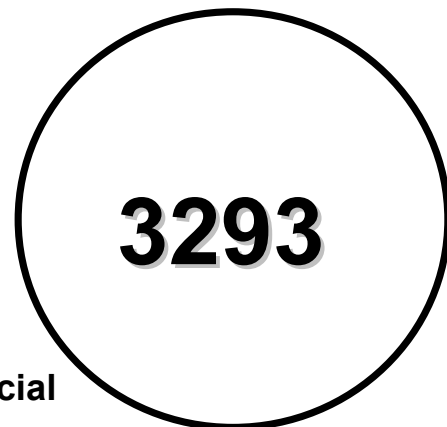


Documento Conpes



Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

AUTORIZACIÓN A LA NACIÓN PARA CONTRATAR OPERACIONES DE CRÉDITO EXTERNO HASTA POR US\$ 234.56 MILLONES O SU EQUIVALENTE EN OTRAS MONEDAS PARA LA REPOSICIÓN DE LOS AVIONES DE COMBATE TÁCTICO DE LA FUERZA AÉREA COLOMBIANA

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DNP-DJS-SSD

Versión aprobada

Bogotá D.C., 28 de junio de 2004

I. INTRODUCCION

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 41 Parágrafo 2º, Inciso 4 de la Ley 80/93, y el Artículo 8º, Literal a, Numeral 1 del Decreto 2681/93, se somete a consideración y concepto del Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES- la autorización a la Nación para contratar operaciones de crédito externo hasta por US\$ 234.56 millones o su equivalente en otras monedas con el fin de financiar la compra de aviones de combate táctico para fortalecer a la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) en sus capacidades de control del espacio aéreo, de cumplimiento de misiones de ataque aire-tierra y aire-aire, de vigilancia y de reconocimiento armado.

El proyecto que se somete a consideración del CONPES está contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, apunta al logro de los objetivos de la Política de Defensa y Seguridad Democrática y su ejecución inicia en la vigencia fiscal del año 2005.

Así mismo, dada la indudable importancia del proyecto para el logro de los objetivos de política del Gobierno Nacional y del sector, se solicita al CONPES declararlo de importancia estratégica, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 10, literal c de la Ley 819 de 2003, con el fin de comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras que superan el presente período de gobierno.

II. OBJETIVO

El objetivo del proyecto es la adquisición de 24 aviones turbohélice¹ nuevos, con el fin de enfrentar la amenaza del tráfico ilícito de drogas, el conflicto armado interno y la defensa nacional. Estas aeronaves serán utilizadas para misiones de interdicción, apoyo aéreo cercano, vigilancia y reconocimiento aéreo armado.

¹ El estudio técnico realizado por la Fuerza Aérea Colombiana estimó para una primera fase, que corresponde al objeto del presente documento, la adquisición de aviones turbohélice, y en una segunda fase, la adquisición de aviones turbofan. Los aviones turbohélice cuentan con un tipo de motor que produce **tracción** medida en caballos de potencia, mientras que el de los aviones turbofan produce **empuje**, medido en libras o kilogramos de empuje.

Se requiere de aeronaves nuevas, provenientes de su fabricante original, de tecnología moderna, multipropósito, con un sistema integrado de armamento y equipos especiales operacionales, con todos sus sistemas y subsistemas debidamente probados, certificados y en óptimo estado de aeronavegabilidad. Así mismo, es necesario adquirir un paquete de repuestos, equipos y herramientas especiales para la operación de las aeronaves, al igual que los manuales técnicos, equipos de instrucción y entrenamiento y capacitación de las tripulaciones y el personal técnico de mantenimiento.

Los equipos a adquirir permitirán completar 2 escuadrones², cantidad esencial para descentralizar los aviones de combate con el fin de enfrentar y contrarrestar de manera oportuna cualquier amenaza en el territorio colombiano. Las bases aéreas logísticas sede de estos escuadrones serán la Base Aérea Luis F. Gómez Niño, ubicada en Apiay (Meta) y la Base Aérea Mayor General Alberto Pauwells Rodríguez, en Malambo (Atlántico)³.

III. ANTECEDENTES

Los aviones de combate táctico con los que cuenta actualmente la FAC tienen más de 30 años de uso, hecho que dificulta su operación y mantenimiento. Por su estado ha sido necesario retirar del servicio algunos de ellos. Con los aviones disponibles no se tiene capacidad de cobertura suficiente del territorio nacional para que la FAC cumpla eficazmente sus funciones de control del espacio aéreo y ataque aire-aire y ataque aire-tierra, limitando el empleo de la fuerza en operaciones combinadas de interdicción del narcotráfico y operaciones conjuntas o autónomas de control del orden público interno. Esta situación se agrava dada la extensión geográfica del país, la amplia distribución territorial del conflicto interno, y la cantidad e intensidad de operaciones aéreas que exige la amenaza. Los problemas específicos de las aeronaves se presentan a continuación:

² Escuadrón: grupo de aeronaves y tripulaciones bajo el mando de un líder.

³ Las aeronaves tendrán su sede en Apiay y Barranquilla por conveniencia técnica y logística, pero esto no impide que se puedan ubicar escuadrones en diferentes zonas del país.

1. Situación del equipo A-37

Los aviones A-37 fueron fabricados en el año de 1962 y utilizados por el Gobierno de los Estados Unidos durante más de 18 años, tiempo durante el cual fueron empleados en guerras como la del Vietnam.

Entre 1979 y 1981 fueron donadas al Gobierno Colombiano las 12 primeras aeronaves; entre 1984 y 1985 llegaron al país 12 más y en 1989, se recibieron las últimas 8, para un total de 32. Entre 2002 y 2003 la flota fue sometida a una actualización en su aviónica⁴ para mejorar sus capacidades de combate. Sin embargo no se efectuó trabajo alguno en su estructura ni en sus sistemas básicos.

La vida útil del avión es de 25 años o de 7000 horas de vuelo. Actualmente, la vida promedio de los aviones A-37 que posee la Fuerza Aérea es de 35 años y de 6100 horas de vuelo. Este exceso de empleo de las aeronaves, en años de vida, ha hecho necesario retirar del servicio algunas de ellas, proceso que se seguirá adelantando en los próximos años.

Adicionalmente, en razón de la obsolescencia de las aeronaves, se hacen cada vez más difíciles las labores de mantenimiento de los aviones restantes por las limitaciones logísticas, especialmente en lo relacionado con la adquisición de repuestos.

Actualmente, de los ocho (8) aviones remanentes, se mantienen listos para vuelo un promedio de seis (6).

2. Situación del Equipo OV-10

Los aviones OV-10 fueron construidos en 1966 para la Fuerza Naval de Estados Unidos y se utilizaron primordialmente en misiones de reconocimiento armado durante la guerra del Vietnam. Después de 24 años de operación, en el año de 1991, fueron donados 12 al Gobierno Colombiano; en el año 1993 se recibieron 3 aeronaves más, para un total de 15.

⁴ [Aviónica: equipos de navegación aérea](#)

La vida útil de estas aeronaves es de 25 años o de 15.000 horas de vuelo. Actualmente, la vida promedio de los aviones OV-10 que posee la Fuerza Aérea es de 38 años y de 12.700 horas de vuelo. Este exceso de uso en años, ha generado grandes problemas de mantenimiento hasta el punto de obligar prácticamente a la paralización del escuadrón.

En el marco del Plan Colombia seis aviones están recibiendo una revisión y modernización lo cual les permitirá operar, en el mejor de los casos, por aproximadamente cinco (5) años más. Actualmente solo se cuenta con un (1) avión operativo en el país. Sin embargo, al igual que el equipo A-37, persisten dificultades logísticas y problemas con los sistemas que no están siendo revisados o modernizados, razón por la cual no hay certeza ni confiabilidad sobre su operación futura.

3. Restricciones operativas de los equipos actuales

La Fuerza Aérea Colombiana con el equipo actual cumple misiones de reconocimiento, aerofotografía, interceptación y destrucción de aeronaves en tierra y en vuelo. Ahora bien, las misiones de apoyo aéreo cercano e interdicción son adelantadas con algunas restricciones, como por ejemplo:

- Cabinas no presurizadas que limitan la altitud máxima de vuelo al techo fisiológico⁵ de los pilotos o como en el caso de los OV-10, a niveles en que el rendimiento no permite el paso de las cordilleras.
- Reducida autonomía de vuelo que compromete el radio de acción de las aeronaves y su tiempo de sostenimiento sobre el objetivo.
- Sistemas de navegación obsoletos.
- Sistemas de armas imprecisos y deteriorados que presentan múltiples y frecuentes fallas.
- Complejidad en el apoyo logístico y operacional que restringe la descentralización de equipos y limita la flexibilidad deseable para la FAC.

⁵ Techo fisiológico: altura máxima de tolerancia humana en la cual se desarrollan las actividades de aviación.

- Ausencia de sistema de autoprotección (SPS - *self protection system*) que aumente la seguridad en el cumplimiento de una misión.

Con las pocas aeronaves disponibles (6 A-37 y 1 OV-10) no es posible para la FAC efectuar una cobertura adecuada del territorio nacional. De esta manera, el empleo del poder aéreo es limitado frente a la amenaza interna.

Los cuadros 1 y 2 resumen las fortalezas y debilidades de las aeronaves a reemplazar:

CUADRO 1-FORTALEZAS Y DEBILIDADES AVIONES OV-10

AVIONES OV-10	
CAPACIDAD: OBSERVACION Y APOYO AEREO CERCANO	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Versatilidad - Opera en pistas no preparadas y/o cortas - Amplia autonomía de vuelo - Amplio radio de acción - Aceptable capacidad para portar armamento - Biplaza en tandem⁶ - Adaptado para vuelo NVG (lentes de visión nocturna) 	<ul style="list-style-type: none"> - Más de 30 años de servicio - Bajo nivel de alistamiento - Elevados costos de mantenimiento - Poca confiabilidad en los sistemas de armas - Sistema eléctrico defectuoso - Equipos de navegación obsoletos - Instrumentación limitada en la cabina trasera - Cabina no presurizada - Silla de eyección obsoleta y difícil de mantener

⁶ Cabina en “tandem”: disposición de la cabina biplaza de pilotos en la cual una silla va colocada detrás de la otra.

CUADRO 2-FORTALEZAS Y DEBILIDADES AVIONES A-37

AVIONES A-37	
CAPACIDAD: APOYO AEREO CERCANO	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">- Versatilidad- Aceptable capacidad para portar armamento- Biplaza- Adaptado para vuelo NVG (lentes de visión nocturna)- Posee sistema de reabastecimiento de combustible en vuelo	<ul style="list-style-type: none">- Más de 30 años de servicio- Bajo nivel de alistamiento- Elevados costos de mantenimiento- Poca confiabilidad en los sistemas de armas- Sistemas eléctrico, electrónico y de comunicaciones obsoletos y defectuosos- Equipos de navegación obsoletos- Instrumentación limitada en una de las cabinas.- Cabina no presurizada- Silla de eyección obsoleta y difícil de mantener

IV. JUSTIFICACION

La actual situación de orden público y el nuevo modo de operar de los actores dedicados al tráfico de productos ilícitos demandan un mayor esfuerzo en inteligencia, planeamiento y uso de tecnología de comunicaciones. Así mismo, un mayor entrenamiento para tripulaciones, capacidad de visión infrarroja (FLIR), entrega de armas con alto grado de precisión, mayor autonomía de vuelo y cobertura aérea, mayor alistamiento y disponibilidad de aeronaves y modernización de equipos.

Los aviones a adquirir fortalecerán la capacidad operacional de la FAC para conducir sus propias operaciones, así como operaciones conjuntas, combinadas y coordinadas. El horizonte de duración de esta nueva flotilla se estima en 20 años, como mínimo. Para permitir este horizonte es necesario que el avión de combate sea nuevo en su célula, componentes y accesorios y cuente con tecnología de punta (aviónica y sistemas de entrega de armas).

Dichas aeronaves deberán cumplir múltiples misiones con menores limitaciones que las que actualmente padecen los equipos A-37 y OV-10, así como satisfacer los requerimientos para enfrentar y contrarrestar la amenaza actual y potencial, en un medio ambiente operacional que demanda las siguientes características generales deseables para las aeronaves a adquirir:

- Avión nuevo, turbohélice, moderno, multipropósito⁷
- Proveniente de su fábrica original
- Sistema automático de entrega de armamento, que garantice una alta precisión reduciendo daños colaterales e incrementando la efectividad
- Mantenimiento modular
- Radio de acción mínimo de 300 millas náuticas, en configuración típica para ataque aire-tierra, sin necesidad de reabastecimiento en vuelo. Esta configuración aplica para misiones de interdicción aérea
- Velocidad de crucero mínima de 220 KTAS, a 15000 pies, en configuración típica de aire-aire
- Bajos costos de operación y mantenimiento
- Proyección operacional mínima de 20 años
- Planta motriz y componentes mayores compatibles con la infraestructura logística instalada de la FAC
- Soporte logístico garantizado por 20 años
- Silla eyectable
- Cabina biplaza, en tandem
- Capacidad de operar dentro de la infraestructura aeronáutica del país incluyendo pistas cortas en regiones apartadas del territorio nacional y en condiciones tropicales de alta humedad y temperatura
- Autonomía de operación (mínimo empleo de personal y equipo terrestre de apoyo, ETAA), que permita el suministro de oxígeno a la tripulación mediante el sistema OBOGS (*On Board Oxygen Generation System*), preferiblemente, de manera que brinde independencia logística operacional

⁷ Con capacidad de realizar misiones de ataque aire-aire y aire-tierra, de reconocimiento y vigilancia y que permita el entrenamiento de tripulaciones de combate.

- Sistemas computarizados que permitan el planeamiento y análisis de las diferentes etapas del vuelo con el fin de reducir costos y aumentar la efectividad
- Capacidad de entregar una amplia gama de armamento
- Capacidad de operación con visores nocturnos
- Sistemas de comunicación compatibles con los de la Fuerza Pública y con seguridad de voz, para aplicar los principios de seguridad y sorpresa
- Que puedan operar en pistas que tengan 1.300 metros de longitud, o menos, para ampliar el número de campos de aterrizaje disponibles
- Sistema integrado de navegación y entrega de armas preciso
- Contramedidas (sistema de alerta y autoprotección con dispensadores de laminillas y bengalas), para reducir el peligro causado por misiles tierra-aire
- Sistema de evaluación de misión (video y grabación de datos de vuelo)
- Presentación digitalizada de datos de vuelo para HUD (*heads up display*) y aplicación del principio de manos libres, para facilitar la adquisición y destrucción de blancos, con un mínimo de distracción de la atención del piloto
- Capacidad de disparar proyectiles mínimo de calibre .50 mm

V. COSTO DEL PROYECTO

El proyecto será financiado con recursos de crédito externo en cuantía de hasta US\$ 234.56 millones o su equivalente en otras monedas y requerirá de la aprobación de vigencias futuras, para lo cual se solicita el respectivo concepto por parte del CONPES.

VI. CONDICIONES FINANCIERAS

Las condiciones financieras serán aquellas que en su momento autorice el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, teniendo en cuenta las condiciones del mercado vigentes en el momento de la contratación.

VII. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Una vez culminado el proceso de autorización para la contratación del crédito, deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios fundamentales en la determinación de las aeronaves a escoger:

- Los oferentes deberán ajustar sus propuestas a los criterios técnicos definidos por el Comité Estructurador de la FAC, así como a las condiciones de precio y financiación más adecuadas de cara a la situación financiera y el espacio fiscal de la Nación.
- Los oferentes interesados en participar en el proyecto deberán efectuar una serie de demostraciones del avión ofrecido, en vuelo y en tierra, en Colombia, en el lugar, modo y fecha que lo establezca la FAC. Dichas demostraciones deben permitir la comprobación de las características operacionales ofrecidas.
- Se dará preferencia a las ofertas presentadas bajo la modalidad de negociación gobierno – gobierno, así como a aquellas que prevean la inclusión de acuerdos de compensación (*offsets*)⁸.
- Se establecerán los mecanismos financieros que, de acuerdo con la ley, permitan obtener las mejores relaciones de calidad – precio por parte de los oferentes.

VIII. RECOMENDACIONES

El Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Defensa Nacional recomiendan al CONPES:

1. Autorizar a la Nación para realizar operaciones de crédito externo hasta por US\$ 234.56 millones o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar la adquisición de 24 aviones de combate táctico para la Fuerza Aérea Colombiana.

⁸ Los *offsets* o acuerdos de compensación designan una variedad de arreglos en el comercio internacional de equipos de defensa. Con ello el proveedor se compromete a compensar al país comprador por el gasto efectuado en equipo militar. Ello puede ser a través de transferencia de tecnología o coproducción del equipo, entre otros.

2. Declarar de importancia estratégica el proyecto objeto del presente documento con el fin de comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras que superan el presente período de gobierno.
3. Solicitar al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público incluir en el programa de endeudamiento estas operaciones de crédito externo y en el presupuesto de la Nación las partidas correspondientes para atender estas obligaciones.
4. Solicitar al Ministerio de Defensa Nacional, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación hacer seguimiento y evaluación a este proyecto, así como elaborar indicadores que permitan medir el impacto de esta inversión.
5. Solicitar al Ministerio de Defensa Nacional que elabore los estudios técnicos buscando la mejor relación calidad – precio. Igualmente, se solicita que se establezca la necesidad de llegar a un acuerdo de *offsets* con el cual se logre aprovechar economías de escala.