Aéreo del Caribe (GACAR) nació el 13 de junio de 1981 debido a la necesidad apremiante de salvaguardar las fronteras marítimas de nuestro territorio.

Aunque es una de las Bases más jóvenes, por su posición estratégica y por la facilidad que tiene de servir como unidad de lanzamiento de los *K-fir* y M-5, fue elevada a la categoría de Grupo Aéreo, debido también a su vertiginoso desarrollo y acelerado crecimiento. Gracias al empeño de sus comandantes, al trabajo de su personal y la visión futurista del Comando de la FAC, ha tenido un proceso de mejoramiento de sus instalaciones, su equipo RADAR, sus aeronaves y todos los demás elementos necesarios para el cumplimiento de la misión asignada en esta zona estratégica del territorio colombiano.

Cabe destacar la valiosa labor que viene desarrollando el GACAR en lo relacionado con el patrullaje táctico y estratégico de las islas, islotes y cayos; en vigilancia y cuidado del espacio aéreo, cumplimiento con el control de las actividades de la aviación civil y militar que transita por el área; apoyando a la ARC en las misiones de búsqueda y rescate de naufragos; operaciones de apoyo aéreo a las diferentes acciones del Comando Específico de San Andrés y Providencia (CESYP); reconocimiento aerofotográfico del archipiélago, programas de acercamiento a la comunidad y la ejecución de planes de desarrollo dirigidos al interior y áreas circundantes de la Base.



Imagen 25. Ubicación GACAR.



Imagen 26. Radar TPS-70, parte de las capacidades de GACAR desde 1990. Fuente: ibíd.



## GAORI

### Grupo Aéreo del Oriente - Base Aérea Coronel Luís Arturo Rodríguez Meneses

El Grupo Aéreo del Oriente (GAORI), ubicado en Marandúa, departamento del Vichada, es una de las Bases Aéreas de la FAC encargada de ejercer el control del espacio aéreo en el oriente del país y la soberanía sobre la frontera a través del desarrollo de operaciones aéreas, garantizando de esta manera la seguridad en la región.

Desde 1983, cuando se construyó la pista de Marandúa, la FAC empieza a conducir operaciones aéreas como base de lanzamiento del CACOM-2. Posteriormente, en 1996, nace como BA el Grupo Aéreo del Oriente, bautizado en noviembre del 2000 con el nombre de Base Aérea “Coronel Luis Arturo Rodríguez Meneses”.

Esta BA es la punta de lanza para la protección y control del espacio aéreo en el oriente colombiano. Conduce operaciones en la zona aérea de los departamentos del Vichada y Guainía y vigila los 1.577 kilómetros de frontera con los países vecinos de Venezuela y Brasil, para cerrar el espacio aéreo nacional a las diferentes amenazas transnacionales.

GAORI cuenta con distintas aeronaves como los AC-47T Fantasma, C-208B *Caravan*, C-182 *Skylane* y los helicópteros Huey II y UH-60 Black Hawk. Sus tripulantes se encuentran en constante alistamiento para reaccionar ante cualquier requerimiento, por ejemplo, apoyos aéreos cercanos, transporte de personal y carga, evacuaciones aeromédicas o misiones de extinción de incendios.

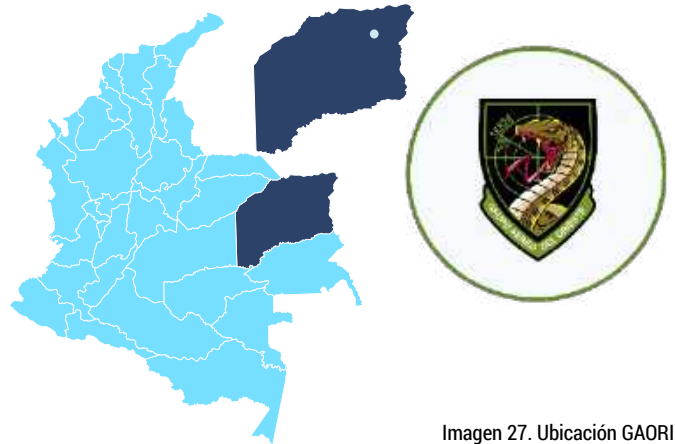


Imagen 27. Ubicación GAORI.

Con la permanente conducción de operaciones militares conjuntas, coordinadas e interagenciales se lucha de manera frontal contra los factores de inestabilidad como la minería ilegal, los GAO y GDO que atentan contra la tranquilidad de la población civil.

GAORI y la Fuerza de Tarea ARES (FT ARES) han ejecutado operaciones contra el narcotráfico y la minería ilegal en los departamentos de Vichada y Guainía, permitiendo actuar con contundencia en contra de los GAO que se financian a través de estas modalidades. Así mismo, desarrolla actividades de acercamiento con la población contribuyendo al desarrollo de la región y al bienestar de los habitantes de la Orinoquía Colombiana.



Imagen 28. Personal militar de la FAC junto a A29-B Super Tucanos, en instalaciones del GAORI. Fuente: ibíd.

Bell UH-1H Huey II



Black Hawk UH-60



Fantasma AC-47T



Caravan C-208B



Skylane C-182



Radar TPS-70 Marandúa

Imagen 29. Capacidades operativas del GAORI. Fuente: ibíd.

## CACOM 5

### Comando Aéreo de Combate No. 5 - Base Aérea General Arturo Lema Posada

Ubicado en el Valle de San Nicolás, en predios del Aeropuerto de Rionegro, Antioquia, esta Base Aérea es una de las más recientes de la FAC. La obra se inició en 1988, teniendo en cuenta que algunas de las políticas del gobierno estaban encaminadas a ejercer un mayor control operativo que abarcara la zona de Urabá y Magdalena Medio, prioritariamente. Este importante y significativo proyecto fue dirigido por el Teniente Coronel Jaime Plazas junto al Teniente Coronel Luis A. Sanabria. A partir del 15 de diciembre de 1989 la BA acogió a un selecto grupo de personas para cumplir la nueva misión asignada a la FAC.

El 3 de noviembre de 1990, fue oficialmente inaugurada en acto protocolario presidido por el General Óscar Botero Restrepo, Ministro de Defensa, el General Luis Eduardo Roca Maichel, comandante de las FF.MM. y el General Manuel Jaime Forero Quiñones, Comandante de la FAC en aquel entonces. La Base fue dotada con helicópteros UH-60 Black Hawk, y con aeronaves livianas de transporte, para operaciones de rescate y defensa. Para ese entonces recibió el nombre de Comando de Apoyo Aerotáctico N° 2 (CAATA-2).

En los años noventa, con el Plan de Desarrollo contemplaba un significativo apoyo a las FF.MM, y con el fin de incrementar la capacidad de transporte helicoportado de la Fuerza, el Ministerio de Defensa Nacional adquirió aeronaves tipo UH-60 dotado con un sistema de navegación de última generación. Este helicóptero es una aeronave de tecnología moderna y avanzada fabricada por la Sikorsky Aircraft Corporation y diseñada para proveer transporte de personal y material con el fin de facilitar el cumplimiento de la misión. Está dotada con un sistema de navegación y un sistema de armamento. Además de las diversas misiones que se pueden ejecutar en el Black Hawk UH-60, esta aeronave desarrolla operaciones de asalto aéreo, aumentando considerablemente la capacidad de las tropas de superficie, gracias a sus características especiales de carga, velocidad y maniobrabilidad, contribuyendo sustancialmente en la conducción de operaciones aeromóviles y haciendo presencia en toda la geografía del territorio nacional.

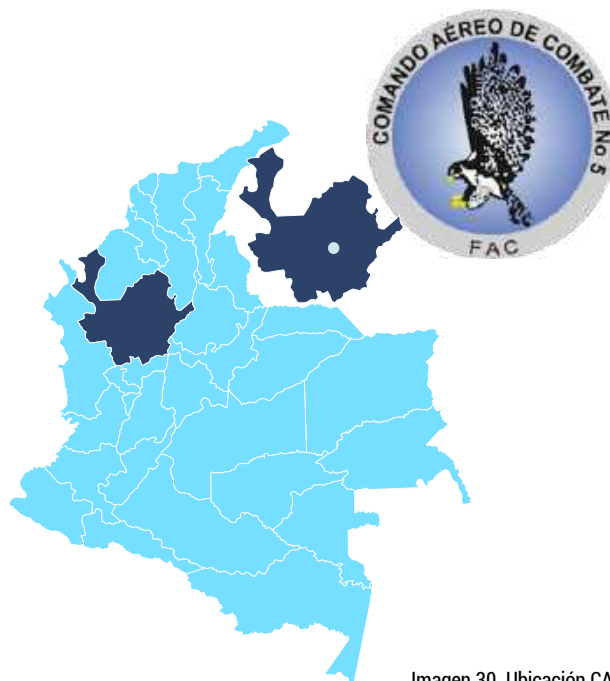


Imagen 30. Ubicación CACOM-5.

Desde febrero de 1995, se desarrolló en esta BA el helicóptero AH-60, Black Hawk Artillado (Arpía I), con matrícula FAC 4120, empleado para aumentar las capacidades de apoyo en esta región del país. A partir de 1998 aparece la segunda generación del Arpía, consistente en la mejora de la entrega del armamento. Posteriormente, y gracias al avance tecnológico de la Fuerza se obtiene el Arpía III, aeronave prototipo única en el mundo, con nuevas capacidades y tecnologías que mejoraron la capacidad del sistema de armamento y precisión. Más recientemente, los Arpía IV están equipados con un sistema de armamento de última generación, además de las miras y displays integrados en el casco ANVIS/HUD-24, que brindan a la tripulación una altísima precisión en la entrega de armas y la opción de usar armamento inteligente aire-tierra. De este modo, se reafirma su liderazgo en el desarrollo de operaciones de helicópteros, evolucionando una vez más de cara al futuro y adaptándose a los escenarios cada vez más complejos de seguridad y defensa que se desarrollan en nuestro país.

En el año 2002, esta base se denominó "Comando Aéreo de Combata N° 5, Base Aérea General Arturo Lema Posada".



# UH-60 BLACK HAWK



AH-60 IV para operaciones de aplicar la fuerza en ataque estratégico contrapoder terrestre y apoyo aéreo cercano.

Imagen 31. Capacidades del CACOM-5 en las distintas versiones de Arpias y otros Black Hawks para distintos tipos de operaciones. Fuente: ibíd.



Imagen 32. Heráldica de los distintos Escuadrones del Grupo de Combate N° 5 en CACOM-5.

## GACAS

### Grupo Aéreo del Casanare

El Grupo Aéreo del Casanare (GACAS) fue instituido en Yopal, Casanare, por la Disposición N° 584 del 23 de octubre de 2009, por la cual “se crea y activa la Base Aérea de Yopal” como Base de la FAC. Se denominó Grupo Aéreo del Casanare y se aprobó su Tabla de Organización y Equipo (TOE), Disposición que fue aprobada por la Resolución N° 1756 del 05 de abril de 2010 del MDN, bajo la presidencia de Álvaro Uribe Vélez.



Imagen 34. Personal militar y civil de la FAC en las instalaciones del GACAS. Fuente: *ibíd.*

Inicialmente se estableció el 7 de agosto de 2008 como Grupo de Combate N° 22, el cual pertenecía al CACOM-2 bajo la necesidad de instaurar una base de lanzamiento de operaciones aéreas, debido al desarrollo de esta región, al ser un punto estratégico para brindar seguridad a los principales corredores viales, oleoductos, protección de la soberanía del cielo colombiano en zonas de frontera y así mismo, en la lucha contra los GAO, GDO y narcotráfico.

En enero del 2009 se destacaron en la base dos helicópteros, un AB-212 y un UH-60. Dos meses después, en marzo, arribaron las aeronaves de combate OV-10 Bronco, comenzando de esta forma las primeras operaciones militares aéreas. En julio de ese mismo año, fue asignado el *Skymaster* C-337, el cual ha cumplido la importante labor de vigilancia e inteligencia que logra satisfactoriamente.

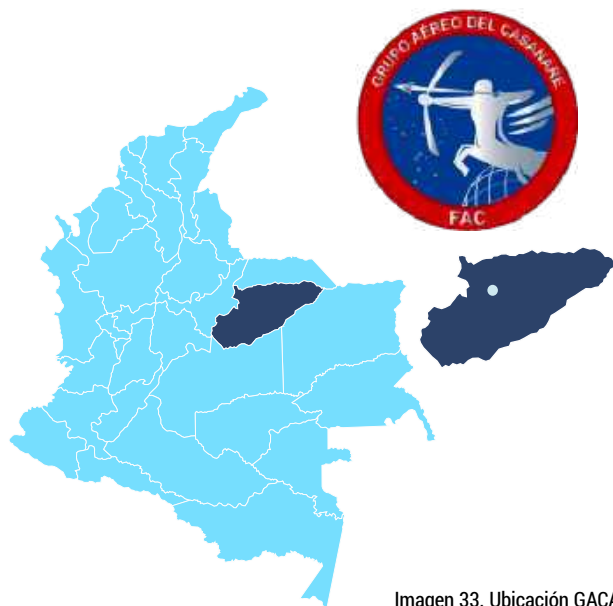


Imagen 33. Ubicación GACAS.

Desde su génesis, ha trabajado de forma conjunta, coordinada e interinstitucional con las FF.MM. y la PONAL y demás instituciones del Estado, en pro del desarrollo del departamento y la defensa de la soberanía colombiana, brindando seguridad y bienestar a la población de esta región del país, cubriendo zonas aéreas de gran importancia en los departamentos de Arauca, Boyacá y Casanare, convirtiéndose de esta forma, en un “orgullo para los llaneros”, como lo declara la comunidad casanareña.

Es así, como se han logrado una gran cantidad de operaciones militares aéreas con resultados exitosos: capturas de miembros de GAO, aeronaves inmovilizadas en el marco del Plan Aurora y destrucción de cultivos ilícitos para la producción de base de coca.

Actualmente, GACAS cuenta con militares altamente comprometidos, con la asignación de Aeronaves Remotamente Tripuladas (ART), la Escuela de *Caravan* C-208B que forma todas las tripulaciones de esta aeronave, y la Escuela de *Skymaster*, aeronave de vigilancia, transporte y combate para cumplir la misión institucional en esta región del país.

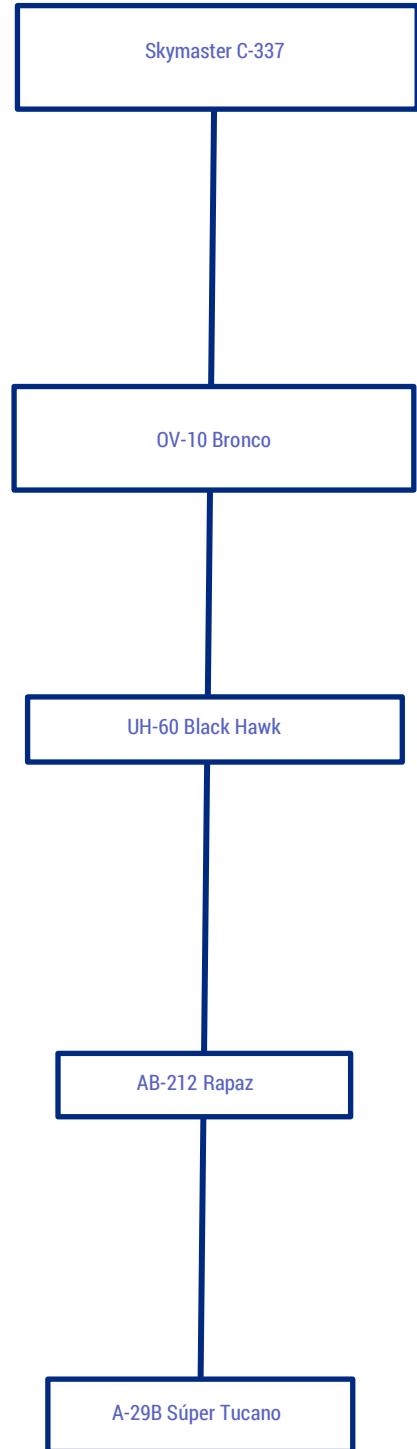


Imagen 35. Capacidades del GACAS. Fuente: ibíd.



## GAAMA

### Grupo Aéreo del Amazonas - Base Aérea Coronel (H) Herbert Boy

Con la necesidad del Gobierno Nacional de tener una Base de la FAC en el Sur del país que ejerciera soberanía y control en zona fronteriza del Amazonas entre los países de Colombia, Brasil y Perú, la FAC adquirió 9 hectáreas de la Hacienda "Puesto de Monta" en Leticia, Amazonas, el día 29 de agosto de 2005 mediante Resolución No.1332 del MDN, y la adjudicación parcial y a título gratuito de 5 hectáreas más, de las 120 que conformaban la Finca La Esperanza, el día 30 de diciembre de 2005 mediante Resolución No. 363 del Fondo Rotatorio de la ARC.

El Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, a través de la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL), ordenó posteriormente a la Dirección de Instalaciones Aéreas (DINSA) desarrollar la elaboración de un esquema básico en el área asignada de 14 hectáreas, orientado a definir tanto las obras de infraestructura como las construcciones necesarias para implementar en los predios asignados, una Base Aérea de lanzamiento bajo aspectos como la disposición de un espacio mínimo requerido para el desarrollo de un área operativa en inmediaciones del aeropuerto "Vásquez Cobo" de Leticia, con el fin de fortalecer el control territorial, la seguridad de la población y defender la soberanía nacional.

El 12 de enero 2006, con el oficio No. 0084-COFAC-JEMFA-JAL-015 el comandante de la FAC solicita a la Dirección de la Agencia Logística de las Fuerzas Militares (AGLOG), se transfirió el área total de la "Finca La Esperanza", para el desarrollo de una BA. Como respuesta a esta solicitud, el día 18 de agosto de 2006, mediante la Resolución 609 de la Dirección General de la AGLOG, transfirió a la FAC el total de dicho predio: 115 hectáreas propiedad del antiguo Fondo Rotatorio de la ARC. El 20 de febrero de ese año, DINSA gestionó proyecto ante el comandante de la FAC, quien aprobó el plan piloto para el diseño esta Base Aérea. Se definieron así dos niveles de desarrollo del proyecto: el primero, encaminado a resolver los problemas de diseño, realizar los estudios técnicos (estudios de suelos, el impacto ambiental, la topografía, los diseños arquitectónicos, estructural, hidráulico, sanitario, eléctrico, de voz y datos, comunicaciones, mecánico, etc.), y el segundo nivel, alcance real para construir todas las obras necesarias para entrar en funcionamiento inmediato una vez culminadas las obras de la primera fase.

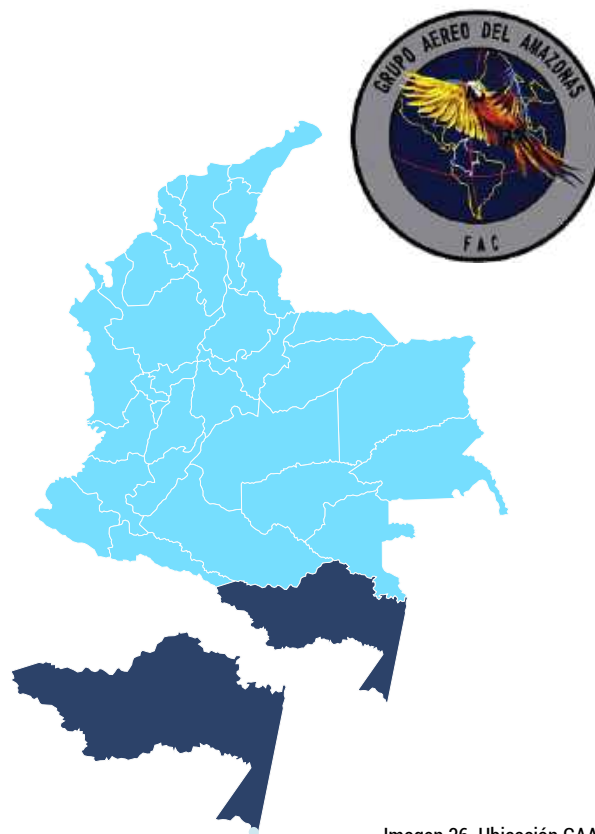


Imagen 36. Ubicación GAAMA.

Con el aval del MDN y la aprobación de la disponibilidad de los recursos asignados por el Gobierno Nacional, se desarrolló un plan de acción como resultado del esfuerzo interdisciplinario de diferentes especialidades de la FAC en las áreas técnicas, financiera, jurídica y económica que permitió estructurar un proyecto estableciendo los parámetros, especificaciones, presupuesto, cantidades de obra, normativa y lineamientos a seguir con el fin de contratar a través de un proceso de licitación pública la construcción de la nueva Base.

Gestiones posteriores permitieron la compra de un predio vecino a la nueva BA denominado Villa Claudia de 19 hectáreas, el día 05 de junio de 2008, como respuesta a la necesidad primordial de tener un frente sobre la cabecera norte de la pista del aeropuerto "Vásquez Cobo" más amplio y con mayor cobertura, lo cual permitió la implementación de una mejora en el desarrollo urbanístico de la zona operativa y las obras que lo conforman.

Como fundamento legal se expidió la Disposición N° 005 del 30 de marzo de 2010 del Comando de la FAC por la cual se crea y activa la Base Aérea de Leticia como Base de la Fuerza Aérea Colombiana, destinando el Grupo Aéreo del Amazonas a esa Base y se aprueba su tabla de organización y equipo, así mismo, la Resolución N° 029 del 5 de mayo de 2010 del Comando General de las FF.MM. por la cual se aprueba la disposición, y resolución la N° 3023 del 3 de junio de 2010 del Ministerio de Defensa Nacional por la cual se crea y activa el Grupo Aéreo del Amazonas.

Con un componente ambiental de alto impacto debido a la localización de la base en la región de la Amazonía, el proyecto se enmarcó dentro de la normativa vigente, el respeto por el medio ambiente con la implementación de un plan de manejo ambiental y paisajístico, preocupación constante de la FAC en el desarrollo de esta obra.

Con el propósito de fortalecer la seguridad y la presencia del Estado en esta región estratégica del país, la FAC materializó este proyecto, que hoy es una realidad y un orgullo para los habitantes del Amazonas, ya que cuentan con una moderna y completa Base Aérea que fortalece las labores de vigilancia, seguridad, defensa de la soberanía y respaldo a la población civil, en un área donde confluyen tres fronteras y que es vulnerable al accionar de los GAO y GDO.

En ceremonia presidida por el señor Ministro de Defensa Juan Carlos Pinzón Bueno y el General Tito Saúl Pinilla Pinilla comandante de la FAC, se inauguró el viernes 9 de diciembre del 2010 el naciente Grupo Aéreo del Amazonas.

En la actualidad GAAMA ha realizado con éxito operaciones aéreas que contribuyen al bienestar de las comunidades más vulnerables de la región, llevando a cabo actividades cívico militares, como las jornadas de apoyo al desarrollo, que suplen algunas necesidades sociales que tiene la Amazonía colombiana. Con esto, las damas y caballeros del aire demuestran su espíritu de gallardía al ejecutar misiones que combaten las problemáticas que vive el departamento dejando en alto el buen nombre de la Institución y ganando con esfuerzo y dedicación la confianza de la población civil.



Caza C-212



Radar TPS-70

Caravan  
C-208B

Imagen 37. Capacidades del GAAMA.. Fuente: ibíd.



## FT. ARES

### Fuerza de Tarea de Acción Conjunta, Combinada e Interagencial

En el marco del Plan de Guerra Espada de Honor, durante la administración del Ministro de Defensa Juan Carlos Pinzón Bueno, el Comandante General de las FF.MM, General Alejandro Navas Ramos, el General José Javier Pérez Mejía, Jefe de Estado Mayor Conjunto de las FF.MM. y el Comandante de la FAC, el General Tito Saúl Pinilla Pinilla, en marzo de 2012 fue asignada a la FAC la Fuerza de Tarea de Acción Conjunta, Combinada e Interagencial ARES (FT. ARES), en la base aérea GAORI, en Marandúa, Vichada. La FT. ARES tiene el propósito de combatir al narcotráfico, las economías ilegales, a los GAO y GDO en los llanos orientales y la zona de frontera con Venezuela, particularmente en los departamentos de Arauca, Vichada y Guainía.

La FT. ARES cuenta con tripulaciones altamente calificadas, y aeronaves dotadas con tecnología de punta necesaria para el cumplimiento del objetivo, así como de personal de Comandos Aéreos Especiales (COAE) y apoyo directo de GAORI. Adicionalmente, se realizan apoyos a unidades de operaciones especiales del EJC (BRACNA), destacamento de Infantería de Marina con elementos de combate fluvial y destacamento de Junglas de la PONAL, los cuales durante los ocho años de creación de la FT. ARES han dado duros golpes contra el narcotráfico.

Esta responsabilidad que se le ha delegado a la FAC, se convierte en un compromiso muy importante no solo para la Institución, sino para las FF.MM. y el país, con la tarea de neutralizar las amenazas latentes y brindar seguridad y tranquilidad a todos los habitantes del oriente colombiano.

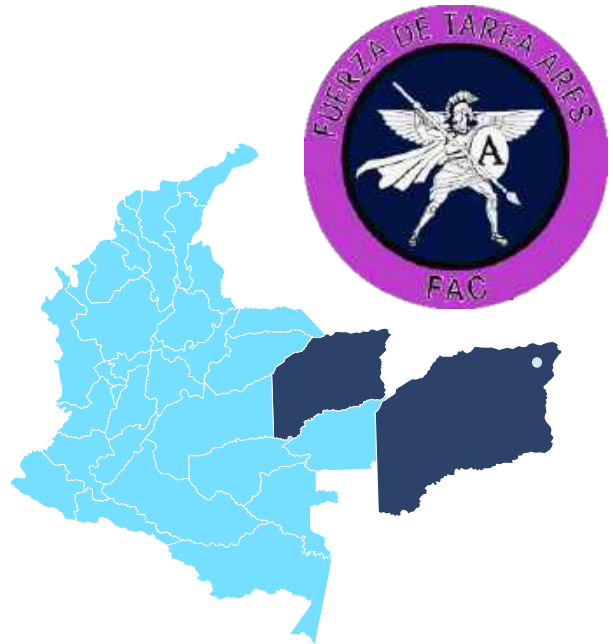


Imagen 38. Ubicación FT.ARES.



Imagen 39. Miembros de la FT. ARES. Fuente: ibid.

## CACOM 7

### Comando Aéreo de Combate No. 7 - Base Aérea Marco Fidel Suárez

Esta Base Aérea se creó en diciembre de 2012, bajo la Disposición FAC No. 0027 y empezó operar en el 2013 con el propósito de ejercer la soberanía en el suroccidente colombiano, especialmente atacando a los GAO en esta región.

Previamente dentro de la estructura organizacional de la EMAVI y bajo su mando operacional se encontraba funcionando como el Grupo de Combate No. 71, lo cual hizo necesario separar los roles de “Formar Futuros Oficiales de la FAC” y el de “Desarrollar Operaciones Aéreas”. En consecuencia, se decidió cambiar las dependencias y se organizó el Grupo de Combate No. 71, modificando la estructura organizacional de la EMAVI. Así, en la medida que la campaña militar en el país mantenga su dinámica se requiere crear Bases de mayor categoría para la conducción y desarrollo de operaciones militares aéreas, para dar cumplimiento al objetivo institucional.

Desde su creación, sus aeronaves y tripulaciones han desarrollado autónomamente misiones de transporte, búsqueda y rescate, evacuaciones aeromédicas, extinción de incendios, inteligencia y reconocimiento en los departamentos del Chocó, Nariño, Cauca y Valle del Cauca de forma exitosa.



Imagen 40. Ubicación de CACOM-7.



● Caravan C-208B

UH-60  
Ángel ●



● Casa C-212



● AH-60  
Arpia



● AC-47T  
Fantasma



Imagen 41. Capacidades del CACOM-7. Fuente: ibíd.

## EPÍLOGO

***Con una idea, aeronaves militares; con aeronaves, una Escuela Militar; con una Escuela, pilotos que formar; con estos, la constitución de una Fuerza Aérea; con la Fuerza, un país...Así se va a las estrellas***

La Fuerza Aérea Colombiana a lo largo de su historia, ha logrado una evolución y transformación constante con la creación y ubicación de Bases Aéreas, donde se ha desarrollado su doctrina, sus capacidades operacionales, su tecnología, su estructura organizacional y el mejor talento humano. Cambios que han estado en el marco de un pensamiento estratégico militar aéreo, el cual también, se encuentra en constante evolución. Entorno que se refleja en las capacidades aéreas adquiridas en el tiempo, con un armonioso trabajo entre los procesos estratégicos, misional y de apoyo, que han hecho posible el nacimiento de nuevas Bases Aéreas, y con esto, el fortalecimiento de la Institución. En efecto, es esta una investigación histórica institucional descrita cronológicamente, fruto de la iniciativa, el conocimiento y la experiencia de miles de hombres y mujeres que han dejado su huella perenne y labor abnegado, permitiendo cimentar las bases del crecimiento y la grandeza de la aviación militar en Colombia.

Desde la Primera Guerra Mundial, algunos sectores del país vieron en las capacidades de la aviación la alternativa que necesitaba Colombia para garantizar la integridad del territorio y el progreso del país. En consecuencia, y con el fin de garantizar su desarrollo, se gestionó con Francia, el envío de una misión militar y la adquisición de las primeras aeronaves con las cuales se inició las actividades de la aviación militar en diciembre de 1920 con la Escuela de Militar Aviación en Flandes (Tolima). Comienzo que estuvo marcado por dificultades económicas y logísticas que condujeron a su cierre en 1922. Sin perder la esperanza de ese primer avance, se reabrió nuevamente la Escuela de Aviación Militar en Madrid (Cundinamarca) compartiendo sus instalaciones con el Comando Aéreo de Mantenimiento (CAMAN), con la asesoría de una misión suiza y francesa, y un pequeño grupo de instructores que formarían los primeros pilotos colombianos; aviadores que no tardarían en afrontar años más tarde el conflicto colombo-peruano en 1932.

Coyuntura política que condujo al crecimiento de las FF.MM., consolidándose las Escuelas de Formación de la Aviación Militar en Colombia; la Escuela Militar de Aviación (EMAVI) y la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (ESUFA). En este contexto, la aviación militar experimentó una expansión sin precedentes, adquiriendo nuevas capacidades, tecnología y personal para la instrucción de vuelo, creándose varias Bases Aéreas en las diferentes regiones del territorio Colombiano, entre ellas, la Base Aérea “Germán Olano” activada en 1932; hoy Comando Aéreo de Combate No. 1 (CACOM-1), la Base Aérea de Buenaventura, activa hasta 1949, la Base Aérea de Cartagena, activa hasta 1936 y el Grupo Aéreo del Sur (GASUR), ubicada en el sitio conocido como Tres Esquinas en el departamento del Caquetá, en las cuales se dispuso un sin número de pilotos y mecánicos, además de aeronaves de todo tipo. Después del conflicto, con asesoría de misiones militares de Alemania, Cuba y Estados Unidos, se trazaron nuevos objetivos para la aviación militar, entre estos, la creación de rutas aéreas que paulatinamente fueron conectando el territorio nacional.

Con estas capacidades y su contribución al desarrollo de la infraestructura aérea del país, fue como la aviación militar cumplió un rol decisivo en el uso del poder aéreo en defensa de la soberanía nacional, lo que condujo a una reestructuración para llamarse en 1942 Fuerza Aérea Nacional (FAN), separando la aviación militar y civil que hasta entonces se encontraban fusionadas, denominándose definitivamente años más tarde, como se conoce en la esfera mundial, Fuerza Aérea Colombiana (FAC). En efecto, se presentó una evolución constante en términos de infraestructura y capacidades operacionales, que fueron también generando una mayor profesionalización en los pilotos y mecánicos, y por supuesto en la estructura organizacional y operacional de las Bases Aéreas. Por ejemplo, CACOM- 1, una de las Bases Aéreas más antiguas de la FAC, presentó un desarrollo y fortalecimiento de sus capacidades y tecnología, sobre todo en aeronaves de ala fija, como lo fueron la llegada de las aeronaves *Junkers F-13*, *W-34*, *K-43* y *JU 52*, al igual que los *Dornier Wal Do-J*, *Merkur Do-K Hawk II F-11*, *Commodore P2Y-1* y *Falcon F-8*; en la década de los años treinta.



Posteriormente, terminado el conflicto amazónico y después de apreciar todos los servicios prestados por las aeronaves de ala fija, en los años cincuenta se evoca una capacidad operacional naciente en el mundo y con amplias expectativas en la FAC, los helicópteros. La llegada del ala rotatoria generó una cantidad de aspectos relacionados con la infraestructura de la Fuerza y su organización, que conllevó a la constitución de la Escuela de Helicópteros y posteriormente a la conformación y organización del Comando de Apoyo Aéreo Táctico (CAATA) ubicado en Melgar (Tolima). Gracias a los avances tecnológicos de la década, la FAC registró la llegada de las aeronaves a reacción y el arribó de los primeros helicópteros *Sioux* OH-13, en 1951. Las prestaciones de estas aeronaves, con su capacidad de despegue y aterrizaje vertical, lo volvieron indispensable para muchas misiones y su participación en operaciones de contrainsurgencia. Verbigracia, el ataque a la Base Aérea “Germán Olano” en diciembre de 1953 donde los helicópteros desempeñaron una importante labor. Unos años después arribaron los *Silver Star* T-33 de propulsión Jet, iniciando la renovación de los equipos de vuelo en la Institución.

De esta forma, y bajo la vertiginosa evolución de las ciencias aeronáuticas a nivel mundial y nacional, se creó el Instituto Militar Aeronáutico (IMA); en la actualidad la Escuela de Posgrados de la FAC (EPFAC), así como un nuevo proceso de entrenamiento, capacidades, especialización y logro de objetivos institucionales que se vieron materializados con las operaciones aéreas que desarrolló la Base Aérea “Germán Olano” y el CAATA. Por ejemplo, en el año 1964 en desarrollo del Plan de Operaciones Soberanía y en desarrollo del Plan de Operaciones Cabeza de la FAC, según el relato del Técnico Jefe (RA) Miguel Angel Sarmiento, la FAC cumplió la función de apoyo aerotáctico para que el EJC cumpliera la maniobra terrestre planeada, con aeronaves de ala rotatoria como el *Huskie* HH-43B e *Iroquois* UH-1B, entre otras, que fueron destinadas a la Agrupación Aerotáctica (AGAT) dispuesta en Neiva (Huila).

Este detallado estudio logra mostrar un breve resumen operativo y cronológico de todas las aeronaves militares colombianas con sus nombres, tipos y versiones para la época. Experiencias históricas que dieron origen más tarde, al Grupo Aéreo del Norte (GANOR), hoy Comando Aéreo de Combate No. 3 (CACOM-3), en Malambo (Atlántico) y al Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM); ubicado conjuntamente al Aeropuerto Internacional el Dorado en Bogotá, consolidando entre otros aspectos operacionales, el Servicio Aéreo Presidencial y el Escuadrón de Reconocimiento con las aeronaves RT-33.

En esta dirección, en los años setenta llegan a Colombia las aeronaves Mirage M-5 y en los años ochenta los *K-fir* y la nueva tecnología de los AC-47T antes de transporte DC-3, y un poco después los UH-60 *Black Hawk*. Los primeros convirtiéndose en poderosas aeronaves de combate, cuyos alcances más significativos es la entrega de armas en forma automatizada, con un control de precisión a través de un moderno sistema de navegación y mejor maniobrabilidad. Por su parte, los helicópteros se convirtieron en significativas aeronaves de transporte, que serían utilizadas de forma conjunta en desarrollo de operaciones militares planeadas. Dichas aeronaves participaron en varios apoyos aéreos durante las últimas décadas, como en la Julia (Meta), en San Jorge (Córdoba) y en la Uribe (Meta). Conocimientos y experiencias, que daría origen al Comando de Apoyo Aerotáctico No. 2 (CAATA-2); hoy Comando Aéreo de Combate No. 5 (CACOM-5) como Base Aérea de los Halcones “Black Hawk”. Capacidad instalada que permitió consolidar el origen de los Helicópteros AH-60 denominados posteriormente “Arpía”, donde evolucionó a su primera versión a mediados de 1995 y sus versiones posteriores II, III y IV en los siguientes años; progreso tecnológico que representa en la FAC la oportunidad de operar durante las 24 horas del día a través del uso de la tecnología NVG (Night Vision Goggles).

Con estos avances tecnológicos y la puesta en marcha del Grupo Aéreo del Caribe (GACAR) en San Andrés y Providencia, el Grupo Aéreo del Oriente (GAORI) en Marandúa (Vichada), y con un desarrollo preponderante en la defensa aérea en el país, se incrementaron ostensiblemente las capacidades de la FAC para mantener el dominio del espacio aéreo, las cuales fueron complementadas con la operatividad de las aeronaves SR-560, AH-60 Arpia I y II; estas últimas contaban con un sistema de armas propios para el apoyo aéreo cercano. Esa tecnología daría origen al Arpia III y IV, última versión que hoy posee un sistema de precisión en la entrega de armamento estratégico, además de miras y displays integrados en el casco ANVIS/HUD-24, que brindan a la tripulación una alta precisión y confiabilidad para evitar daños incidentales. Aforos que pueden observarse en las operaciones más decisivas en el marco del CANI, permitiendo ilustrar las transformaciones y cambios institucionales más significativos dados en las Bases Aéreas, tanto a nivel operacional como táctico.

Con esta serie de acontecimientos, uno de los puntos de inflexión para la FAC en el marco del CANI, fue la Operación Vuelo Ángel, la cual permitió recuperar Mitú, capital del departamento del Vaupés, gracias a los principios y características del poder aéreo como la flexibilidad, versatilidad, velocidad, alcance, maniobrabilidad y precisión. En esta operación participaron aeronaves de ala rotatoria como UH-60, AH-60, aeronaves de ala fija como el C-130 Hércules, OV-10, Bronco T-27, Tucano, y AC-47T Fantasma, lo que implicó para las Fuerzas FF.MM. concentrar estas capacidades, desplegadas en las Bases Aéreas de CACOM-1, CACOM-2, CACOM-5 y CATAM bajo un mando y control centralizado y ejecución descentralizada, proceso fundamental que sirvió para recuperar una capital en 1998.

Junto a lo expuesto, con una violencia desbordada gracias a la estrategia de los Grupos Armados Organizados (GAO) en Colombia, particularmente por lo establecido en la Octava Conferencia de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - "Ejército Popular" (FARC-EP) y en la zona de distensión, es como se desarrollan las operaciones Delta y Tora, las cuales fueron esenciales para recuperarla. En esta operación desplegaron su estela las aeronaves A-37 del CACOM-3, SA2-37B, AC-47T, T-27 y AH-60 de CACOM-2; creada inicialmente en San José del Guaviare, para después ubicarse en el aeródromo de Apiay en cercanías a Villavicencio (Meta), recibiendo el nombre de Escuadrón Mixto de los Llanos Orientales al estar ubicada contiguamente en la IV División del Ejército Nacional. Con esta evolución la Base Aérea recibe años más tarde el nombre "Luis F. Gómez Niño", en honor y respeto a ese piloto militar colombiano.

Capacidades que, sumadas a las características de la inteligencia aérea, fueron fundamentales para la decisión política que tomó en su momento el Presidente Andrés Pastrana Arango, ordenando la retoma de la antigua zona de distensión; aerofotografías que demostraron que las FARC-EP estaban utilizando el territorio asignado para sus actividades ilegales, incumpliendo así lo acordado en el proceso de paz con el Gobierno Nacional. En ese sentido, las operaciones militares se desarrollaron con éxito total, utilizando el poder aéreo disponible para la época. En corolario, fue como las capacidades de las Bases Aéreas se fortalecieron con las adquisiciones y componentes del Plan Colombia, entre ellas, la compra de los helicópteros UH-1N Huey, que llegaron a CACOM-4. Plan que permitió a la FAC mejorar sus capacidades estratégicas, operacionales y tácticas.

Justamente después de este avance, la FAC adquiere las aeronaves A-29B Súper Tucano, de fabricación brasilera, las cuales fueron una herramienta trascendental para cambiar el rumbo del CANI. En resultado, un número importante fue asignado a prestar sus servicios en CACOM-2, proyectándose el origen del GACAS en el 2008. Con esta nueva capacidad desde los llanos orientales, se daba paso al planeamiento de las operaciones estratégicas más decisivas y exitosas contra las FARC, como fueron la operación Alcatraz, Universal, Fénix, Sodoma, Odiseo, entre otras. Lo anterior, gracias al sistema de precisión de cuarta generación de los A-29B, que permite atacar objetivos militares planeados con una alta precisión, disminuyendo los daños incidentales.

Así, esta aeronave fue desplegada para el apoyo aire-tierra al CACOM-3, CACOM-6, GACAS y posteriormente a los nacientes GAAMA y CACOM-7, convirtiéndose en un arma poderosa para las operaciones aéreas. En particular, con estas capacidades distintivas en inteligencia aérea, combate, transporte, aeronaves medicalizadas (MEDEVAC), enlace, entre otras, la FAC daba un paso enorme en su doctrina, en las tácticas, técnicas y procedimientos que lograron la neutralización y destrucción de objetivos militares con ataques aéreos eficaces y eficientes, como lo señala el Manual de Doctrina Básica Aérea y Espacial de 2013. Este contexto operacional, permitió entender que la iniciativa, la ofensiva, la evolución organizacional y la tecnología están íntimamente ligadas a las capacidades disponibles, al entrenamiento de las tripulaciones y a una excelente labor de inteligencia.

Esto permite comprender como la Institución supo optimizar y potenciar los recursos disponibles, siendo fundamental la facultad de valorar su talento humano con la práctica de los principios y características del poder aéreo y espacial para obtener resultados estratégicos. De hecho, estas premisas se han extendido más allá de las operaciones militares. En su conjunto, contribuyen al bienestar de las comunidades más apartadas del territorio, en programas de asistencia social, atención en desastres naturales y evacuación o traslado de personal militar y civil con aeronaves medicalizadas, llevando a cabo de la misma manera, labores tan diversas como el servicio de vigilancia vulcanológica, extinción de incendios forestales, apoyo a obras de ingeniería social, jornadas de apoyo al desarrollo, protección del medio ambiente, repatriación de connacionales y emprendimiento de expediciones científicas a la Antártida.

Por ello, es claro que el CANI, los desastres naturales y otro tipo de incidentes de carácter nacional han preparado a la FAC para todo tipo de contingencias. Consciente de esta situación, se ha dispuesto de tripulaciones y aeronaves para todo tipo de misiones, entre estas, de ayuda humanitaria, que incluyen transporte de pasajeros, infraestructura y carga. Conocimientos que fortalecen las relaciones internacionales y nacionales, para reaccionar coordinada y oportunamente con otras Fuerzas Aéreas del mundo en auxilio de la humanidad. Panorama mundial y nacional que posesiona a la Institución, respetuosa del imperio de la ley y los principios de la humanidad y los dictados por la conciencia pública, constituyéndose en un paradigma de éxito en las operaciones aéreas en contra de los GAO, por su decisión, precisión, oportunidad y contundencia.

Con esta cultura operacional, la Institución ha buscado la mejora continua para dar saltos estratégicos que la mantengan a la vanguardia y le permitan ejercer y mantener su liderazgo en el espacio y el ciberespacio. Con esta organización y capacidades en las Bases Aéreas, a nivel central la FAC cuenta en la actualidad con el Comando de Operaciones Aéreas (COA) que desarrolla las operaciones aéreas para la defensa de la soberanía y el control de espacio aéreo; el Comando de Apoyo a la Fuerza (CAF), responsable de la logística y la administración de los recursos y las capacidades tecnológicas; y finalmente, el Comando de Personal (COP), que gestiona el talento humano, la educación y el entrenamiento del personal al servicio de los colombianos, potenciando sus competencias, habilidades, cualidades humanas, formación y experiencia.

Entorno que busca fortalecer las capacidades existentes de cara a los nuevos escenarios que demandan una Fuerza polivalente, interoperable y estandarizada internacionalmente, con capacidad de despliegue operacional de largo alcance, referente regional en el empleo del poder aéreo y en programas de cooperación internacional. Así, es posible concluir que la FAC ha mostrado una evolución en las capacidades operacionales, tecnológicas y doctrinarias, que permiten adaptarse a las dinámicas del CANI con la organización y capacidades que han sido destinadas a las Bases Aéreas. Dicho progreso ha permitido anticiparse a todo tipo de coyunturas, para generar operaciones estratégicas que alteran justamente la dinámica del conflicto y las amenazas emergentes; logrando en cien años de historia el profesionalismo de miles de oficiales, suboficiales, soldados y empleados públicos al servicio de la FAC, que proyectan sus capacidades hacia el futuro con el objetivo de continuar volando, entrenando y combatiendo para vencer y generar condiciones de paz, justicia y convivencia social.

## REFERENCIAS

- Dávila et al. (2017). *El Conflicto en contexto: un análisis de las cinco macroregiones*. Bogotá: Javeriana.
- DNP. (s.f). *Departamento Nacional de Planeación*. Plan Colombia: Balance de los 15 Años. Disponible en: [https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documents/PLAN\\_COLOMBIA\\_Boletin\\_180216.pdf](https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documents/PLAN_COLOMBIA_Boletin_180216.pdf)
- Esquivel, Ricardo. (2016). La Fuerza Aérea Colombiana y el cese del conflicto armado (1998-2015). En Revista Científica General José María Córdova. Vol.14 no.17 Bogotá Jan./June 2026
- Esquivel. (2019). Fuerza Aérea Colombiana y operaciones decisivas (1998-2015). En: et. al. *Victorias desde el Aire: la Fuerza Aérea Colombiana y el término del conflicto armado* . Bogotá.
- FAC (2013). *Manual de Doctrina Básica Aérea Espacial*. FAC.
- FAC (2005). *Libro histórico del Comando Aéreo de Combate No. 4 Base Aérea "TC. Luis F. Pinto". Héroe por la Paz*. FAC.
- FAC. (2019). Folleto Informativo EMAVI. Disponible en: <https://www.incorporacion.mil.co/escuela-militar-de-aviacion-marco-fidel-suarez-0>
- FAC. (2019[a]). Fuerza Aérea Colombiana. Web. Disponible en: [www.fac.mil.co](http://www.fac.mil.co).
- FAC. 2018. *Manual de Doctrina Aérea* . Obtenido de Fuerza Aérea Colombiana.
- Hernández Douglas. (2015). AH-60L Arpia IV. El halcón que se convirtió en águila. *Air & Space Power Journal*. Vol. 27 Issue 3.
- Leal, F. (2002). Nuevos temas para la agenda de seguridad nacional gobierno de Cesar Gaviria Trujillo, 1990-1994. En F. L. Buitrago, *La seguridad nacional a la deriva: del Frente Nacional a la posguerra fría* (pág. 247). Bogotá: Alfaomega.
- Ministerio de Defensa Nacional (2019) Base de datos "Información de criminalidad, resultados operacionales, Delitos contra las propias tropas y pie de fuerza" Disponible en <https://www.mindefensa.gov.co/irj/porta/Mindefensa/contenido?NavigationTarget=navurl://5cf47cb90d2806d6e5ec8f23fc3ff64c>
- Mogollón. (2020). *La participación de la Fuerza Aérea colombiana en la Operación Marquetalia-1964* . En Oropendola: Volando con verdad. Bogotá: Ibañez.
- Pinto S., Rafael E. Base Aérea de Melgar. (1965) Notas Biográficas. Conferencia sobre aspectos históricos de la Base de Melgar, al curso No.1 de Oficiales Profesionales de la FAC, en la Base de Madrid en 1965.
- Prieto. (2014). *Seis tesis sobre la evolución del conflicto armado* document/5436b8cdbc6e1.pdf . FIP: <http://cdn.ideaspaz.org/media/website/>
- Revista Semana. (2018). *Así son los 'ángeles' de la FAC que rescatan heridos y enfermos en todo el país*. Obtenido de Revista Semana.
- Rodríguez, L. (2014). *Los pilares de la política integral de seguridad y defensa para la prosperidad como elementos determinadores para su consolidación* . Recuperado el 13 de Julio de 2016, de Universidad Militar Nueva Granada.



- Santos. (2019). La Operación Vuelo de Ángel: punto de inflexión en el conflicto armado interno. En E. e. al, *Victorias desde el Aire: La fuerza Aérea Colombiana y el término del conflicto armado*. Bogotá: Ibañez Cuarta Edición.
- Sarmiento, T. (2020). Entrevista años sesenta Fuerza Aérea Colombia. (SACOP, Vargas (2016) Las Fuerzas Armadas en el conflicto colombiano: antecedentes y perspectivas. La Carreta Política. Bogotá.
- Vargas y Estrella (2013). Impacto del gasto de la defensa en el crecimiento económico de Colombia en los últimos veinte años. *Revista General José María Córdoba*, 11(11).



# FUERZA AÉREA COLOMBIANA

ASÍ SE VA A LAS ESTRELLAS

DEPARTAMENTO ESTRATÉGICO  
ASUNTOS JURÍDICOS Y DERECHOS HUMANOS

SECCIÓN ESTRATÉGICA  
ANÁLISIS, CONTEXTO Y POSCONFLICTO

