

Debate: Accidentes aéreos Fuerzas Militares

12 de agosto de 2015
Comisión II de Senado

Homenaje a pilotos y tripulantes de las fuerzas armadas que han perecido en los accidentes de las aeronaves militares



Razones de este debate

- En un contexto de proceso de paz, es relevante la cuestión del presupuesto militar y su uso, así como la verificación de la defensa nacional específicamente la situación de la defensa estratégica. LA CUESTIÓN DE LAS ARMAS SUS COSTOS, SU USO TRANSPARENCIA EN LA CONTRATACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL PRESUPUESTO MILITAR.
- Nos interesa salvar vidas de los integrantes de la FAC y evitar los riesgos a la población civil, y proteger el patrimonio público.
- Igualmente que la política de seguridad nacional responda a los criterios de eficiencia, austeridad, anticorrupción y una doctrina adecuada de defensa de la integridad territorial y de los ciudadanos colombianos.
- Evitar que el peor enemigo de nuestra soberanía sea la corrupción, en el manejo de los recursos públicos, que ponen los intereses de negocios por encima de la vida de los integrantes de nuestras Fuerzas Armadas.

I. CASOS

1. Casa CN235

- Accidente el 31 de julio 2015, FAC 1261, mueren once militares. Se habla de fallas en un motor.
- Nota de RCN y Caracol televisión y declaración del comandante de la Fuerza Aérea, CARLOS EDUARDO BUENO. Se reconoce que las aeronaves sí son modificadas. Pero niega que las modificaciones introducidas a la aeronave sean causa del accidente en Codazzi, Cesar.
- La modificación de estas aeronaves fabricadas para transporte, consistió en convertirlas en aeronaves de inteligencia (EW) adaptándoles alrededor de 36 antenas y un RADOME o MORRO que es un radar, en su fuselaje, cambios que afectan la aeronavegabilidad desde el punto de vista de masa y balance, favoreciendo formación de hielo sin que se le dotara de sistemas de detección y combate de ese fenómeno en las partes modificadas y respecto de lo cual tampoco se hicieron pruebas bajo esas condiciones.
- La modificación estuvo a cargo de la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana –CIAC-, que utilizó a la empresa ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES (IAI) para desarrollarla. Llama la atención que quien es hoy el Gerente de la CIAC General (RA) FLAVIO ENRIQUE ULLOA ECHEVERRI, fue el mismo que estuvo en la Jefatura de Operaciones Logísticas Aeronáuticas y Jefatura de Operaciones Aéreas cuando se contrató la modificación de las aeronaves Súper King con la misma IAI. VEREMOS LA SITUACIÓN DE LOS SUPER KING.
- Lo que no se ha dicho es que eso ha ocurrido desde siempre y en buena parte de las flotas que utilizan las FFAA.
- A pesar de tratarse de aeronaves de Estado, de uso militar, por la sola exigencia de la seguridad operacional de la misma, no se obtuvo respectivo CERTIFICADO STC FAA Supplemental Type Certificate necesario cuando se realizan modificaciones de tipo estructural en aeronaves que involucra a la empresa fabricante y a la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos de América FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA), esto es que no se contó con el certificado del fabricante AIRBUS Military (Quien adquirió a la compañía CASA fabricante original del avión) o de la FAA que avalaran la seguridad de la operación de la aeronave, su confiabilidad una vez realizadas TODAS las modificaciones. **¿ESO ES VERDAD MINISTRO Y COMANDANTE?**

EL UNIVERSAL

Once militares muertos por caída de avión en Codazzi, Cesar

31 de julio de 2015



Continúa investigación sobre causas de accidente de avión de la FAC

2 de agosto de 2015



2. La historia de los aviones fantasma (AC47 T)

- La aeronave AC-47-T, en su versión original, es una DC-3 fabricada por la empresa norteamericana Douglas Aircraft Company desde el año de 1935, para uso civil en las ramas comercial y de transporte. Colombia adquirió varias de esas aeronaves y entre los años 1993 a 2002 las envió a la empresa Basler Turbo Conversions en los Estados Unidos para su conversión a BT-67 en la cual no se varía su connotación de aeronave de uso civil siendo adoptado en Colombia como AC-47-T para uso militar (aeronave de ataque con armamento) que supone mayor esfuerzo aerodinámico y mayor masa.
- PREGUNTA: A pesar de tratarse de aeronaves de Estado, de uso militar, por la sola exigencia de la seguridad operacional de la misma, no se obtuvo respectivo *STC FAA Supplemental Type Certificate* necesario cuando se realizan modificaciones de tipo estructural en aeronaves que involucra a la empresa fabricante y a la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos de América FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA), esto es que no se contó con el certificado del fabricante Douglas Aircraft Company o de la FAA que avalaran la seguridad de la operación de la aeronave, su confiabilidad, una vez realizadas TODAS las modificaciones.
- Accidente del 18 de febrero de 2009 (FAC 1670). "Tres hipótesis sobre accidente de 'avión fantasma' cerca a base de Palanquero investigan autoridades". <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4824895>.
- Versión inicial: algún percance en el interior de la nave, problemas técnicos o un error humano habrían provocado el desplome de la aeronave, que dejó cinco tripulantes muertos. Cayó en entrenamiento y murieron 5 tripulantes. FAC 1670. El piloto, mayor Mauricio Tobón y la tripulación fueron acusados de haber cometido errores y que el accidente se debió a fallas humanas. La familia del oficial Tobón protestó por ese tratamiento y señaló en una carta pública que se trataba de un oficial condecorado y reconocido.
- El caso fue conciliado, curiosamente solo para algunos familiares que demandaron (Radicado No. 1700123000020110016200 del Tribunal Administrativo de Manizales) mientras que permanecen demandas como el Radicado No. 17001233100020110003601 del Consejo de Estado)
- Al oficial encargado del área de confiabilidad, **CAPITÁN LEONARDO ÁLVAREZ** que detectó e informó la presencia del fenómeno de «flutter» en esa flota, se le relevó de su cargo como Director de Confiabilidad, se le abrieron 2 investigaciones disciplinarias y una investigación penal de las cuales, después de años de defensa fue absuelto, y luego se le retiró del servicio debiéndose revocar esa decisión, no siendo escogido, este año, para realizar el curso de Estado Mayor de ascenso a Teniente Coronel a pesar de tratarse de un oficial de méritos innegables. Igualmente, después de ser el área de Confiabilidad una Dirección de la Jefatura de Operaciones Logísticas Aeronáuticas, pasó a ser una simple división del área de mantenimiento aeronáutico. En ese entonces el Jefe de Operaciones Logísticas Aeronáuticas era el señor General (RA) FLAVIO ENRIQUE ULLOA ECHEVERRI hoy Gerente CIAC.
- El aludido fenómeno cosiste en una vibración excesiva en la estructura de la aeronave causada por su pérdida de aeronavegabilidad originada en las modificaciones a que fue sometida que afectaron su peso y balance y que conlleva el daño interno y microscópico de sus componentes. Esta flota continúa en operación a pesar de su inseguridad y en el presente año el FAC 1686 presentó otro incidente. Importante frente al caso es el análisis de la gran cantidad de repuestos adquiridos para una flota que debió salir de operación hace ya bastante tiempo y los gastos de su mantenimiento.
- Antes del accidente del FC 1670 la vibración "Flutter", con pleno conocimiento de la Fuerza Aérea, se había presentado ya desde el año 2004 en las aeronaves **FAC 1667 y 1686, y en la Policía Nacional en los PONAL 0211 y 0258.**

La historia de los aviones Fantasma (AC47 T)



Accidente del 18 de febrero de 2009 (FAC 1670). "Tres hipótesis sobre accidente de 'avión fantasma' cerca a base de Palanquero investigan autoridades"

Versión inicial: algún percance en el interior de la nave, problemas técnicos o un error humano habrían provocado el desplome, que dejó cinco tripulantes muertos. El piloto, mayor Mauricio Tobón y la tripulación fueron acusados de haber cometido errores y que el accidente se debió a fallas humanas.

3. Aviones T-34

- Avión de entrenamiento, asignados a la Escuela Militar de Aviación –EMAVI. Flota de 12 aeronaves. Venían presentando fallas porque son muy viejos. Hace 10 años deberían haber salido de servicio.
- Los sacaron de servicio en junio de 2013, luego de que uno de esos aviones (FAC 2304) se accidentó el 14 de marzo de ese año. Murió el coronel RICARDO CORTÉS y Subteniente JUAN CAMILO LANCHEROS ACOSTA.
- Revista Semana. “FAC investiga un accidente de avión”, 14 de marzo de 2013.
- A estos aviones, fuera de haberse adquirido gran cantidad de repuestos, se les había cambiado el motor para el año 2012.
- A pesar de tratarse de aeronaves de Estado, de uso militar, por la sola exigencia de la seguridad operacional de la misma, no se obtuvo respectivo STC FAA Supplemental Type Certificate necesario cuando se realizan modificaciones de tipo estructural en aeronaves que involucra a la empresa fabricante y a la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos de América FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA), esto es que no se contó con el certificado del fabricante AIRBUS Military (Quien adquirió a la compañía CASA fabricante original del avión) o de la FAA que avalaran la seguridad de la operación de la aeronave, su confiabilidad una vez realizadas TODAS las modificaciones.
- Por el accidente se adelantan demandas como el Radicado No. 11001333603520150036600 Del Juzgado 35 Administrativo de Bogotá D.C.

Aviones T-34

Se Accidenta Avión de Entrenamiento T-34 Mentor en la Escuela Militar de Aviación



Los sacaron de servicio en junio de 2013, luego de que uno de esos aviones (FAC 2304) se accidentó el 14 de marzo de ese año. Murió el coronel RICARDO CORTÉS y Subteniente JUAN CAMILO LANCHEROS ACOSTA.

4. Aviones Súper King 350

- Aviones construidos por la Beechcraft. Avión ejecutivo de 12 pasajeros.
- El 7 de septiembre de 2010 se accidentó el FAC 5747, murieron 6 tripulantes, entre quienes estaba el teniente coronel Arturo Ernesto Colmenares.
- Era un avión comercial para granjeros en EEUU y por encargo de la Fuerza Aérea Colombiana siendo Jefe de Operaciones Logísticas Aeronáuticas y luego Jefe de Operaciones Aéreas el señor General FLAVIO ENRIQUE ULLOA ECHEVERRI hoy Gerente CIAC, la empresa ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES (I.A.I) lo convirtió en un avión de inteligencia. Hubo que incorporarle un dispositivo de inteligencia ("morro") aparato radar, alrededor de 14 antenas y abajo un visor infrarrojo FLIR.
- La modificación de estas aeronaves fabricadas para transporte civil, consistió en convertirlas en aeronaves de inteligencia (EW) adaptándoles alrededor de 14 antenas, FLIR y un RADOME o MORRO que es un radar, en su fuselaje, cambios que afectan la aeronavegabilidad desde el punto de vista de masa y balance, favoreciendo formación de hielo sin que se le dotara de sistemas de detección y combate de ese fenómeno en las partes modificadas y respecto de lo cual tampoco se hicieron pruebas bajo esas condiciones.
- A pesar de tratarse de aeronaves de Estado, de uso militar, por la sola exigencia de la seguridad operacional de la misma, no se obtuvo respectivo STC FAA Supplemental Type Certificate necesario cuando se realizan modificaciones de tipo estructural en aeronaves que involucra a la empresa fabricante y a la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos de América FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA), esto es que no se contó con el certificado del fabricante HAWKER BEECHCRAFT CORPORATION o de la FAA que avalaran la seguridad de la operación de la aeronave, su confiabilidad, una vez realizadas TODAS las modificaciones, la aeronavegabilidad la certificó la propia FAC.

Aviones Súper King 350

El 7 de septiembre de 2010 se accidentó el FAC 5747, murieron 6 tripulantes, entre quienes estaba el teniente coronel Arturo Ernesto Colmenares.



Demanda administrativa caso Súper King

Honorables Magistrados
Tribunal Administrativo de Caldas
Atención: Honorable Magistrado Ponente **AUGUSTO RAMON CHAVEZ MARIN.**
E. S. D.

REF: Acción: Reparación Directa.
Radicado No. 17-001-23-00-000-2011-00036-00.
Demandada: NACION-MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL-FUERZA AEREA COLOMBIANA.
Demandantes: MARIA TERESA BOTERO,
NATALIA TOBON BOTERO
NICOLAS OREJUELA BOTERO.

Honorables Magistrados:

[REDACTED], identificado con la cédula de ciudadanía No. [REDACTED] de Bogotá D.C., abogado con Tarjeta Profesional [REDACTED] del Consejo Superior de la Judicatura, domiciliado y residenciado en Bogotá D.C., en mi calidad de apoderado de los señores **MARIA TERESA BOTERO MUÑOZ**, mayor de edad, domiciliada y residenciada en Bogotá D.C., identificada con la cédula de Ciudadanía No. [REDACTED] expedida en Manizales (Caldas), **NATALIA TOBON BOTERO**, mayor de edad, domiciliada y residenciada en Bogotá D.C., identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.417.375 expedida en Bogotá, y **NICOLAS OREJUELA BOTERO**, mayor de edad, domiciliado y residenciado en Cali (Valle del Cauca), identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.285.618 de Cali (Valle del Cauca), en su calidad de Madre y Hermanos del señor Mayor (Q.E.P.D.) **MAURICIO TOBON BOTERO**, respectivamente, según poder por sustitución adjunto (Anexo No. 1 demanda inicial y escrito de corrección) y poder principal (Anexo No. 2), mediante el presente escrito comedidamente manifiesto a los Honorables Magistrados que acudo ante ustedes en ejercicio de la Acción de

5. Los Cessna A-37

- Los problemas se extienden además a la flota de Cessna A-37.
- 3 de agosto 2005 en la maniobra de despegue uno de estos aviones presentó fallas técnicas.
- El 17 de junio de 2009 se presentó una avería en el sistema de aterrizaje de otro de estos aparatos.
- Falla que se repitió en otras unidades el 6 de abril del 2010 y luego el 1 de julio del 2012 durante el despegue.
- 23 de junio de 2012, se accidenta aeronave en Cundinamarca, dejando 4 muertos.
- 20 de abril del 2013 se presentó avería en los sistemas hidráulicos de otro de estos aviones.
- el 14 de junio de ese mismo año, una falla afectaría el tren de aterrizaje de otra más de estas aeronaves.
- Un año después, el 24 de julio de 2014, dos pilotos de la FAC murieron, luego de que un incendio se presentara en la cabina del A-37 FAC 2162 (el mismo de los problemas hidráulicos en abril del 2013) cambio de guaya de inyección sin ningún tipo de certificado que garantizara la seguridad de la aeronave a pesar de ser aeronave de Estado, ni del fabricante ni de la FAA.

El País

Accidente de avión del Ejército dejó cuatro muertos en Cundinamarca

Sábado, Junio 23, 2012



6. Flota Kfir TC-12

- En Colombia, la aviación estratégica está basada en Black Hawk y Kfir TC-12.
- Al día de hoy ni uno solo de los Kfir es apto para volar.
- Colombia compró a Israel los Kfir que eran aeronaves modificadas a partir del francés Mirage, pero nunca el gobierno francés dio certificación para esa modernización (www.defensa.com).
- Proceso de contratación se inició en 2008 y la entrega efectiva fue en 2009.
- El contrato comprendió la compra de 13 aviones a Israel y la conversión de 11 que ya se tenían de una compra realizada durante la década de 1980. Acuerdo de mantenimiento y reparaciones con empresa israelí IAI, la cual ha dado muestra de no tener capacidad de arreglo en la práctica de hacer reparaciones que brinden confiabilidad. A 5 años de realizado el acuerdo sigue vigente y en uso relativo de las 24 aeronaves que hacen parte de la flota.
- El primero que llegó se salió de la pista en Cartagena. Terra.com.co, "Kfir de la FAC se sale de la pista en Cartagena", 21 de julio de 2009, <http://www.terra.com.co/noticias/galerias/gal90900-avion-kfir-de-la-fac-se-sale-de-la-pista-en-cartagena.htm>.

Cartagena, 21 de julio de 2009

Avión de guerra tipo Kfir, que hace parte de una flotilla de trece cazabombarderos que la FAC contrató en 2007, se accidentó en la cabecera de la pista del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena. **Foto: AFP**



Accidentes Flota Kfir

- Desde 2009 a 2014 se informaron 9 novedades operacionales significativas relacionadas con el motor.
- 30 de septiembre de 2010, causa: fatiga del material en uno de sus alabes.
- 27 septiembre de 2013, causa: falla del motor al despegue, falla severa en la planta motriz.
- 31 de diciembre de 2014, estancamiento del RPM, posible falla de la planta motriz
- El 19 de noviembre de 2014 la aeronave Kfir FAC 3007 sufre una novedad operacional significativa, se le apaga el motor en pleno vuelo, afortunadamente la tripulación logra reencender el motor.

Aspectos técnicos de los daños sufridos por Flota Kfir

- En un lapso de 17 meses se han presentado 3 accidentes, con el saldo de un piloto fallecido y 3 lesionados.
- **En promedio de tiempos de vuelo fue 1.33 horas, entre fallas presentadas durante 2013 en aviones Kfir.**
- La evaluación de confiabilidad al final de 2014 fue 16.6 % un 53.4 % menos del 70% que es el promedio meta de la FAC.
- **Durante 2014, la flota Kfir voló 645 horas durante las cuales se presentaron dos accidentes.**
- Estos daños tuvieron un costo aproximado de 23 mil 300 millones de pesos.

Se accidentó un avión Kfir de la Fuerza Aérea Colombiana

País - Septiembre 27 de 2013, 8:43 am



País - Septiembre 27 de 2013, 8:43 am



Kfir, foto de archivo AFP.

El País

Fuerza Aérea confirmó accidente de avión Kfir en La Dorada, Caldas

31 de diciembre de 2014.

Estancamiento del RPM, posible falla de la planta motriz.





Se accidenta avión Kfir TC-12 de la Fuerza Aérea Colombiana.

23 de enero de 2010



Caso accidente FAC 3006

- El 18 de febrero de 2014, sufre accidente el FAC 3006 falleciendo el piloto señor Teniente Coronel FRANCISCO LLANES FERREIRA y salvando su vida, con lesiones, por eyección, el señor Capitán ANTONIO NIÑO.
- En un vuelo de entrenamiento el Coronel LLANES da la orden de eyección, él no pudo hacerlo porque en el manual del Kfir la instrucción de uso de la palanca de eyección es diferente con la adecuación introducida para convertirlo en Kfir, no obstante la operación de esa palanca es igual al del original Mirage. Su compañero sí pudo hacerlo, aunque con el sistema secundario de eyección, y se salvó de morir en el accidente.

Copiloto de Kfir murió en accidente en Norcasia (Caldas)



El 18 de febrero de 2014, sufre accidente el FAC 3006 falleciendo el piloto señor Teniente Coronel FRANCISCO LLANES FERREIRA y salvando su vida, con lesiones, por eyección, el señor Capitán ANTONIO NIÑO.

Otros informes sobre elementos técnicos de fallas en los Kfir

- La probabilidad de ocurrencia de futuros eventos de seguridad derivados de las fallas de la planta matriz de las aeronaves es frecuente.
- Según uno de los informes, la falla de la planta matriz en la flota KFIR es considerada de nivel A, es decir, **considerada catastrófica**.
- Se califica como de Riesgo Extremo por lo tanto no se le debería permitir ninguna operación.
- Hoy la totalidad de la flotilla es inoperable.
- Versiones de los mismos técnicos encargados de reparar la flota Kfir dice que no tienen los conocimientos ni el entrenamiento para llevar a cabo un mantenimiento de más alto nivel a estas aeronaves y que no pueden garantizar que se volverán a presentar nuevos accidentes.
- Esta situación tan crítica ha producido que se disminuyan las posibilidades que los integrantes de la FAC tenga horas de prácticas de vuelo.
- El personal de pilotos es consciente del riesgo que implica las operaciones en la flota Kfir.
- La compañía israelí fue quien suministró, reparó, modificó, modernizó, hizo mantenimiento y proveyó repuestos de los aviones a pesar de que se siguen presentado los accidentes. No tiene el grado de confiabilidad requerido para seguir adelantado las inspecciones, mantenimiento y provisión de repuestos de las aeronaves cuyos serios problemas de seguridad hacen pensar que lo más recomendable es su baja del servicio.

Recomendaciones relevantes

- Iniciar de manera prioritaria contratación y adquisición de una nueva flota de aviones de superioridad aérea garantizando la defensa estratégica de la patria.
- Evitar el uso de la flota Kfir para misiones típicas de la FAC, solo si existe un ataque a nuestra soberanía.
- Cambiar la planta motriz de la aeronave por un nuevo motor que cuente con un flujo adecuado de repuestos.

7. Los Supertucano

Adquiridos a Brasil, fueron artillados y se les están desgarrando las estructuras.

Los problemas técnicos que presentan estas aeronaves se relaciona con el artillamiento que fue realizado por Colombia, pues Brasil los suministró sin este.

8. El caso caso de los Black Hawk

- La Flotilla de Black Hawk también ha presentado problemas de índole técnico con desenlaces fatales y no fatales.
- El 15 de diciembre de 2012 se accidenta el helicóptero de la Fuerza Aérea Colombiana FAC 4130 sin consecuencias fatales.
- El 24 de febrero de 2014 se accidenta el helicóptero del Ejército nacional EJC 2160 con saldo de 4 muertos.
- El 26 de febrero de 2015 se accidenta el Helicóptero del Ejército Nacional EJC 2164 sin desenlaces fatales.
- El 10 de mayo de 2015 se accidenta el Helicóptero del Ejército Nacional EJC 2148 con desenlace fatal de 4 muertos.

Caso accidente Black Hawk en Providencia



15 de diciembre de 2012. Piloto sobrevive y se inicia solo investigación por falla humana. Se descarta la investigación técnica y el piloto es retirado. Se inicia acción legal y descubren la falla técnica en la varilla de control.

Dos Black Hawk UH-60 accidentados en 2015

EL TIEMPO

Dos naves militares han caído este año por culpa del clima

Las Fuerzas Militares descartaron un ataque guerrillero en el accidente de helicóptero el domingo.



Cuatro militares muertos en accidente aéreo en el Meta

24 de febrero de 2014



Generales retirados visitan la unidad más antigua de la Fuerza Aérea

23 de Enero de 2015



El Comando Aéreo de Mantenimiento, CAMAN, recibió con orgullo a los **generales retirados de la Fuerza Aérea Colombiana, Luis Fernando Medrano Jaramillo, Flavio Ulloa Echeverry y Fernando Soler Torres**, quienes compartieron un almuerzo con el comandante de la Unidad el Coronel Iván Hidalgo Giraldo, quien los guió por un recorrido en las instalaciones de la Unidad.

Generales retirados visitan la unidad más antigua de la Fuerza Aérea

23 de Enero de 2015



Flavio Enrique Ulloa Echeverry
Jefe de operaciones logísticas y aéreas
Fuerza Aérea Colombiana
(2008 – 2011)

Ahora



Flavio Enrique Ulloa Echeverry
Gerente y Representante Legal
de CIAC (desde 2013)
General Retirado de la Fuerza Aérea

El Comando Aéreo de Mantenimiento, CAMAN, recibió con orgullo a los **generales retirados de la Fuerza Aérea Colombiana, Luis Fernando Medrano Jaramillo, Flavio Ulloa Echeverry y Fernando Soler Torres**, quienes compartieron un almuerzo con el comandante de la Unidad el Coronel Iván Hidalgo Giraldo, quien los guió por un recorrido en las instalaciones de la Unidad.

Generales retirados visitan la unidad más antigua de la Fuerza Aérea

23 de Enero de 2015



Luis Fernando Medrano Jaramillo
Exgerente de CIAC
General Retirado de la Fuerza Aérea

Ahora



Luis Fernando Medrano Jaramillo
AVCO Aviation Consultants SAS
Representante Legal

El Comando Aéreo de Mantenimiento, CAMAN, recibió con orgullo a los **generales retirados de la Fuerza Aérea Colombiana, Luis Fernando Medrano Jaramillo, Flavio Ulloa Echeverry y Fernando Soler Torres**, quienes compartieron un almuerzo con el comandante de la Unidad el Coronel Iván Hidalgo Giraldo, quien los guio por un recorrido en las instalaciones de la Unidad.

II. Conclusiones derivadas de los casos

Tipo de situaciones que generan la preocupación

- Accidentes fatales y no fatales, pero muy graves.
- Eventos que estuvieron cerca de ser un accidente.
- Falta de confiabilidad y aseguramiento de la calidad en mantenimiento.
- Pérdida de la moral en la tropa de tripulantes de las aeronaves que causa solicitudes de retiro, traslados, bajas de vuelo, traumas de tipo psicológico, etc., a tal punto que la Fuerza Aérea emitió una Directiva Permanente (No. 057 del 23 de noviembre de 2011), que a todas luces es inconstitucional, en la cual obliga a permanecer en la institución, contra su voluntad, a miembros de tripulaciones, en especial pilotos por largo tiempo y a pesar que ya no desempeñen labores de vuelo.

El control y la evaluación de confiabilidad se ha disminuido

- DISMINUYE CONTROL AUMENTAN LOS ACCIDENTES.
- Las personas más preparadas para realizar los procesos de determinación de la confiabilidad han sido excluidos de esas labores, entre ellas el Mayor de la institución.
- La Unidad es disminuida en su papel y rol, y es puesta como dependiente bajo el área de mantenimiento.
- Desde esa época se nota una disminución concreta de la confiabilidad y se aumenta la ocurrencia de los accidentes en las flotas de A-37, Kfir, T-34, AC-47T, y Black Hawk.

Consecuencias de esta situación

- En la actualidad la FAC no puede garantizar seguridad a los miembros de la flota de aviones fantasma, Kfir, T-34, Cessna y Black Hawk, ENTRE OTROS.
- En la actualidad la FAC no tiene la capacidad de garantizar la seguridad e integridad física de la población y de su bienes inmuebles, cuando operan estas flotas que llevan combustibles y armas, como dicen informes de los que aquí se habla.
- Incertidumbre con la inversión de los recursos del Estado colombiano.

Existe una política de adecuaciones no controlada

- Las Flotillas de Fantasma, Cessna, Kfir, Black Hawk, el Casa y Súper King están siendo sometidas a procesos de adecuación que no han contado con un proceso correcto de certificación de aeronavegabilidad, asumiendo la propia institución esa certificación la cual, como lo demuestra la accidentalidad, no es confiable.
- Elementos reparados que fallan en poco tiempo.
- COMPRA ABUNDANTE DE REPUESTO Y A LARGO PLAZO QUE OBLIGA A QUE SIGAN EN VUELO LAS AERONAVES. IMPLICA REPARACIÓN Y NO A RENOVACIÓN.
- Las MODIFICACIONES generan una necesidad de mantenimiento y suministro de repuestos permanente. Es necesario dilucidar cuál es la relación con las compañías extranjeras. Se genera una dependencia y éstas responden o no responden a su antojo.
- Igualmente se debe tener en cuenta que en el caso del Kfir y el Súper King estas flotas están compuestas por aviones de segunda y que a su vez han sido adaptadas para su nuevo uso.

Investigaciones de Seguridad, en Justicia Penal Militar y en justicia civil

- Por cada accidente de aeronaves militares se adelanta una Investigación de Seguridad, que en el caso de la FAC se asigna a la Inspección General. Esas investigaciones, como cualquiera sobre accidentes aéreos, busca establecer las causas del accidente a fin de sustentar una política de prevención y no repetición. No obstante, hoy esas investigaciones se están convirtiendo más en una maniobra para ocultar las causas reales del accidente aéreo como en el caso del FAC 5747 en el que se culpó exclusivamente a la tripulación, o del FAC 4130 en el que se oculta una falla técnica en la varilla del COTROL RODS que causó el accidente y también se quiere culpar al piloto. PRIORIZAN LA INVESTIGACIÓN SOBRE FALLA HUMANA Y DESESTIMAN SOBRE FALLA TÉCNICA.
- Se tiene conocimiento de varias demandas ante tribunales administrativos en diferentes departamentos y de 44 procesos por reparación directa contra la Fuerza Aérea que se tramitan ante Consejo de Estado. ¿CUÁNTO LE VA A COSTAR AL ESTADO?. No se adelantan acciones de repetición contra responsables
- Igualmente, se han adelantado Investigaciones de tipo penal, por la Justicia Penal Militar, sobre los accidentes, las cuales, hasta ahora, tienen el común denominador haber sido archivadas en su gran mayoría sin que en ellas se haya llegado a realizar un análisis profundo y técnico del tema que permita saber las causas reales de los accidentes y sus verdaderos responsables.

Procesos ante Consejo de Estado



CONSEJO DE ESTADO

Tribunal Supremo de lo Contencioso Administrativo y Cuerpo Supremo Consultivo del Gobierno

INICIO

NUESTRA ENTIDAD

RELATORÍA

JURISDICCIÓN

CONSEJEROS

PRENSA

CONSULTA POR NOMBRE DE:

DEMANDADO SELECCIONADO: fuerza aerea

Nro	NÚMERO UNICO	FECHA	PONENTE	DEMANDANTE/PETICIONARIO	DEMANDADO	CLASE
1	05001233100020050064701	14/06/2012	OLGA MELIDA VALLE DE DE LA HOZ	CLAUDIA PATRICIA ARANGO GARCIA Y OTROS	NACIÓN MINISTERIO DE DEFENSA EJERCITO NACIONAL FUERZA AEREA COLOMBIANA	ACCION DE REPARACION DIRECTA
2	05001233100020060335401	30/01/2013	HERNAN ANDRADE RINCON	CONSORCIO LLANO GRANDE	MINSITERIO DE DEFENSA FUERZA AEREA DE COLOMBIA	ACCION CONTRACTUAL
3	05001233100020100177601	28/08/2013	HERNAN ANDRADE RINCON	GLINDER MORENO ZUÑIGA	LA NACION - MINSITERIO DE DEFENSA FUERZA AEREA	ACCION DE REPARACION DIRECTA

Los anuncios de nuevas compras de aviones

- Las noticias indican que el Gobierno se plantea la posibilidad de comprar aviones ya usados, “de segunda” a los cuales luego se les adelantaría procesos de “modernización”, es decir compra de equipos, aviónica, instalaciones, pruebas y posterior mantenimiento y reparación, sin contemplar certificación de fabricantes sobre confiabilidad. Es el caso de los F-16.
- Se pretende repotenciar 2 aeronaves tipo Mirage que estaban en abandono en el CACOM-1 invirtiendo recursos importantes sobre aeronaves inservibles.
- Esta información ha sido desmentida por la FAC diciendo que busca aviones modernos.

Conclusiones

- 11 incidentes desde el 2009, que involucraron diez aviones y que ocasionaron el sacrificio – innecesario– de tres pilotos, caso Kfir.
- Flota Black Hawk por lo menos 24 muertos.
- Fallas en los Cessna han ocasionado la pérdida de 2 vidas de importante oficiales de la FAC.
- En el caso de los Súper King se perdieron las vidas de 6 personas.
- En el caso de la Flotilla Casa se perdieron la vida de 11 miembros de la FAC.
- En el caso de los AC 47 T se perdieron 5 vidas.
- T-34 se perdieron 2 vidas.
- Se han perdido, en forma total, las aeronaves involucradas que significa un alto costo económico.
- SE CAEN EN ENTRENAMIENTO, LO QUE QUIERE DECIR QUE NO ESTÁN APTAS PARA VOLAR.
- La moral de la tropa se encuentra decaída.
- No puede garantizarse la operación segura de las aeronaves.
- No hay garantía de imparcialidad y rigorismo técnico en las investigaciones de los accidentes.
- No hay imparcialidad y rigorismo en las Investigaciones penales que adelanta al Justicia Penal Militar.
- Existe afectación económica por las obvias reparaciones que se deben pagar a las víctimas de los accidentes.
- LOS COSTOS SON ASTRONÓMICOS

Recomendaciones

- ES NECESARIO REORIENTAR EL GASTO MILITAR.
- El proceso de certificación de aeronavegabilidad y confiabilidad debe ser ubicado en una INSTANCIA con suficiente poder e independencia del mando.
- La investigación de seguridad de los accidentes ocurridos debe ser realizada por órganos independientes, que permitan una investigación imparcial, de calidad y que permitan tomar medidas confiables hacia futuro para evitar nuevos riesgos.
- Las investigaciones penales adelantadas por los accidentes de la aeronaves deben ser asumidas por la Justicia Penal Ordinaria, dada la ineficiencia mostrada por la Justicia Penal Militar.
- SOLICITO A CONTRALORÍA, PROCURADURÍA Y DEFENSORÍA DEL PUEBLO SU intervención urgente, inmediata y efectiva en todos los procesos de compra de aeronaves, reparación, mantenimiento, compra de repuestos, por lo menos durante 20 años atrás, examinando también el patrimonio de todos y cada uno de las personas que participaron o suscribieron esos actos jurídicos.