



CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEGUNDA

Morgadila Sánchez
16-04-26 4:00 p.m.
901

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Bogotá D.C.

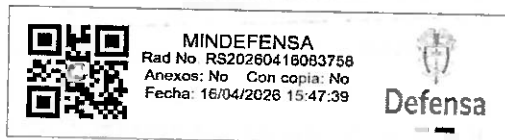
Señora

MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA

Secretaria Comisión Segunda

Camara de Representantes

comision.segunda@camara.gov.co



Asunto: Respuesta a Proposición 31 de 2026 Debate de Control Político "Accidente Aéreo - AVIÓN C-130H HÉRCULES - FAC 1016"

Cordial saludo:

De manera atenta se procede a dar respuesta al cuestionario de la Proposición N° 31/26, dirigido al Ministerio de Defensa Nacional, presentada por las Representantes a la Cámara Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Juana Carolina Londoño Jaramillo y suscrita por otras congresistas, y aprobada en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, en virtud de la cual se cita a debate de control político del asunto, con fundamento en la información suministrada¹, en los siguientes términos:

"1. *Sírvase remitir la información y la ficha técnica completa de la aeronave involucrada en el siniestro del día 23 de marzo de 2026, indicando: año de fabricación; número de serie; años de servicio; horas de vuelo acumuladas; ciclos operacionales; vida útil estimada.*"

"2. *Indique la modalidad de adquisición de la aeronave involucrada en el siniestro del día 23 de marzo de 2026, indicando: si fue compra, donación, transferencia u otra modalidad; fecha de adquisición; entidad proveedora; valor de la operación y fuente de los recursos (si existe); soporte contractual o documental.*"

"7. *Precisar si la aeronave contaba con certificación vigente de aeronavegabilidad al momento del*

¹ FAC-S-2026-012048-CE del 2 de abril de 2026 / MDN-COGFM-FAC-COFAC-JEMFA, FAC-S-2026-011998-CE del 2 de abril de 2026 / MDN-COGFM-FAC-COFAC, FAC-S-2026-012226-CE del 6 de abril de 2026 / MDN-COGFM-FAC-COFAC-JEMFA, Memorando N°. M20260401005027, M20260401005001, M20260401005010, M20260410005326 y N°. M20260414005466 del Viceministerio para la Estrategia y Planeación.

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111



Código de verificación: 3/a24acu-b2_b-4b44-aeb3-t0uaq4 152ab8
Uri: <https://sedelectronica.mindefensa.gov.co/mindefensa.html?#verify-document/37a24ac0-527b-4644-aeb3-fd0ad4152a68>

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

accidente.

Para dar respuesta a las preguntas 1, 2 y 7, a continuación, se describe la ficha técnica del C – 130 FAC 1016, así:

Matrícula FAC	Serie Número Fabricante	Año de Fabricación	Año Ingreso FAC	Años de Servicio FAC	Horas Voladas FAC	Horas Acumuladas
1016	382-5014	1983	Sep 2020 Donación	6	1.015 [EBH 1.328]	13.555 [EBH 17.731]

El estado operativo y de mantenimiento de la aeronave FAC 1016 se encontraba enmarcado dentro del programa de mantenimiento establecido para la flota C-130, conforme a lo dispuesto en la orden técnica CSTO XX1C – 130A-6, que regula los requerimientos de inspección y mantenimiento programado, contando con el certificado de aeronavegabilidad expedido mediante Resolución N° 504 del 05 de diciembre de 2024, vigente por tres años, es decir, hasta el 05 de diciembre de 2027.

Ahora bien, de acuerdo con los registros históricos del sistema SAP, la aeronave FAC1016 fue recibida por la Fuerza Aeroespacial Colombiana con 12.540 horas de vuelo acumuladas, lo que representaba 16.402 EBH (Equivalent Baseline Hours). Por lo anterior, y de acuerdo con el cálculo efectuado, cuando la aeronave llega a Colombia en al año 2020, contaba con 21.597 EBH disponibles para el cumplimiento del límite inicial de 38.000 EBH, es decir, tenía una expectativa inicial de hasta 16.512 horas de vuelo disponibles dentro de la FAC.

La aeronave fue incorporada a la flota de la Fuerza Aeroespacial Colombiana mediante el mecanismo de cooperación internacional, con modalidad de adquisición a través del programa *Excess Defense Articles (EDA)*, *Grant Transfer C-130H Aircraft*, en el marco de los programas de asistencia extranjera y fortalecimiento de capacidades militares, derivados de acuerdos de cooperación y apoyo bilateral con el Gobierno de los Estados Unidos de América, que se materializó el 06 de octubre de 2020.

En relación con el valor de la operación y la fuente de los recursos, se precisa que la aeronave fue transferida bajo la modalidad de donación, razón por la cual su valor de adquisición fue de USD 0,00, sin que ello implicara erogación de recursos por parte del Estado colombiano para su incorporación.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Finalmente, como soporte contractual o documental, se cuenta con el acta de donación de la aeronave tipo C-130H, suscrita entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y la República de Colombia.

“3. Indicar la capacidad máxima de carga, número de pasajeros permitida y límites operacionales de la aeronave.”

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, es de precisar que las capacidades y límites operacionales de la aeronave tipo C-130H se encuentran definidos en los manuales técnicos y operacionales vigentes. En cuanto a la capacidad máxima de carga, esta se encuentra determinada por los parámetros establecidos en el *Flight Manual C-130H* y en el Manual TTPs FAC 3-C130-T, los cuales fijan los límites de peso y balance conforme a las condiciones específicas de operación de la aeronave, tales como altitud, temperatura, longitud de pista y configuración de despegue.

Capacidad Máxima de Carga

WEIGHTS-POUNDS				
CONDITION				
Foam in Tanks	Yes	Yes	No	No
External Tanks	Yes	No	Yes	No
Maximum Taxi				
Design Maximum	155,000	155,000	155,000	155,000
Maximum Overload	175,000	173,500	175,000	173,500
Maximum Takeoff				
Design Maximum	155,000	155,000	155,000	155,000
Maximum Overload	175,000	173,500	175,000	173,500
Maximum Landing				
Design Maximum	155,000	155,000	155,000	155,000
Maximum Overload	175,000	173,500	175,000	173,500
Normal Landing	130,000	130,000	130,000	130,000
				300 FPM Rate of Sink
				540 FPM Rate of Sink

Todos los establecidos en el Flight Manual C-130H y Manual TTPs FAC 3-C130-T, como referencia la imagen en la parte superior.

Respecto al número de pasajeros permitidos, de acuerdo con el Capítulo 5, numeral 5.2 del Manual TTPs FAC 3-C130-T, es importante precisar que, tratándose de una aeronave de uso militar, la capacidad puede variar en función del peso total de la aeronave y de las condiciones operacionales

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

En relación con el mantenimiento y las inspecciones efectuadas a la aeronave FAC 1016 desde su recepción por parte de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, se informa lo siguiente:

Nº	Tipo de mantenimiento	Fecha de realización	Contrato	Presupuesto
1	Program Depot Maintenance (PDM)	10-ene-21 al 12-jul-2023	238-00-A-COFAC-DILOA-2020	\$11.558.969.000
1	Home Station Check (HSC)	09-may-24 al 18-jul-2024	N/A	\$358.789.549,98
1	Isochronal 1 (Iso 1)	26-may-25 al 05-jul-2025	N/A	\$508.474.533,56

En cuanto a los componentes intervenidos, estos corresponden a los establecidos en el manual técnico CSTO XX1C-130A-6, el cual define los sistemas, subsistemas y elementos estructurales sujetos a inspección, mantenimiento y reemplazo programado.

Respecto a los hallazgos técnicos, se precisa que estos han sido registrados conforme a los reportes derivados de las inspecciones realizadas en las diferentes fechas, los cuales contienen las novedades imprevistas identificadas durante los procesos de mantenimiento. Dichos reportes se encuentran anexos en el documento denominado "Punto 4 CODAF - Hallazgos Técnicos.pdf".

En relación con la periodicidad del mantenimiento, el programa aplicable a la flota C-130 está definido en la orden técnica CSTO XX1C-130A-6 *Scheduled Inspection and Maintenance Requirements USAF Series All C-130 Aircraft Except C-130J Aircraft*, la cual establece los lineamientos generales para la ejecución del mantenimiento programado, estructurado en los siguientes capítulos:

- Capítulo 1: Requerimientos de inspecciones programadas
- Capítulo 2: Inspecciones especiales y requerimientos de mantenimiento
- Capítulo 3: Programación de reemplazos
- Capítulo 4: Restricciones de reparación

Adicionalmente, dentro del esquema de mantenimiento se contemplan inspecciones de mayor envergadura, tales como el Programmed Depot Maintenance (PDM), que se realiza cada seis años, así como las inspecciones Isochronal y Home Station Check, que se llevan a cabo aproximadamente cada 270 días.

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

7 A COMPLETE CYCLE OF THE ISOCHRONAL (ISO) INSPECTION PROGRAM FOR THE C-130 AIRCRAFT CONSISTS OF THREE MINOR INSPECTIONS AND ONE MAJOR INSPECTION WITH A HOME STATION CHECK (HSC) IN BETWEEN EACH ISO INSPECTION. GENERALLY, THE SPAN BETWEEN INSPECTIONS IS 270 DAYS. THE SPAN IS CALCULATED FROM THE POST DOCK DATE OF THE COMPLETED INSPECTION TO THE INPUT DATE OF THE NEXT INSPECTION WITHIN THE RESTRICTIONS OF ACCRUING TIME AS DETAILED IN PARAGRAPH 17. THE HSC INSPECTION CAN BE PERFORMED UP TO 15 DAYS EARLY WITHOUT READJUSTING THE NEXT ISO INSPECTION. PERFORMING THE HSC EARLIER THAN 255 DAYS AFTER COMPLETION OF THE PREVIOUS ISO INSPECTION REQUIRES ADJUSTMENT OF THE NEXT ISO INSPECTION TO 270 DAYS AFTER COMPLETION OF THE HSC INSPECTION. THE INTERVALS FOR A COMPLETE INSPECTION CYCLE ARE SHOWN BELOW.

INSPECTION INTERVALS							
HSC	#1 MINOR	HSC	#2 MINOR	HSC	#3 MINOR	HSC	#4 MAJOR
270 DAYS	540 DAYS	810 DAYS	1 080 DAYS	1 350 DAYS	1 620 DAYS	1 890 DAYS	2 160 DAYS
1 200 FLT HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #4 MAJOR		1 200 FLT HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #1 MINOR		1 200 FLT HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #2 MINOR		1 200 FLT HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #3 MINOR	

Fuente: CSTO XX1C-130A-6WC-14

De igual forma, la aeronave está sujeta a inspecciones menores periódicas, las cuales se ejecutan cada quince (15) días o cada cuarenta (40) horas de vuelo, lo que ocurra primero, con el fin de garantizar condiciones óptimas de aeronavegabilidad y seguridad operacional.

Así, como se informó previamente, el último mantenimiento realizado a la aeronave FAC 1016 correspondió a una inspección programada tipo Scheduled Inspection HSC/ISO (Home Station Check / Isocronal). Dicha inspección se llevó a cabo en el periodo comprendido entre el 26 de mayo de 2025 y el 05 de julio de 2025, en cumplimiento del programa de mantenimiento establecido para la flota C-130, conforme a las órdenes técnicas vigentes.

Esta inspección forma parte del esquema periódico de mantenimiento mayor que se ejecuta aproximadamente cada 270 días, y tiene como finalidad verificar el estado general de la aeronave, incluyendo sistemas estructurales, mecánicos, eléctricos y de aviónica, garantizando su aeronavegabilidad y condiciones seguras de operación.

En relación con el informe técnico correspondiente, este se encuentra contenido en los registros y reportes derivados de la orden de trabajo asociada a la inspección programada HSC/ISO, los cuales incluyen el detalle de actividades ejecutadas, componentes intervenidos, hallazgos técnicos y

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

acciones correctivas adoptadas. Dicho soporte documental se adjunta para su respectiva verificación.

"6. Indicar si existían reportes de fallas, alertas o restricciones operacionales antes del siniestro."

"67. ¿Se registraron alertas o informes previos sobre el estado de mantenimiento del C-130H Hércules accidentado? De haber existido, ¿qué decisiones se tomaron al respecto y qué dependencia del Ministerio era la responsable de darles trámite?"

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial, previo al siniestro ocurrido el 23 de marzo de 2026, es de informar que no se registraron alertas ni informes previos relacionados con el estado de mantenimiento de la aeronave C-130H Hércules FAC 1016 que advirtieran sobre condiciones que comprometieran su aeronavegabilidad o seguridad operacional. En este sentido, conforme a los registros consignados en el formato FAC4-283T – Anotaciones Transcritas, no se evidencian novedades que afectaran la aeronavegabilidad o que impusieran limitaciones para el desarrollo de la misión asignada. Lo anterior permite establecer que, al momento del vuelo, la aeronave se encontraba habilitada para operar en condiciones normales, de acuerdo con los procedimientos y controles establecidos en el sistema de mantenimiento y operación de la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

Asimismo, se reitera que durante los últimos cuatro años, la aeronave cumplió con los programas de mantenimiento establecidos, conforme a los estándares técnicos definidos por el fabricante y la normativa aplicable, sin que se evidenciaran reportes que implicaran la adopción de medidas extraordinarias.

"8. Sírvase informar de manera detallada las circunstancias del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026, indicando: Hora exacta del despegue y del siniestro; Trayectoria del vuelo (Puerto Leguísimo – Puerto Asís); Condiciones meteorológicas al momento del accidente; Tiempo transcurrido entre el despegue y la precipitación de la aeronave; Coordenadas exactas del impacto; Remitir el plan de vuelo autorizado, así como los registros de comunicación entre la aeronave y las autoridades de control aéreo; Informar el peso total de despegue, tipo de carga transportada y su distribución dentro de la aeronave."

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

De acuerdo con la información suministrada por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares de Colombia, JEMCO, para responder a la pregunta que antecede, a continuación, se detallan las circunstancias conocidas del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026:

En relación con la hora del despegue, esta se registró el 23 de marzo de 2026 a las 09:40 horas (HLC). Por su parte, la hora del siniestro se produjo aproximadamente a las 09:41 horas (HLC) del mismo día.

Respecto a la trayectoria del vuelo, correspondiente a la ruta Puerto Leguízamo – Puerto Asís, se precisa que esta información se encuentra en proceso de determinación a partir de los datos que serán extraídos del registrador de vuelo (FDR), toda vez que no fue posible obtener trazabilidad a través de plataformas de monitoreo como FlightRadar ni mediante radar convencional, debido a la baja altitud de operación de la aeronave.

En cuanto a las condiciones meteorológicas al momento del accidente, el análisis de imágenes satelitales del sistema GOES-19, tanto en canales infrarrojo como visible, no evidenció la presencia de sistemas convectivos organizados en un radio de 10 millas náuticas que pudieran afectar significativamente la operación aérea. Las condiciones se mantuvieron estables, sin deterioro meteorológico relevante, lo que permite inferir una visibilidad superior a 10 kilómetros en el aeródromo. Adicionalmente, el modelo WRF versión 4.5 del SIMFAC reportó vientos en superficie inferiores a 5 nudos, provenientes del norte y nororiente, en el intervalo comprendido entre las 09:00 y 10:00 horas (HLC).

El tiempo transcurrido entre el despegue y la precipitación de la aeronave fue de aproximadamente 36 segundos, lo que evidencia que el evento ocurrió en fase inicial del vuelo.

Las coordenadas del punto de impacto fueron determinadas en:

- Latitud: 0°09'18,4" Sur
- Longitud: 74°46'07,13" Oeste

En relación con el plan de vuelo, este fue debidamente tramitado ante la Oficina ARO/AIS de Florencia y aceptado por la Aeronáutica Civil. Dentro de los datos relevantes del mismo se destacan:

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

aeronave tipo C-130, nivel de vuelo A080, velocidad N270, ruta "DCT PLG W50 MIBIM DCT", con aeródromo de destino SKAS (Puerto Asís) y alternos SKFL y SKNV.

Origen	SKLG	Consecutivo	290	Clave	200845
Fecha	230326	Hora	1410		
Matrícula	TIFON6	Nro. Vuelo	FAC -1		
Regla de Vuelo	I	Marca Utilización	M		
Número de Aeronaves	1	Tipo de Aeronave	C130		
Categoría de Est.	M	Equipo	SFDI SB1		
Velocidad	N270	Nivel	A80		
Destino	SKAS	EET Total	0030		
Alternos	SKFL	2do. Alternos	SKNV		
Ruta	DCT PLG W50 MIBIM DCT				
Otros Datos	STS/STATE DOF/260323 REG/FAC1016 CODE/0AC986				
Destinatarios	KIADMHYH SKASZTZX SKBOFACX SKEDZQZX SKFLZPZX SKFLZTZX SKMDZTZX SKNVZTZX SKRGZTZX				

Así mismo las características de la aeronave C-130 FAC 1016 son las siguiente:

Modelo	C-130H
Fabricante	Lockheed Martin
Certificado Tipo	FAA A ISO
Fecha de Ingreso a la FAC	16 de sep 2020
Número de Serie	5014
Horas de operación	13555,8
Peso Máximo Operación	155,000 Lb
Peso Máximo Pto Leguízamo	139,000 Lb
Peso Despegue Pto Leguízamo – Pto ASIS	133,000 Lb

Respecto a los registros de comunicación con autoridades de control aéreo, se informa que el aeródromo de SKLG (Puerto Leguízamo) no cuenta con servicio de tránsito aéreo. Asimismo, los datos del CVR (Cockpit Voice Recorder) serán enviados al Safety Center de la Fuerza Aérea de los

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Estados Unidos (USAF) para su análisis y descarga, lo cual permitirá complementar la investigación técnica del accidente.

En cuanto al peso total de despegue, los cálculos realizados por la tripulación establecieron un peso aproximado de 133.000 libras, el cual se encontraba dentro de los límites operacionales permitidos para las condiciones del vuelo.

Finalmente, en lo referente al tipo de carga y su distribución, la aeronave transportaba personal militar debidamente equipado y armado, junto con su material de dotación. El personal fue ubicado sobre el piso de la aeronave conforme a los procedimientos y a la capacidad operativa establecida para este tipo de misiones.

“9. Remitir listado completo de las personas que se encontraban a bordo, indicando: Nombre completo; Identificación; Rango o cargo; Rol en la misión; Indicar la experiencia de la tripulación, incluyendo: Horas de vuelo del piloto y copiloto; Certificaciones vigentes; Experiencia en aeronaves tipo C-130; Misión a cumplir en el destino del vuelo.”

“12. Cuál fue el número de horas voladas por el piloto durante los últimos 7 días”

“14. Indique cuál es el récord de continuidad de vuelo 30, 60 y 90 días de la tripulación que iba en el momento del siniestro.”

Para dar respuesta a las preguntas 9, 12 y 14, se presenta el récord de continuidad de vuelo de la tripulación que se encontraba a bordo de la aeronave al momento del siniestro, consolidada en los sistemas operacionales de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, y permiten evidenciar la experiencia acumulada de la tripulación, así como su nivel de actividad reciente en términos de horas de vuelo:

Grado	Nombre completo	Cargo y misión en vuelo	Horas voladas				
			Totales	C- 130	Últimos 30 días	Últimos 60 días	Últimos 90 días
MY	Fernández Camargo Jaime Alexander	Piloto	5083:23	903:59	92:58	163:07	195:54
TE	Rodríguez Jiménez Jhonnier Albeiro	Copiloto	1403:57	1224:09	47:44	89:31	124:17
ST	González Herrera Julian	Copiloto	278:03	94:08	43:32	82:31	92:19

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Grado	Nombre completo	Cargo y misión en vuelo	Horas voladas				
			Totales	C- 130	Últimos 30 días	Últimos 60 días	Últimos 90 días
MY	Rojas Velandia Natalia	Navegante	2398:35	401:52	27:25	47:26	72:39
T2	Pinzón Reyes Jhonathan Stid	Ingeniero de vuelo	3112:46	3108:44	47:51	108:38	136:40
T1	Méndez Torres Javier Fernando	Maestro de carga 1	2516:37	2516:37	64:46	147:07	152:24
T1	Villa Sánchez Carlos Augusto	Maestro de carga 2	1217:11	1217:11	24	91:29	129:40
AT	Lozano Castañeda Juana Valentina	Maestro de carga 3	338:26	338:26	15:45	46:39	56:51
AT	Malaver Rivero Albeiro	Maestro de carga 3	81:34	36:36	07:32	38:32	38:32
CT	Rodríguez Pulecio Melqui Alejandro	Piloto observador	2864:18	N/A	N/A	N/A	N/A
TC	Amador Pinilla Juan Pablo	Navegante observador	3206:48	170:28	N/A	N/A	N/A

Asimismo, de acuerdo con la información registrada en el Sistema Integrado de Información Operacional de Comando y Control (SIIOC2), el piloto al mando, MY. Fernández Camargo Jaime Alexander (Q.E.P.D.), registró un total de 29 horas y 18 minutos de vuelo (29:18) durante los últimos siete (7) días previos al accidente. Este registro corresponde a las horas efectivamente voladas y consolidadas en el sistema oficial de control operacional de la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

“10. Permítase indicar cuántas horas de simulador deben hacer o cumplir los pilotos asignados a este tipo de aeronaves.”

De acuerdo con la la información suministrada por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares, JEMCO, los pilotos asignados a aeronaves tipo C-130 deben cumplir con un programa de entrenamiento en simulador que contempla tanto una fase inicial como una fase recurrente. En la fase inicial de entrenamiento, los pilotos deben realizar un total de seis (6) misiones en simulador, equivalentes a doce horas de entrenamiento, en un simulador tipo FFS (Full Flight Simulator) Clase D.

Por su parte, en la fase recurrente, cuya vigencia es anual, los pilotos deben cumplir con tres misiones en simulador, para un total de seis horas de entrenamiento. Adicionalmente, por cada

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

misión de simulador, se exige la realización de una hora de briefing previo y una hora de *debriefing* o *post-briefing*, orientadas al análisis de la misión, la retroalimentación de desempeño y el fortalecimiento de habilidades.

“11. Indique cuántas horas de simulador de vuelo realizó el piloto de esta aeronave durante los últimos 3 años.”

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial, el piloto de la aeronave fue designado para operar el equipo C-130 en el año 2024, razón por la cual su historial de entrenamiento en simulador solamente abarca dos años, así:

Año	Actividad	Horas	Simulador
2024	Formación inicial	16	FTD (Flight Training Device), dispositivo de simulacro estático
		12	FFS (Full Flight Simulator) Clase D, como Piloto Volando
		12	FFS Clase D, como Piloto Monitoreando
2025	Entrenamiento recurrente anual	8	FTD (Flight Training Device)
		6	FFS Clase D, como Piloto Volando
		6	FFS Clase D, como Piloto Monitoreando

Es pertinente precisar que las horas adicionales registradas en cada vigencia corresponden a la participación del piloto en funciones como Piloto Monitoreando (PM) durante el proceso de entrenamiento de otros tripulantes. Estas actividades, si bien no son de carácter obligatorio, contribuyen de manera significativa al fortalecimiento de las competencias operacionales y a la estandarización de procedimientos. En ese sentido, el piloto cumplió con los requerimientos de entrenamiento establecidos para la operación de aeronaves tipo C-130, conforme a los estándares institucionales.

“13. Permítase informar las acciones de rescate desplegadas, indicando: Entidades participantes; Tiempo de respuesta; Número de personas rescatadas; Protocolos activados; Vehículos, embarcaciones y aeronaves asignadas.”

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

De acuerdo con la información suministrada por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares JEMCO, las acciones de rescate y evacuación aeromédica desplegadas con ocasión del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026 se desarrollaron de la siguiente manera:

En cuanto a las entidades participantes, intervinieron de manera articulada las siguientes dependencias e instituciones: la Jefatura Logística, la Jefatura de Salud, el Comando Aéreo de Combate No. 2 (CACOM 2), el Comando Aéreo de Combate No. 6 (CACOM 6), el Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM), el Centro Nacional de Recuperación de Personal (CENRP), el Centro de Comando y Control de la FAC, la Subdirección de Operaciones Médicas Especiales, el Hospital Militar Central, así como instituciones de salud en Florencia (Clínica Medilaser y Clínica CEDIM IPS) y en Puerto Leguizamó (E.S.E. Hospital María Angelines y Dispensario Médico Nivel I).

Respecto a los tiempos de respuesta, estos estuvieron determinados por la urgencia del evento y la consolidación progresiva de la información sobre los sobrevivientes. En este contexto, se activaron los siguientes medios aéreos:

- C-130 Hércules (configuración traslado masivo – 50 camillas): tiempo de respuesta de 1 hora 48 minutos.
- C-212 (desde Araracuara): tiempo de respuesta de 46 minutos.
- UH-60 "Ángel" (desde San José del Guaviare): tiempo de respuesta de 15 minutos.
- SK-350 FAC 5078 (medicalizado): tiempo de respuesta de 30 minutos.
- SK-350 FAC 5077 (medicalizado): dispuesto a reacción en CATAM.
- C-295 (configuración traslado masivo – 14 camillas): dispuesto a reacción en CATAM.

En relación con el número de personas rescatadas y trasladadas, la evacuación aeromédica se realizó de la siguiente manera:

- C-130 Hércules: 47 heridos trasladados a Bogotá.
- C-212: 6 heridos trasladados a Florencia.
- UH-60 "Ángel": 3 heridos trasladados a Florencia.
- SK-350 FAC 5078: 3 heridos trasladados a Bogotá.
- SK-350 FAC 5077: 2 heridos (trasladados posteriormente desde Florencia hacia Bogotá).

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

En cuanto a los protocolos activados, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, a través del Centro Nacional de Recuperación de Personal (CENRP), implementó el procedimiento "Traslado y Evacuación Aeromédica OA-CENRP-PR-008", el cual establece los lineamientos para la atención, estabilización y evacuación de personal en situaciones de emergencia.

Finalmente, respecto a los vehículos, aeronaves y otros medios asignados, además de las aeronaves anteriormente mencionadas, se contó con el apoyo de otras instituciones para el transporte terrestre de los heridos desde los aeródromos hacia los centros hospitalarios, así como con el acompañamiento de la Policía de Tránsito de Bogotá para el traslado desde CATAM hasta el Hospital Militar. Los medios aéreos empleados incluyeron:

- C-130 en configuración de traslado masivo
- C-212
- UH-60 "Ángel"
- C-208 medicalizado
- SK-350 FAC 5078 medicalizado
- SK-350 FAC 5077 medicalizado
- C-295 en configuración de traslado masivo

Estas acciones permitieron una respuesta coordinada, oportuna y eficaz para la atención de los sobrevivientes, en el marco de los protocolos establecidos y las capacidades operacionales de la Fuerza.

"15. Allegue la información relacionada con los centros hospitalarios a los que fueron trasladados los heridos y el estado de atención."

Para dar respuesta a la pregunta número 15 y de acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, los centros hospitalarios que participaron en la atención del personal lesionado como consecuencia del accidente aéreo fueron los siguientes:

- Hospital Militar Central (HOSMIL), en la ciudad de Bogotá.
- En Florencia:

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

- Clínica Medilaser
- Clínica CEDIM IPS

- En Puerto Leguízamo:
 - E.S.E Hospital María Angelines
 - Dispensario Médico Nivel I

En estos centros se brindó atención médica inicial, estabilización y tratamiento especializado, de acuerdo con la complejidad de las lesiones y las capacidades de cada institución.

Es importante señalar que la distribución de los pacientes hacia estos centros hospitalarios respondió a criterios médicos de priorización, disponibilidad de servicios y capacidad de respuesta, garantizando una atención oportuna y adecuada a los heridos.

"16. Informar qué autoridades adelantan la investigación del accidente."

"17. Remitir los actos administrativos que ordenan la investigación."

"18. Indicar las hipótesis preliminares técnicas y el cronograma para la entrega del informe final."

Para dar respuesta a las preguntas 16, 17 y 18, se informa que la aviación, como actividad de alto riesgo, no está exenta de accidentes e incidentes en su operación, por lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido estándares de investigación para los eventos que afecten la seguridad operacional. En ese sentido, la determinación de responsabilidades se establece a partir de los resultados de las siguientes investigaciones concurrentes:

- Investigación técnica, adelantada por las autoridades aeronáuticas competentes de cada Fuerza o por la Aeronáutica civil, bajo estándares OACI.
- Investigación penal, a cargo de la Justicia Penal Militar o la jurisdicción ordinaria, según corresponda, para establecer la posible comisión de conductas punibles.
- Investigación Disciplinaria, adelantada por el superior competente o la Procuraduría General de la Nación, orientada a determinar faltas disciplinarias de los servidores públicos.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

- Investigación administrativa y fiscal, en cabeza del superior jerárquico y de la Contraloría General de la República, para establecer eventuales responsabilidades fiscales derivadas de una inadecuada gestión de recursos públicos.

En lo que refiere al accidente sucedido el pasado 23 de marzo en Puerto Leguizamo (Putumayo), la investigación técnica del accidente de la aeronave C-130 FAC 1016 es adelantada por la Inspección General de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, a través de la Dirección de Seguridad Operacional, que tiene bajo su responsabilidad la conducción de la investigación por intermedio de la Subdirección de Investigación de Sucesos de Seguridad Operacional, dependencia encargada de investigar accidentes e incidentes graves en los que se vean involucradas aeronaves y/o tripulaciones de la Fuerza Aeroespacial.

Esta investigación de adelante mediante la Orden de Servicio (OS) No. 013 del 27 de marzo de 2026, expedida por la Inspección General de la FAC, se dispuso la conformación de la Junta Investigadora de Seguridad Operacional para el accidente de la aeronave FAC 1016. Dicha actuación se realizó en cumplimiento de lo establecido en el Manual de Investigación de Accidentes (MAINV) (2004) I FAC 3-058, el cual regula los procedimientos y lineamientos para la investigación de accidentes e incidentes en la Institución.

Adicionalmente, se conformó una Junta de Investigación de Accidentes, integrada por personal experto en investigación de accidentes, análisis de datos de grabadores de vuelo, mantenimiento aeronáutico y operación del equipo C-130, con el fin de garantizar un análisis técnico integral del suceso. De igual forma, se cuenta con acompañamiento y asesoría técnica internacional a través de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF), incluyendo el apoyo de especialistas de Rolls-Royce, Lockheed Martin y del Technical Coordination Group (TCG), quienes contribuyen con análisis especializados en sistemas, motores y desempeño de la aeronave. Se precisa que no participan organizaciones no gubernamentales en el proceso investigativo, el cual se desarrolla bajo los protocolos institucionales y estándares técnicos aplicables.

Finalmente, se informa que la investigación del accidente se encuentra actualmente en fase de recolección y análisis de información, por lo cual no es posible establecer hipótesis preliminares técnicas concluyentes en esta etapa del proceso. En este sentido, cualquier afirmación anticipada sobre las posibles causas del accidente carecería del debido sustento técnico y podría comprometer

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

los principios de rigurosidad, objetividad e integridad que rigen las investigaciones de seguridad operacional.

En cuanto al cronograma de los informes, este se encuentra regulado conforme a lo establecido en el RACAE-114, sección 114.510 – Tipos de informes, así:

- Reporte inicial: Debe emitirse dentro de las primeras 24 horas siguientes al suceso. En este caso, fue remitido por la Fuerza Aeroespacial Colombiana a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAES) el 24 de marzo de 2026, a través del canal oficial dispuesto para tal fin.
- Informe preliminar: Cuenta con un plazo estimado de 30 días, y será emitido una vez se avance de manera suficiente en la recolección y análisis de la información relevante del accidente.
- Informe final: No tiene un plazo preestablecido, en la medida en que su emisión depende de la consolidación integral de los hallazgos, la determinación del factor causal, la identificación de factores contribuyentes y la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional.

En consecuencia, el proceso investigativo continuará desarrollándose bajo los estándares técnicos y normativos aplicables, garantizando que sus conclusiones se fundamenten en evidencia verificable y análisis especializado.

“19. Confirmar o desvirtuar si en el año 2021 el gobierno de Iván Duque contrató el mantenimiento PDM inspección mayor, del avión Hércules C 130 FAC 1016, accidentado en Puerto Leguizamo. ¿El avión que el presidente Gustavo Petro llama “chatarra” fue recibido a satisfacción por el gobierno nacional el 21 de diciembre de 2023? Informar además si desde el año 2021 se le hizo mantenimiento a la mencionada aeronave. En caso positivo adjuntar informe.”

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, se permite informar lo siguiente respecto de la pregunta 19:

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

En relación con la contratación del mantenimiento mayor tipo Programmed Depot Maintenance (PDM) de la aeronave C-130 FAC 1016, se confirma que mediante el Contrato No. 238-00-A-COFAC-DILOA-2020, suscrito el 24 de diciembre de 2020, se llevó a cabo la contratación del servicio de mantenimiento PDM, inspección mayor estructural, cumplimiento de boletines de servicio mandatorios y ejecución de trabajos especiales, conforme al anexo técnico correspondiente. Lo anterior se encuentra debidamente soportado en el expediente contractual.

En desarrollo de dicho contrato, durante el año 2021 se ejecutaron las actividades de inspección mayor (PDM) de la aeronave, en cumplimiento de los estándares técnicos exigidos para este tipo de mantenimiento.

Posteriormente, mediante acta de recibo a satisfacción final suscrita el 21 de diciembre de 2023, la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. (CIAC S.A.) certificó el cumplimiento de las obligaciones contractuales, haciendo entrega de la aeronave FAC 1016 en condiciones de aeronavegabilidad, conforme a los requisitos técnicos y operacionales establecidos.

“20 ¿Se han presentado retrasos o incumplimientos contractuales en mantenimiento o adquisición?”

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, en el marco del Contrato No. 238-00-A-COFAC-DILOA-2020, no se evidenciaron retrasos ni incumplimientos contractuales por parte del contratista durante su ejecución.

En efecto, los servicios objeto del contrato fueron recibidos a satisfacción, conforme a lo certificado por el supervisor en el acta de recibo a satisfacción suscrita el 21 de diciembre de 2023, en la cual se deja constancia del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los términos establecidos.

En consecuencia, no se registran observaciones relacionadas con incumplimientos en la ejecución del mantenimiento contratado para la aeronave C-130 FAC 1016.

Como soporte documental, se adjunta la carpeta denominada “PUNTO 9. CODAF JEADA DICOP”, en la cual reposa la información correspondiente al seguimiento y cierre del contrato.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

"21. En atención a algunas declaraciones públicas emitidas por personal del Gobierno Nacional, sírvase informar:

- a. *¿Qué soporte técnico respalda la afirmación de que la aeronave era "obsoleta" o "chatarra"?*
- b. *¿Qué soporte técnico respalda la afirmación de que la aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad?*
- c. *¿Existen informes internos que sustentan estas afirmaciones?*
- d. *En caso de existir divergencias entre declaraciones oficiales, explicar su fundamento técnico."*

Para la fecha del 23 de marzo de 2026, la aeronave se encontraba en condición aeronavegable, respaldada por los siguientes documentos técnicos:

- Certificado de Aeronavegabilidad No. 504, con fecha de expedición 05 de diciembre de 2024, vigente al momento del accidente.
- Forma FAC4-828T – Registro Diario de Mantenimiento de Aeronaves, la cual se diligencia diariamente para aeronaves en estado ACL (Aeronave Completamente Lista).
- Forma FAC4-282T-1 – Registro de Reportes de Mantenimiento, en la cual no se registraban novedades que restringieran su operación.

Adicionalmente, la aeronave cumplió con los vuelos programados el día del accidente bajo condiciones normales de operación. Si bien la vida útil de una aeronave no se determina exclusivamente por su edad cronológica sino por el cumplimiento de los programas de mantenimiento, inspecciones estructurales y directrices del fabricante, no se puede negar que la flota Hércules C-130 es vetusta.

"22. Ante la afirmación que circuló en medios de comunicación de que "cada 100 días se siniestra una aeronave de nuestras fuerzas militares en el gobierno de Gustavo Petro", ¿cuáles son los registros de hechos que lleva al ex-ministro de Defensa a propósito de los siniestros registrados de todo tipo de aeronaves al servicio de la Fuerza Aeroespacial Colombiana?"

La afirmación difundida en medios de comunicación, según se registra en la prensa, no fue realizada por un funcionario público sino por un exviceministro de la anterior administración. Durante el Gobierno del presidente Gustavo Petro se ha registrado un accidente cada 133 días, mientras que durante el mismo periodo del Gobierno anterior ocurrió uno cada 102 días. De igual forma, y con el

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

fin de aportar información objetiva y verificable, se presenta a continuación el registro de accidentes de aeronaves de la Fuerza Aeroespacial Colombiana durante el periodo 2022-2024, así:

No.	Año	Aeronave	Matrícula	Fecha
1	2024	Huey II	4441	29-sep-24
2	2023	T-27	2259-2263	1-jul-23
3	2023	T-90	2448	3-oct-23

Es importante señalar que cada evento corresponde a circunstancias particulares que son objeto de investigación técnica individual, bajo los protocolos de seguridad operacional establecidos.

"23. Remita el inventario completo de aeronaves de la Fuerza Pública en formato tipo Excel, incluyendo: Tipo; Modelo; Matrícula; Año de fabricación; Modalidad de adquisición."

"24. Indique cuál es el estado de aeronavegabilidad técnica actual de cada aeronave, incluyendo: Operativa; En mantenimiento; Fuera de servicio; En proceso de baja; Con restricciones operacionales. Para cada una de las aeronaves indicar: fecha del último mantenimiento de cada aeronave (horas de vuelo acumuladas y vida útil estimada.)"

"71. ¿Sírvese informar cuál es el índice de "Aeronavegabilidad de la Flota" (Operational Readiness) proyectado en el Plan Estratégico Institucional vs. el índice real a marzo de 2026? Explique las razones técnicas de cualquier brecha superior al 10%."

Para dar respuesta a las preguntas 23, 24 y 71, es de precisar que la vida útil de una aeronave se calcula a partir de criterios estructurales y de fatiga, no solo por años calendario, combinando el número de horas de vuelo, los ciclos de operación (despegues, aterrizajes y presurizaciones), y la severidad del perfil de misión, todo ello comparado contra los límites de diseño certificados por el fabricante y exigidos por la autoridad aeronáutica; para ello se aplican metodologías como safe-life y damage tolerance, que evalúan la acumulación progresiva de daño por cargas repetidas, la iniciación y crecimiento de grietas, y establecen límites de validez estructural (LoV) expresados en horas y/o ciclos, los cuales solo pueden extenderse mediante programas de inspección, mantenimiento estructural y análisis de integridad debidamente aprobados por la autoridad competente

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Por lo que, más que la edad cronológica, el factor determinante es el estado de aeronavegabilidad, el cual se asegura mediante el cumplimiento estricto de programas de mantenimiento definidos por los fabricantes. En este contexto, cobra especial relevancia el concepto de alistamiento operacional, entendido como el conjunto de actividades técnicas, logísticas y operacionales orientadas a garantizar la disponibilidad inmediata y sostenida de las aeronaves para el cumplimiento de las misiones asignadas. Este alistamiento comprende, entre otros aspectos: (i) el cumplimiento de los programas de mantenimiento e inspección, (ii) la adecuada configuración operativa de las aeronaves según la misión, y (iii) la disponibilidad de tripulación.

Así las cosas, la condición operativa de la flota no depende exclusivamente de si una aeronave ha superado su vida útil, sino de su capacidad de mantenerse en condiciones seguras de operación a través de procesos continuos de mantenimiento.

Ahora bien, en lo que refiere al alistamiento de la flota aérea de la Fuerza Pública, se remite la información correspondiente al porcentaje de alistamiento para el periodo 2017-2025, indicando que, de acuerdo con los estándares de aviación internacionales, el porcentaje ideal de alistamiento es del 75% del total de una flota aérea, puesto que, por procesos logísticos y administrativos de las aeronaves, tales como mantenimiento, obsolescencia, bajas, siniestros, entre otras, el porcentaje restante de la flota se encuentra en tierra.

Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Promedio de alistamiento	60%	60%	62%	61%	63%	64%	63%	60%	61%
Total aeronaves	645	664	664	661	650	668	685	682	676

Estos datos permiten inferir que, en promedio, entre el 60% y el 64% de las aeronaves se encuentran operativas, mientras que el porcentaje restante, aproximadamente entre el 36% y el 40%, se encuentra en tierra por diferentes causas, principalmente asociadas a procesos de mantenimiento programado, inspecciones técnicas, obsolescencia, o situaciones logísticas propias de la operación aérea.

Es importante precisar que, conforme a estándares internacionales en aviación, un nivel de alistamiento cercano al 75% se considera ideal, teniendo en cuenta que una proporción de la flota

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

debe permanecer en mantenimiento o en procesos logísticos para garantizar la seguridad operacional y la sostenibilidad de las aeronaves.

Ahora bien, sobre el plan de renovación de la flota aérea militar, se informa que actualmente el fortalecimiento de la flota aérea militar se encuentra enmarcado en dos niveles complementarios de planeación: (i) la estrategia institucional de la Fuerza Aeroespacial Colombiana y (ii) la política pública definida por el Gobierno nacional.

En el ámbito institucional, de acuerdo con lo informado por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares de Colombia, la flota de aeronaves de transporte tipo C-130 se gestiona bajo el Libro de Capacidades Estratégicas 2042 – Versión 2, el cual proyecta su sostenimiento hasta el año 2042, mediante programas de mantenimiento mayor y extensión de vida útil definidos por el fabricante. En este marco, no se contemplaba una renovación inmediata, sino un esquema de retiro progresivo conforme al agotamiento de sus límites estructurales. No obstante, ya se evidencia el inicio de este proceso con aeronaves como el FAC 1004 en proceso de baja.

Adicionalmente, se han adelantado acciones concretas para la renovación progresiva de capacidades, como la aprobación en 2026 de recursos por aproximadamente 1,5 billones de pesos en vigencias futuras para la adquisición de dos aeronaves de transporte táctico pesado, lo que constituye un primer paso hacia el reemplazo de la flota actual.

A nivel de política pública, el Gobierno Nacional estructuró y aprobó el pasado mes de marzo de 2026 el CONPES 4187, con el cual además de Declaración de Importancia Estratégica, contempla una inversión de \$13 billones de pesos para el fortalecimiento de las capacidades de la Fuerza Pública, incluyendo la modernización de movilidad aérea. En este instrumento, la Fuerza Aeroespacial Colombiana cuenta con recursos aproximados de \$1,3 billones, orientados al fortalecimiento tecnológico y operacional.

Con esta inversión, el Ejército Nacional recibirá 5,8 billones de pesos para fortalecer su presencia territorial; la Armada Nacional contará con 3,4 billones para potenciar la vigilancia marítima y fluvial; la Policía Nacional dispondrá de 2,3 billones para reforzar la seguridad ciudadana y la lucha contra el crimen organizado; y la Fuerza Aeroespacial Colombiana recibirá 1,3 billones para fortalecer la tecnología y el control del espacio aéreo.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Este CONPES no solo organiza y prioriza las inversiones del sector defensa, sino que habilita la incorporación de nuevas capacidades tecnológicas y operativas, respondiendo a las amenazas actuales y a la obsolescencia progresiva de los equipos existentes. En ese sentido, se configura como el principal instrumento de política pública vigente para la renovación de la flota aérea militar y, en general, para la modernización de la Fuerza Pública.

No obstante, frente a la segunda parte de la pregunta relativa a por qué este plan no se implementó antes del final del actual gobierno, es importante señalar que esto no ha sido así, pues se ha venido implementando lo establecido en el CONPES 4078 de 2022, con una apropiación de 5,3 billones de pesos desde 2023 a la fecha, de los 9,1 previstos hasta 2032. Este nuevo esfuerzo, con el CONPES 4187 de 2026, es el resultado de un proceso técnico de estructuración que tomó varios meses, y que busca hacer un cierre de brecha de capacidades.

Adicionalmente, es importante tener presente que la ejecución de este tipo de políticas no es inmediata, toda vez que el CONPES define una programación de inversiones de mediano plazo, que incluye procesos de contratación, adquisición y entrega de capacidades estratégicas. De hecho, se ha señalado que estas inversiones se desarrollarán en los próximos años, lo que explica que su materialización efectiva trascienda el actual Gobierno.

“25. Remitir un informe detallado sobre el estado actual de la flota de la Fuerza Aeroespacial Colombiana en términos de operatividad y vida útil promedio.”

“65. ¿Cuántas aeronaves de transporte de la Fuerza Aérea Colombiana superan los estándares de vida operacional recomendados por los fabricantes o por organismos internacionales de aviación militar, y qué mecanismo institucional existe para monitorear ese indicador?”

“70. Sírvase informar cuál es el cronograma de desincorporación de aeronaves que ya cumplieron su vida útil técnica. ¿Cuántas aeronaves de la FAC hoy superan los 30 años de operación y qué presupuesto hay asignado para su reemplazo inmediato?”

En atención a las preguntas 25, 65 y 70 que anteceden, de acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, el estado actual de la flota, en términos de operatividad y vida útil se determina con base en parámetros técnicos definidos por el fabricante y las órdenes

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

técnicas aplicables. En relación con la vida útil de la aeronave esta se establece de acuerdo con las horas voladas y la aplicación del programa de integridad estructural establecido en el CSTO XX1C-130A-6 TECHNICAL MANUAL (SHEDULED INSPECTION AND MAINTENANCE REQUIREMENTS USAF SERIES ALL C-130 AIRCRAFT EXCEPT C-130J AIRCRAFT) CAMBIO 11 DEL 1 SEPTIEMBRE DEL 2025., CHAPTER 1 SECCIÓN IX "C-130 AIRCRAFT STRUCTURAL INTEGRITY PROGRAM (ASIP) INSPECTIONS.

De esta manera, las aeronaves de transporte de la Fuerza Aeroespacial Colombiana actualmente no superan los estándares de vida operacional determinados por el fabricante u organismo internacional militar, así mismo, el mecanismo que se utiliza para monitorear este indicador es el seguimiento de las variables de Ciclos de Presurización, Aterrizajes, EBH (Equivalent Baseline Hours) y horas de vuelo, según se muestra en la siguiente Tabla:

FLOTA TRANSPORTE FAC	VARIABLE PARA MONITOREAR VIDA ÚTIL
B737-400	75.000 Ciclos de presurización / 100.000 horas
B737-700	75.000 Ciclos de presurización / 100.000 horas
B-767	75.000 Ciclos de presurización / 180.000 horas
C-130	38.000 EBH
C-182	30.000 horas
C-208	50.000 horas
C-212	No tiene límite vida útil por fabricante
C-295	21.300 Ciclos / 30.000 horas
C-90 GTX	3.500 horas
C-95	0.000 Ciclos de presurización
CN- 235	30.000 Ciclos de presurización / 66619 horas
E-135	20.000 Ciclos de presurización / 55.000 horas
B-300/350	30.0 Ras

Así, se informa que la Fuerza Aeroespacial Colombiana no cuenta con aeronaves que hayan cumplido su vida útil técnica conforme a los estándares establecidos por los fabricantes y la normativa aplicable.

No obstante, se registra un total de 150 aeronaves que superan los 30 años de operación y, para el remplazo inmediato de estas aeronaves, se cuenta con un proyecto de remplazo de la flota T-27 por la flota T-6C, incorporando un total de 10 aeronaves por un valor de COP \$ 408.305.990.558 en la

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

adquisición y se espera incorporar una aeronave adicional en la presente vigencia. Así mismo, se está realizando el remplazo de la flota K-FIR por 17 aeronaves GRIPEN, proceso que se encuentra en desarrollo mediante contrato suscrito por el Ministerio de Defensa Nacional.

"26. ¿Existe un informe consolidado de riesgo operacional de la FAC actualizado al 2026?"

"56. Indicar si se han identificado riesgos, alertas o fallas estructurales en la flota aérea."

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, la Inspección General de la institución emitió el informe de Fiabilidad de Seguridad Operacional 2025, el cual constituye el documento consolidado más reciente en materia de análisis de riesgo operacional. En dicho informe se evaluaron los indicadores de seguridad operacional, los sucesos de seguridad, los principales riesgos y se formularon recomendaciones específicas, orientadas a mantener y fortalecer los márgenes de seguridad operacional durante el año 2026.

"27. ¿Cuál es el reporte desde el 2021 a diciembre de 2025 por parte del Ministerio de la Defensa sobre recortes en las horas de vuelo, discriminación de la disminución de recursos para funcionamiento de aeronaves y el porcentaje total de flota en tierra por falta de mantenimiento preventivo?"

a. ¿Cuál es el sustento técnico para dicha reducción?"

"28. ¿Qué porcentaje de la flota presenta restricciones de vuelo por mantenimiento o antigüedad? Enumerar cuáles funcionan, cuáles no y por qué causa técnica."

A continuación, se da respuesta a la pregunta número 27 y 28, en relación con el periodo comprendido entre el 2021 y diciembre 2025, en primer lugar y conforme a la información reportada por el SEMEP no se evidencia recortes formales y directos en las horas de vuelo emitidos por el Ministerio de Defensa Nacional durante el periodo consultado.

PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO A CIERRE DE CADA VIGENCIA

PRESUPUESTO ASIGNADO MANTENIMIENTO POR FUNCIONAMIENTO CIERRE VIGENCIA 2018-2026					
^{**} Cifras en millones de pesos ^{**}	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL COSTO OPERACIÓN	322.553,02	277.095,47	362.817,83	352.529,75	363.484,13
^{**} Cifras en millones de pesos ^{**}	2023	2024	2025	2026	
TOTAL COSTO OPERACIÓN	386.496,02	487.863,87	560.069,52	274.076,01	

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Asimismo, durante el lapso solicitado, en promedio el 15% de las aeronaves de la FAC se ha encontrado fuera de servicio por mantenimiento, en estado Pendiente por Asignación de Recursos para recuperación (PAR).

Durante el año 2026, en promedio, el 1,6% de las aeronaves de la FAC se encuentran restringidas por mantenimiento (Listas con Restricción de Mantenimiento LRM), correspondientes a seis aeronaves, todas listas, aunque con anotaciones relacionadas con el mantenimiento autorizadas de acuerdo con el manual de mantenimiento de las aeronaves y no afectan su seguridad, ni su aeronavegabilidad, pero restringen algunas operaciones de vuelo.

“29. ¿Con qué frecuencia se realizan auditorías técnicas externas a los procesos de mantenimiento? Anexar informes de auditoría.”

Respondiendo a la pregunta que antecede, la doctrina de las Fuerzas no establece una periodicidad fija para la realización de auditorías técnicas externas a los procesos de mantenimiento aeronáutico. No obstante, en el marco de los mecanismos de control y verificación, se realizan visitas técnicas y de reconocimiento por parte de organismos competentes, orientadas a evaluar las capacidades, procedimientos y cumplimiento de estándares en materia de mantenimiento.

En este contexto, se informa que entre los días 22, 23 y 24 de octubre de 2024 se llevó a cabo una visita de reconocimiento OMA (Organización de Mantenimiento Aprobada) a la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana – CIAC S.A., con el fin de verificar sus condiciones técnicas y operacionales. El resultado de dicha visita se encuentra consignado en el documento No. FAC-S-2024-035903-CE del 9 de noviembre de 2024 / MDN-COGFM-FAC-COFAC-JEMFA-CODAF.

“30. Remitir listado completo de accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública, durante las últimas 4 vigencias fiscales, indicando: Fecha; Tipo Aeronave; Año de Fabricación; Número de Serie; Años de Servicio; Horas de Vuelo Acumuladas; Ciclos Operacionales; Vida Útil Estimada; Causa; Lugar del Accidente; Número De Víctimas; Estado Actual de Investigación.”

31. Permítase informar sobre los siguientes accidentes aéreos informar los avances y conclusiones de las investigaciones adelantadas por las autoridades:

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

- a. (2023-2026): 19 de marzo de 2023 – Helicóptero del Ejército (matrícula EJC4227), Ubicación: Barrio Niño Jesús, Quibdó (Chocó), Detalles: Caída durante operación de abastecimiento, Víctimas: 4 militares fallecidos (no hubo sobrevivientes).
- b. 1 de julio de 2023 – Colisión de dos aeronaves durante entrenamiento, Ubicación: Base aérea de Villavicencio (Meta), Detalles: Dos aviones militares chocaron en el aire, Víctimas: 1 piloto fallecido (teniente coronel Mario Andrés Espinoza González).
- c. 15 de octubre de 2023 – Helicóptero MI-17 del Ejército, Ubicación: Zona rural de Anorí (Antioquia), Detalles: Caída durante operación de abastecimiento, Víctimas: 7 heridos (5 militares y 2 civiles).
- d. 5 de febrero de 2024 – Helicóptero Black Hawk del Ejército, Ubicación: Unguía (Chocó), cerca de la frontera con Panamá, Detalles: Caída durante misión de abastecimiento (fenómeno de “hundimiento con potencia”), Víctimas: 4 militares fallecidos.
- e. 22 de febrero de 2024 – Helicóptero Black Hawk de la Policía Nacional, Ubicación: Vereda San Pablo, Caramanta (Antioquia), Detalles: Pérdida de comunicación 10 minutos después del despegue, Víctimas: 4 tripulantes fallecidos.
- f. 29 de abril de 2024 – Helicóptero MI-17 del Ejército (matrícula EJC-3395), Ubicación: Santa Rosa del Sur (Bolívar), Detalles: Caída durante operación de reabastecimiento, Víctimas: 9 militares fallecidos, Fuente: Infobae / El País.
- g. 29 de septiembre de 2024 – Helicóptero Huey II de la Fuerza Aeroespacial (matrícula FAC-4441), Ubicación: Cumaribo (Vichada), Detalles: Desapareció del radar durante misión de evacuación aeromédica (posible influencia de condiciones climáticas), Víctimas: 8 militares fallecidos.”

En respuesta a las preguntas que anteceden, a continuación, se presenta la siguiente relación, señalando que el proceso de investigación lo adelantan las dependencias de aviación de cada una de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional:

Fecha Accidente	Tipo Aeronave	Fecha de fabricación	Ciudad del Accidente	Departamento del Accidente	Fallecidos	Heridos	Factor Causal
13/04/2022	Ala fija	1942	Villavicencio	Meta	0	14	Humano
23/04/2022	Ala rotatoria	1982	Juanchaco	Valle del Cauca	0	0	Humano
19/03/2023	Ala rotatoria	1971	Quibdó	Chocó	4	0	Humano
1/07/2023	Ala fija	1980	Villavicencio	Meta	1	0	Humano
3/10/2023	Ala fija	2010	Cali	Valle del Cauca	2	0	Humano

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Fecha Accidente	Tipo Aeronave	Fecha de fabricación	Ciudad del Accidente	Departamento del Accidente	Fallecidos	Heridos	Factor Causal
15/10/2023	Ala rotatoria	1997	Anorí	Antioquia	0	12	Humano
5/02/2024	Ala rotatoria	2006	Unguía	Choco	4	3	Humano
22/02/2024	Ala rotatoria	1982	Caramanta	Antioquia	4	0	Humano
29/04/2024	Ala rotatoria	2009	Santa Rosa del Sur	Bolívar	9	0	Humano
29/07/2024	Ala rotatoria	2013	Soledad	Atlántico	0	0	Humano
29/10/2024	Ala rotatoria	1990	Cumaribo	Vichada	8	0	Humano
29/04/2025	Ala rotatoria	2013	Malagana	Bolívar	1	3	Humano
23/03/2026	Ala fija	1954	Puerto Leguizamo	Putumayo	69	57	Investigación

"32. ¿Qué medidas concretas ha adoptado el Ministerio tras los accidentes registrados desde 2023?"

"33. ¿Qué garantías puede ofrecer hoy el Ministerio de Defensa sobre la seguridad de la flota aérea militar?"

"35. Tras las investigaciones suscitadas luego de los siniestros aéreos ¿Qué recomendaciones técnicas han surgido de las investigaciones y cuál es su nivel de implementación?"

"40. ¿Puede el Ministerio garantizar hoy que ninguna aeronave está operando en condiciones de riesgo?"

"42. ¿Cuántas tragedias más necesita el país para adoptar una política integral de seguridad aérea militar?"

"54. Informar las acciones implementadas para garantizar la seguridad operacional de la flota aérea."

En respuesta a las preguntas 32, 33, 35, 40 y 42 del presente cuestionario, se informa que el Gobierno Nacional y el Sector Defensa no están esperando la ocurrencia de nuevas tragedias para actuar, sino que han venido desarrollando y fortaleciendo una política integral de seguridad aérea,

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

en efecto tal y como se ha expuesto en respuestas anteriores, actualmente la Fuerza Aeroespacial Colombiana cuenta con un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, estructurado en el Manual MAGSO (2025), el cual incorpora programas específicos de prevención de accidentes, gestión de factores humanos, confiabilidad en el mantenimiento y monitoreo permanente de riesgos operacionales. Adicionalmente, en el marco reciente del accidente, se han adoptado medidas inmediatas y concretas, entre ellas:

- Retiro progresivo de aeronaves que han cumplido su ciclo operativo
- Restricciones operacionales específicas mientras avanzan las investigaciones
- Implementación obligatoria de las recomendaciones derivadas del informe técnico final
- Fortalecimiento de los procesos de supervisión, mantenimiento y evaluación de riesgos

Estas acciones evidencian que sí existe una política en marcha, la cual no solo responde a eventos específicos, sino que se enmarca en procesos de mejora continua, alineados con los estándares de seguridad operacional.

A su vez, desde el punto de vista del mantenimiento aeronáutico, la garantía de gestión del riesgo se basa en el cumplimiento del mantenimiento a la aeronave, de acuerdo con los manuales establecidos por los fabricantes, por tanto, desde esta óptica se puede garantizar la operación segura, toda vez que las aeronaves de la Fuerza Pública que vuelan efectivamente cumplen con todos los estándares de mantenimiento para la seguridad operacional.

Además, el Gobierno Nacional ha dispuesto un conjunto de medidas inmediatas orientadas a mitigar riesgos operacionales y fortalecer la seguridad aérea. En primer lugar, se ordenó el retiro progresivo de aeronaves que han cumplido su ciclo operativo, incluyendo al menos dos aviones tipo Hércules, decisión sustentada en criterios técnicos como la antigüedad, el desgaste estructural y la dificultad para la consecución de repuestos en el mercado internacional.

Ahora bien, la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC) cuenta con el Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (MAGSO), cuya tercera edición (2025) tiene como objeto orientar las actividades institucionales hacia una gestión efectiva de la seguridad para mantener la capacidad operacional. Este manual integra acciones preventivas y programas específicos para mitigar riesgos, incluyendo aquellos relacionados directamente con el mantenimiento de las aeronaves.

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Se han establecido once Programas de Prevención para mitigar los principales riesgos presentes en la operación:

1. Programa de Prevención de Accidentes por Factores Humanos
2. Programa de Prevención de Accidentes por Vuelo Controlado Hacia el Terreno (CFIT)
3. Programa de Prevención de Accidentes por Pérdida De Control en Vuelo (LOC-I)
4. Programa de Prevención de Accidentes por Colisión Aérea (MACA)
5. Programa de Prevención de Accidentes por Incursiones en Pista (RIPP)
6. Programa De Prevención de Accidentes por Impacto con Aves y Fauna Silvestre (BASH)
7. Programa de Prevención de Accidentes en Instrucción y Entrenamiento de Vuelo
8. Programa de Prevención de Accidentes en Tierra GAPP
9. Programa de Prevención de Accidentes por Objetos Extraños FOD
10. Programa de Prevención de Accidentes por Confiabilidad y Calidad en el Mantenimiento de Aeronaves y Sistemas de Armamento Aéreo
11. Programa de Prevención de Accidentes en la Ejecución de Operaciones Tipo Lanzamiento de Paracaidistas y/o Carga.

Adicionalmente, la adquisición e instalación de sistemas de grabación de datos y voz ADM (Avance Data Monitoring), mini QAR (Quick Access Recorder) y equipos APAREO, para monitorear los comportamientos de las tripulaciones en cabina, identificar tendencias y actuar de forma proactiva en la corrección y mitigación de riesgos.

De igual manera, la implementación del programa MRM (*Maintenance Resource Management* - Manejo de Recursos de Mantenimiento): Se define como un proceso general para mejorar la comunicación, eficacia y seguridad en todos los procesos de mantenimiento. Su propósito principal es minimizar la ocurrencia de sucesos atribuidos a factores de mantenimiento y el programa de reportes voluntarios y obligatorios: La FAC tiene un sistema de reportes de seguridad operacional que permite la identificación temprana de riesgos por todas las personas involucradas en la operación.

En complemento a lo anterior, se han adoptado las siguientes medidas específicas:

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

1. Continuidad bajo el marco de seguridad operacional vigente: Se continuará desarrollando la operación aérea en estricto cumplimiento de las normas, procedimientos y estándares establecidos por la Fuerza, en concordancia con el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Esto incluye el fortalecimiento de los procesos de supervisión, la verificación rigurosa de las condiciones técnicas de las aeronaves, la estricta observancia de los límites operacionales y la promoción activa de la cultura de reporte y gestión del riesgo, con el fin de asegurar que todas las misiones se ejecuten dentro de niveles aceptables de seguridad.
2. Restricción operativa específica: Como medida preventiva inmediata, se dispuso la prohibición del despegue de aeronaves tipo Hércules por la pista 30 del aeródromo de Puerto Leguísimo (LQM), hasta tanto se culminen los análisis técnicos y operacionales correspondientes. Esta decisión busca mitigar cualquier riesgo potencial asociado a factores de pista, entorno o desempeño de la aeronave, priorizando la protección de las tripulaciones y del personal transportado mientras se obtienen conclusiones definitivas.
3. Implementación de recomendaciones técnicas: Una vez se emita el informe final de la investigación en curso, la Fuerza procederá a la adopción integral, obligatoria y verificable de todas las recomendaciones que se deriven de dicho documento. Estas medidas podrán incluir ajustes en procedimientos, entrenamiento, mantenimiento, operación o doctrina, y serán implementadas con carácter prioritario, acompañadas de mecanismos de seguimiento y control, con el objetivo de fortalecer continuamente los niveles de seguridad operacional y prevenir la recurrencia de eventos similares.

Estas acciones se desarrollan de manera complementaria al proceso investigativo en curso, con el propósito de garantizar la continuidad de las operaciones bajo los más altos estándares de seguridad, mientras se determinan las causas específicas del accidente.

Asimismo, y como se informó previamente, la determinación de las causas y eventuales responsabilidades se fundamenta en el desarrollo de cuatro investigaciones concurrentes, una de ellas, la investigación técnica, cuya finalidad principal es evitar que ocurran nuevos accidentes a través de la identificación de causas o factores. De esta manera, la investigación técnica tiene una finalidad esencialmente preventiva por lo que presente recomendaciones para fortalecer la seguridad operacional.

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Así, en cada caso investigado para los accidentes relacionados, se formularon recomendaciones de seguridad operacional orientadas a mitigar este tipo de riesgos. Estas recomendaciones se enfocaron en el fortalecimiento de programas de entrenamiento, la optimización de procedimientos operacionales y la revisión de marcos normativos aplicables.

Finalmente, dado que la aviación es una actividad de alto riesgo, la seguridad aérea no se construye a partir de eventos aislados, sino mediante procesos permanentes de gestión del riesgo, mantenimiento, entrenamiento, supervisión e inversión, los cuales se encuentra actualmente en ejecución y fortalecimiento. Por ello, instrumentos como el CONPES 4187 de 2026 contemplan inversiones estratégicas lo que contribuye directamente a mejorar los niveles de seguridad y sostenibilidad de la flota.

“34. ¿Qué porcentaje de aeronaves ha operado con limitaciones técnicas temporales?”

Para dar respuesta a la pregunta 34, la Fuerza Aeroespacial Colombiana informa que, durante el año 2026, en promedio, el 3% de las Aeronaves de la FAC han operado en estado LRA y LRM, correspondientes a 11 aeronaves, cuyo estado va actualizándose a medida que se da solución a los trabajos o componentes que generan la limitación.

- LRA: Aeronave Lista con Restricciones por Abastecimiento, Aeronave en condición de aeronavegabilidad afectada por repuestos o suministros, limitada a ciertas operaciones autorizadas por el operador de acuerdo con el MEL.
- LRM: Aeronave Lista con Restricciones por Mantenimiento, Aeronave en condición de aeronavegabilidad afectada por mantenimiento, limitada a ciertas operaciones autorizadas por el operador y/o de acuerdo con el MEL.

“36. En lo concerniente a la actividad de los pilotos ¿Se han presentado presiones operacionales para cumplir misiones pese a limitaciones técnicas?”

En respuesta a la pregunta número 36, como se ha indicado en respuestas anteriores, la flota de aeronaves de la Fuerza Pública opera en cumplimiento estricto de los lineamientos y manuales de

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

las casas fabricantes de cada uno de los modelos y tipos de aeronaves en operación de cada una de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional. De esta manera, el mantenimiento de las aeronaves se desarrolla bajo protocolos técnicos, manuales y estándares de aeronavegabilidad en los cuales no se ha evidenciado fallas estructurales que comprometan la seguridad operacional. De esta manera, no se han presentado presiones operacionales para cumplir misiones pese a limitaciones técnicas.

En el caso específico de la Fuerza Aeroespacial Colombiana tiene en ejecución la Campaña de Seguridad Operacional “Mission First, Safety Always” formalizada mediante la directiva transitoria número 001-2026, la cual se consolida como una iniciativa institucional orientada a fortalecer de manera permanente la Cultura de Seguridad Operacional en la Fuerza Aeroespacial Colombiana, garantizando el cumplimiento de la misión sin comprometer la integridad del personal, la seguridad de los equipos ni la protección de los recursos institucionales.

Las líneas de esfuerzo de la campaña estarán enfocadas en el fortalecimiento de la ética operacional como eje fundamental de la seguridad operacional, promoviendo conductas responsables, transparentes y coherentes con el marco normativo vigente y los valores institucionales de la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

“37. Informe el número de horas de vuelo promedio por piloto al año.”

De acuerdo con el análisis realizado por el COAES, durante el año 2025 los pilotos del equipo C-130 registraron un promedio de 255 horas de vuelo por piloto. Este resultado se obtiene a partir de un total acumulado de 2.045 horas de vuelo del equipo C-130, distribuidas entre una planta de 8 pilotos asignados a este tipo de aeronave.

“38. ¿Qué decisiones se han tomado frente a aeronaves con obsolescencia crítica? De existir decisiones en tal sentido informar cuántas aeronaves deben salir de la flota en funcionamiento.”

Para dar respuesta a la pregunta 38, es de informar que, durante este gobierno, el sector Defensa se ha mantenido entre los primeros cuatro sectores con mayores recursos asignados anualmente en el Presupuesto General de la Nación, lo que representa un importante esfuerzo por mantener y aumentar el presupuesto de inversión y funcionamiento; el aumento más significativo en la inversión durante los últimos años ha sido en 2023, equivalente a \$3.103.143 (+57%) y 2025, equivalente a

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

\$3.675.843 (+59%). Ahora bien, es preciso señalar que las necesidades del sector Defensa, en especial las adquisiciones de equipos mayores, armamento especializado y tecnologías militares han sido históricamente superiores al presupuesto asignado al sector, por lo que se ha mantenido una diferencia entre tales necesidades y los recursos efectivamente asignados en cada vigencia fiscal.

A su vez, resulta relevante indicar el proceso de programación presupuestal de los sectores con secciones en el Presupuesto General de la Nación que adelantan un procedimiento interno con sus unidades ejecutoras. En el caso del sector Defensa, las unidades ejecutoras del sector: Ministerio de Defensa-Unidad de Gestión General, Comando General de las Fuerzas Militares, Ejército y Armada Nacional, Fuerza Aeroespacial y la Policía Nacional reportaron las necesidades de recursos en sus anteproyectos de presupuesto, de conformidad con los criterios establecidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Ahora bien, desde el punto de vista del comportamiento presupuestal reciente, se evidencian esfuerzos adicionales de fortalecimiento. En la vigencia 2023, mediante la Ley 2276 de 2022, se incorporaron recursos adicionales, incluyendo \$200 mil millones en inversión, posteriormente asignados a través del CONPES 4155, y \$600 mil millones en operación comercial, consolidando un incremento cercado a los \$535 mil millones. Posteriormente, la Ley 2299 de 2023 adicionó aproximadamente \$1,3 billones destinados principalmente al bienestar del personal, incluyendo \$700 mil millones para dicha política y los Grupos móviles de Erradicación, así como 4635 mil millones para cubrir incrementos en asignaciones de retiro y pensiones.

La estructura del gasto del Sector Defensa se distribuye en cerca de un 79% del presupuesto se destina a gastos del personal activo, asignaciones de retiro, pensiones y el Sistema de Salud de la Fuerza Pública, cubriendo una planta aproximada de 481 mil efectivos y alrededor de 314 mil pensionados y retirados. En contrasta, solo el 13% se destina a inversión, operación y funcionamiento, mientras que el 6% corresponde a sentencias y transferencias, y el 2% a operación comercial.

Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno Nacional ha impulsado medidas orientadas a mejorar las condiciones del personal y fortalecer las capacidades estratégicas. Entre ellas se destaca el incremento del 483% en la bonificación de soldados regulares durante el cuatrienio, así como

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

avances en la nivelación salarial de la suboficialidad con aumentos históricos proyectados hacia 2026.

Adicionalmente, en los últimos 12 meses se ha consolidado una inversión estratégica por 31,6 billones de pesos, dirigida a proyectos como el fortalecimiento de la superioridad aérea, los Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos, el sistema "Escudo Nacional Antidrones" y el desarrollo de capacidades mediante el CONPES 4187 de 2026.

Finalmente, en el marco del proceso de modernización, se resalta la renovación de la flota de superioridad aérea mediante la adquisición de aeronaves tipo Gripen en 2025, proceso que contó con aval fiscal CONFIS, aprobación de vigencias futuras, declaratoria de importancia estratégica CONPES 4155 y soporte normativo mediante el Decreto 1001 de 2025, culminando con la firma del contrato en noviembre de 2025. Este proyecto incluye soporte logístico hasta 2032, transferencia de capacidades para mantenimiento autónomo, capacitación de personal, sistemas de simulación y adquisición de armamento de alta tecnología.

En este contexto, si bien se reconoce la existencia de limitaciones presupuestales frente a las necesidades totales del sector, también se evidencia un esfuerzo sostenido del Gobierno Nacional por cerrar dicha brecha mediante instrumentos de planeación, financiación y ejecución de inversiones estratégicas en el mediano y largo plazo.

"39. ¿Existen funcionarios que han sido investigados o sancionados por hechos relacionados con accidentes aéreos?"

En el marco de accidentes aéreos y conforme a los procedimientos disciplinarios y administrativos establecidos sí se han adelantado investigaciones a funcionarios. No obstante, es importante precisar que dichas actuaciones se desarrollan bajo el debido proceso y en función de investigaciones técnicas, por lo cual la determinación de responsabilidades individuales depende de los hallazgos específicos de cada caso.

"41. Si las condiciones presupuestales se mantienen, ¿cuál es el riesgo proyectado para los próximos 5 años?"

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Para atender esta pregunta, es preciso indicar que las condiciones presupuestales *per se* no son un factor de riesgo operacional, sino una condición para contar con un determinado número de horas de vuelo del total de la flota. Esto quiere decir que si hay un presupuesto limitado en cualquier flota aérea, sea esta de Aviación de Estado o Aviación Civil, la falta de presupuesto puede reducir las horas de vuelo disponibles, no la seguridad operacional, puesto que ninguna aeronave opera si no cuenta con las condiciones para ello.

Por lo tanto, resulta de la mayor importancia diferenciar los riesgos asociados a la seguridad operacional de las condiciones habilitantes de horas de vuelo derivadas del presupuesto asignado a la flota aérea considerando que, en ninguna circunstancia, una aeronave operaría sin contar con el mantenimiento adecuado, debidamente programado y adelantado siguiendo los lineamientos de los manuales expedidos por las casas fabricantes de cada modelo/tipo de aeronave.

De esta manera, en lo que refiere al presupuesto y su relación con el alistamiento de la flota aérea, no con la seguridad operacional, puede significar menor porcentaje de aeronaves listas, con restricciones operacionales o fuera de servicio; también se puede reducir el número de horas de vuelo asignadas; en cuanto a la operación con flotas envejecidas y con mantenimiento diferido, esto eleva el costo unitario de operación.

"43. Informar el presupuesto asignado, apropiado, ejecutado y girado anualmente para cada una de las Fuerzas y el Ministerio de Defensa, relacionado con el mantenimiento, modernización y adquisición de aeronaves. Desagregar los recursos destinados durante las vigencias 2018 a 2026 a: Mantenimiento; Modernización; Adquisición De Aeronaves.

De acuerdo con la información suministrada por el Viceministerio de Estrategia y Planeación, se remite la siguiente información sobre presupuesto apropiado para aviación de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional desde 2018 a 2026.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fuerza Aeroespacial	\$86.026	\$101.515	\$157.953	\$448.328	\$286.425	\$269.261	\$641.836	\$482.704
Ejército Nacional	\$100.900	-	-	-	\$26.296	\$64.104	\$222.578	\$62.420
Armada Nacional	\$56.893	\$22.500	\$18.425	\$108.491	\$37.718	\$27.289	\$30.757	\$23.425
Policía Nacional	-	\$17.500	\$11.665	\$15.000	\$215.800	\$3.000	\$7.000	\$5.000

* Cifras en miles de millones de pesos

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

"45. Informar que porcentaje del presupuesto se ha destinado a seguridad operacional de la flota durante las vigencias de 2018 a 2026."

"46. ¿Cuál es el plan actual de modernización de aeronaves de la FAC y en qué fase se encuentra? Anexar detalle de cuántas aeronaves deben salir y cuántas nuevas se deben adquirir, referenciando el costo aproximado de la renovación de la flota."

"52. Relacionar informe detallado de la ejecución de proyectos de inversión para la Fuerza Aeroespacial Colombiana, específicamente en los proyectos de renovación y modernización del equipo aeronáutico, así como el fortalecimiento de la capacidad de mantenimiento aeronáutico para las aeronaves y componentes de la FAC a nivel nacional."

"62. ¿Qué porcentaje del presupuesto de inversión del Ministerio de Defensa ha sido destinado en los últimos ocho años al mantenimiento, actualización y reposición de la flota de aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana, y cómo ha evolucionado esa cifra en términos reales?"

"64. ¿Existe actualmente un plan de modernización o reemplazo de la flota de aeronaves de transporte pesado de la Fuerza Aérea? De existir, ¿en qué etapa de ejecución se encuentra y qué recursos han sido asignados en los últimos cuatro años?"

Para dar respuesta a las preguntas 45, 46, 52 y 64, para el caso de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, la inversión en mantenimiento, actualización y reposición de la flota de aeronaves se ha comportado de la siguiente manera:

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

AÑO FISCAL	APROPIACIÓN TOTAL ASIGNADA X INVERSIÓN	APROPIACIÓN ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN	% DE APROPIACIÓN ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN
2018	133.785.010.281	80.879.000.000	60,5 %
2019	168.902.570.755	71.848.000.000	42,5 %
2020	229.563.817.746	154.906.753.687	67,5 %
2021	532.627.994.400	410.442.780.308	77,1 %
2022	378.523.000.000	283.238.433.819	74,8 %
2023	373.888.162.350	112.377.171.861	30,1 %
2024	793.877.248.460	200.087.092.315	25,2 %
2025	554.462.625.156	145.098.266.884	26,2 %
TOTAL GENERAL	3.165.630.429.148	1.458.877.498.874	46,1 %

Se precisa que los recursos asignados a los proyectos de inversión en cada vigencia presentaron, en varios casos, constitución de reservas presupuestales, debido a que no fueron ejecutados en su totalidad dentro del mismo año fiscal, en consecuencia, dichos recursos debieron ejecutarse en la vigencia siguiente, bajo las condiciones económicas vigentes al momento del pago, particularmente la Tasa Representativa del Mercado (TRM).

Así mismo, la adquisición escalonada de nuevas aeronaves de transporte táctico pesado que permitan reemplazar dichas capacidades depende constantemente de la aprobación y disponibilidad presupuestal para proyectos de inversión. En este sentido, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, desde el SIDEN y el proyecto de fortalecimiento de capacidades que inició en 2024, viene adelantando gestiones pertinentes, ante los entes competentes para lograr la aprobación de recursos que permitan iniciar la adquisición de Aeronaves de Transporte Táctico Militar Pesado, situación que se viene materializando en el año 2026, con la aprobación del trámite de 1,5 billones en vigencias extraordinarias para la adquisición de 02 aeronaves de Transporte de este tipo, que ayuden a garantizar la sostenibilidad y fortalecimiento de la capacidad de transporte aéreo pesado de la FAC más allá del 2042.

Ahora bien, actualmente la Fuerza Aeroespacial Colombiana cuenta con un plan de incremento de la flota de aeronaves de transporte pesado, en el cual considera la ejecución de un CONPES 4187 que busca adquirir 02 aeronaves de transporte táctico pesado por un valor de \$1,56 billones de pesos, y actualmente se encuentra en proceso de estructuración.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

"44. Indicar contratos, convenios, acuerdos y cualquier otro negocio jurídico suscrito para mantenimiento aeronáutico durante las vigencias de 2018 a 2026."

En respuesta a la pregunta que antecede, y de acuerdo con la información que reposa en la Fuerza Aeroespacial Colombiana, se anexa documento denominado "Consolidado procesos ACOFA mantenimiento aeronáutico 2018-2026".

"47. Indicar proyectos CONPES, CONFIS o vigencias futuras relacionados."

"48. Indique si el gobierno nacional ha solicitado la elaboración y expedición de documentos CONPES y CONFIS, relacionados con el mantenimiento, fortalecimiento, modernización o renovación de la flota aérea. En caso afirmativo, remita copia de la solicitud e igualmente remita el estado del trámite de dichos documentos actualmente."

"49. ¿Cuáles han sido las razones financieras, administrativas y técnicas para que un CONPES/ con CONFIS para modernizar las capacidades militares desde el año 2023 no se haya podido aprobar, tal y como lo referenció en su red social X el presidente de la República Gustavo Petro."

En atención a las preguntas 47, 48 y 49, el Gobierno Nacional sí ha solicitado la elaboración y expedición de documentos CONPES relacionados con el fortalecimiento, modernización y renovación de capacidades estratégicas de la Fuerza Pública, dentro de las cuales se incluyen las capacidades aéreas.

En este contexto, el Documento CONPES 4155, aprobado en septiembre de 2025, constituye el principal marco de política pública orientado al fortalecimiento y renovación de la capacidad de superioridad aérea (ASA), el cual comprende la modernización de la flota aérea como parte de una visión estratégica de defensa nacional. Este documento se encuentra en etapa de ejecución de sus proyectos de inversión proyectados.

Así mismo, el Documento CONPES 4187, aprobado en marzo de 2026, es el resultado de un proceso técnico de estructuración, articulación interinstitucional y priorización de necesidades que se adelantó desde octubre de 2025, en coordinación con la Fuerza Pública, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual incorpora dentro de su alcance el fortalecimiento de capacidades estratégicas para la seguridad pública; el cual incluye

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

componentes asociados al mejoramiento y la adquisición de capacidades aéreas en función del apoyo operacional y logístico. Este documento se encuentra actualmente en la etapa de estructuración y trámite de las vicencias futuras de los proyectos de inversión asociados.

Respecto de la remisión de copia de las solicitudes elevadas para la estructuración de los CONPES y CONFIS me permito indicar que dicha información tiene carácter reservado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 1755 de 2015, en la medida en que se relaciona directamente con la planeación estratégica y la seguridad nacional.

"50. Precisar si se ha contemplado la sustitución de aeronaves tipo Hércules C-130."

"51. ¿Qué aeronaves están priorizadas para reemplazo inmediato por obsolescencia?"

Ahora bien, en relación con el plan actual de modernización de la flota C-130 de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC), se informa que este se encuentra orientado a garantizar la continuidad de las capacidades de transporte aéreo pesado, enmarcado dentro del Libro de Capacidades Estratégicas 2042 – Versión 2, el cual proyecta la vida útil de estas aeronaves hasta el año 2042, razón por la cual no se proyecta la renovación de la flota a corto plazo, por lo anterior, en la actualidad se adelantan las acciones de sostenimiento y mantenimiento mayor ordenado por la casa fabricante, con el fin de extender su operatividad hasta el retiro progresivo de las aeronaves a medida que alcancen sus límites estructurales y operacionales, dados por manual. Sin embargo, se proyecta la pronta salida del C-130 FAC 1004, teniendo en cuenta que es la aeronave con menor cantidad de horas disponibles EBH (2.057) y que a la fecha se encuentra iniciando su proceso de baja.

A medida que se materialicen los recursos de inversión necesarios para la adquisición de nuevas aeronaves de Transporte Táctico Militar Pesado (ATTMP), se irá proyectando la salida de las aeronaves con mayor nivel de obsolescencia dentro de la flota C- 130.

Así mismo, la adquisición escalonada de nuevas aeronaves de transporte táctico pesado que permitan reemplazar dichas capacidades depende constantemente de la aprobación y disponibilidad presupuestal para proyectos de inversión. En este sentido, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, desde el SIDEN y el proyecto de fortalecimiento de capacidades que inició en 2024, viene

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

adelantando gestiones pertinentes, ante los entes competentes para lograr la aprobación de recursos que permitan iniciar la adquisición de Aeronaves de Transporte Táctico Militar Pesado, situación que se viene materializando en el año 2026, con la aprobación del trámite de 1,5 billones en vigencias extraordinarias para la adquisición de 02 aeronaves de Transporte de este tipo, que ayuden a garantizar la sostenibilidad y fortalecimiento de la capacidad de transporte aéreo pesado de la FAC más allá del 2042.

“53. ¿Qué programas de actualización tecnológica se están implementando para el personal de la FAC?”

La institución implementa programas de actualización tecnológica como el uso de simuladores de vuelo, el cual está orientado al fortalecimiento de competencias técnicas y operacionales como procedimientos de vuelo por instrumentos y operación de sistemas bajo condiciones normales y de emergencia, mediante entrenamiento teórico, garantizando la adecuada apropiación de conocimientos y el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional establecidos institucionalmente.

“55. Remitir protocolos, manuales y lineamientos vigentes en materia de mantenimiento y seguridad aérea.”

En respuesta a la pregunta número 55 se anexan los siguientes manuales, así:

- Manual Gestión de la Seguridad Operacional (MAGSO) Tercera Edición - 2025.
- Manual Mantenimiento Aeronáutico (MAMAE) Tercera Edición - 2025.

“57. ¿Existe un sistema de alertas tempranas sobre fallas recurrentes en aeronaves?”

A la fecha, la Fuerza Aeroespacial Colombiana cuenta con los siguientes sistemas y herramientas de análisis para la identificación de fallas recurrentes en aeronaves:

El sistema NARO–NASO de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC) hace parte del enfoque moderno de gestión de la seguridad operacional, orientado a la identificación temprana de riesgos antes de que se materialicen en incidentes o accidentes y funciona como sistema de alerta temprana.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

El sistema ayuda a detectar riesgos latentes permitiendo identificar condiciones inseguras antes de que generen consecuencias, facilita el análisis de tendencias e identificación patrones recurrentes o fallas sistémicas, soporta la toma de decisiones al proporcionar información objetiva para implementar medidas correctivas y preventivas y reduce la probabilidad de accidentes al intervenir en etapas tempranas del riesgo, fortaleciendo las barreras de seguridad operacional.

El NARO–NASO es una herramienta estratégica de gestión del riesgo, que transforma la experiencia operacional diaria en conocimiento útil para anticiparse a los peligros y preservar la seguridad de las operaciones aéreas.

Adicionalmente, el sistema de Confiabilidad de la Fuerza, con su software APM Meridium, clasifica e identifica modos de falla que se presentan de forma recurrente y permite identificar tendencias por flotas, sistemas y aeronaves, con el objetivo de encontrar la causa raíz y los factores contribuyentes, a partir de lo cual se generan actividades de mantenimiento u operacionales tendientes a reducir o eliminar fallas recurrentes.

“58. Informar si existen auditorías, hallazgos o investigaciones relacionadas con el estado de la flota aérea durante las vigencias 2018 a 2026, por parte de la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación. Remitir copia de: informes de auditoría; Hallazgos fiscales; Investigaciones disciplinarias; Alertas internas; Informes de Control Interno.”

En respuesta a la pregunta número 58, se informa que no se registran auditorías, hallazgos o investigaciones relacionadas con el estado de la flota aérea durante las vigencias 2018 a 2026, por parte de la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación.

“Con base en lo expuesto en el Consejo de Ministros del 24 de marzo de 2026, en el que se indicó que el documento CONPES sería aprobado por un valor aproximado de trece (13) billones de pesos, informe lo siguiente:

“59. La identificación y caracterización detallada de los proyectos de inversión que se prevé declarar de importancia estratégica en el marco del referido documento CONPES, indicando para cada uno: nombre del proyecto, código BPIN (si se encuentra registrado), entidad responsable, sector, horizonte de ejecución, costo total estimado, fuentes de financiación.”

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

"60. La desagregación de los componentes, productos y entregables asociados a cada proyecto, discriminados por cada una de las instituciones de la Fuerza Pública (Ejército Nacional, Fuerza Aeroespacial Colombiana, Armada Nacional y Policía Nacional), precisando su alcance, cobertura, cronograma y población objetivo, cuando aplique."

"61. Los criterios técnicos, estratégicos, operacionales y financieros utilizados para la priorización de los proyectos, así como la metodología aplicada para su selección y jerarquización, incluyendo variables consideradas (riesgo, impacto, costo-beneficio, cierre de brechas, capacidades críticas, entre otros) y las instancias de validación interinstitucional que intervinieron en dicho proceso."

En virtud de lo manifestado por el Viceministerio de Estrategia y Planeación, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1712 de 2014, sobre transparencia y acceso a la información pública nacional, en su Título III "Excepciones Acceso A La Información", la información solicitada en estas preguntas está exceptuada para su acceso por daño a los intereses públicos, al tratarse de asuntos de defensa y seguridad nacional, como lo señala el artículo 19 de la norma citada:

"Artículo 19. Información exceptuada por daño a los intereses públicos. Es toda aquella información pública reservada, cuyo acceso podrá ser rechazado o denegado de manera motivada y por escrito en las siguientes circunstancias, siempre que dicho acceso estuviere expresamente prohibido por una norma legal o constitucional:

- a) La defensa y seguridad nacional;*
- b) La seguridad pública;*
- c) Las relaciones internacionales;*
- d) La prevención, investigación y persecución de los delitos y las faltas disciplinarias, mientras que no se haga efectiva la medida de aseguramiento o se formule pliego de cargos, según el caso;*
- e) El debido proceso y la igualdad de las partes en los procesos judiciales;*
- f) La administración efectiva de la justicia;*
- g) Los derechos de la infancia y la adolescencia;*
- h) La estabilidad macroeconómica y financiera del país;*
- i) La salud pública.*

PARÁGRAFO. Se exceptúan también los documentos que contengan las opiniones o puntos de vista que formen parte del proceso deliberativo de los servidores públicos."

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Por lo anterior, solamente se suministra la información susceptible de ser difundida frente a este tema, en los siguientes términos:

- En el marco de la estructuración del documento CONPES de declaratoria de importancia estratégica, me permito remitir la identificación y caracterización de los proyectos de inversión previstos, la cual se anexa en el cuadro correspondiente. Ahora bien, es importante precisar que el horizonte de ejecución de los proyectos de inversión se encuentra definido en un periodo de ocho años, en coherencia con el escenario de inversión consolidado por valor de 13 billones de pesos del Presupuesto General de la Nación.

Unidad ejecutora	BPIN	Nombre del proyecto	Total
Ejército Nacional	202500000043679	Fortalecimiento de la capacidad para el despliegue terrestre del Ejército Nacional	\$ 183.941.043.918
	202600000010899	Fortalecimiento de la dotación de armamento y equipo especial para el soldado del Ejército Nacional	\$ 1.615.552.234.410
	2026000000104d905	Modernización del ecosistema de mando y control del Ejército Nacional	\$ 593.800.829.957
	202600000010922	Optimización de la capacidad de despeje de artefactos explosivos del Ejército Nacional - Previo Concepto DNP (2027)	\$ 157.952.900.000
	202600000010900	Fortalecimiento de las capacidades de Inteligencia y Contrainteligencia del Ejército Nacional	\$ 154.603.598.852
	202600000010897	Fortalecimiento de la capacidad de despliegue aéreo del Ejército Nacional	\$ 3.023.122.860.251
	Total		
Armada Nacional	2018011000280	Actualización de las capacidades ofensivas, de vigilancia y sistemas electrónicos para las unidades de la Armada Nacional	\$ 208.882.000.200
	2018011000286	Fortalecimiento de la inteligencia naval a nivel nacional	\$ 141.858.056.753
	2018011000311	Fortalecimiento de las redes de comunicaciones a nivel nacional	\$ 120.000.000.000
	2018011000322	Fortalecimiento de las capacidades de guardacostas a nivel nacional	\$ 132.300.000.000

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Unidad ejecutora	BPIN	Nombre del proyecto	Total
	2018011000327	Fortalecimiento de los medios navales para la protección de la soberanía nacional	\$ 1.149.641.602.278
	2018011000334	Fortalecimiento de la infraestructura para el apoyo logístico en las operaciones militares a nivel nacional	\$ 53.000.000.000
	2018011000372	Consolidación del componente de infantería de marina a nivel nacional	\$ 242.400.000.000
	2018011000412	Fortalecimiento de medios e infraestructura de la aviación naval a nivel nacional	\$ 1.329.057.116.279
	Total		\$ 3.377.138.775.510
Fuerza Aeroespacial Colombiana	2018011000337	Renovación y modernización del equipo aeronáutico de la FAC a nivel nacional	\$ 1.566.000.000.000
Policía Nacional	2018011000618	Fortalecimiento de las misiones aéreas policiales en el territorio nacional	\$ 1.605.048.979.591
	2018011000632	Fortalecimiento de los equipos de armamento, seguridad y protección, orientados a consolidar la convivencia y seguridad ciudadana en el territorio nacional	\$ 139.944.652.836
	2018011000709	Desarrollo tecnológico Policía Nacional	\$ 207.667.594.062
	2018011000696	Mejoramiento de la movilidad estratégica, orientada al servicio de policía en el territorio nacional	\$ 375.226.530.613
	Total		\$ 2.327.887.757.102
Total CONPES			\$ 13.000.000.000.000

Fuente: Viceministerio de Estrategia y Planeación

La priorización de proyectos bajo criterios técnicos, estratégicos, operacionales y financieros. En este sentido, se informa que dicho proceso se soporta en el Modelo de Planeación y Desarrollo de Capacidades de la Fuerza Pública, así:

a. Variables consideradas

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

- Riesgo y materialización de amenazas: priorización orientada a contrarrestar las amenazas a la seguridad pública asociadas a Grupos Armados Organizados (GAO) y Grupos Delictivos Organizados (GDO), conforme al marco normativo aplicable.
- Impacto operacional y estratégico: efecto esperado sobre la capacidad de la Fuerza Pública para generar resultados sostenidos, incluyendo la afectación estructural del narcotráfico y la reducción de la capacidad criminal de los actores armados.
- Economías ilícitas: contribución a la disrupción/contención de economías ilícitas que financian a GAO/GDO (narcotráfico, minería ilegal, secuestro, extorsión, entre otras).
- Priorización territorial: focalización en zonas priorizadas a partir de análisis geoespacial (p. ej., mapas de calor) que integran presencia de amenazas, intensidad del delito y presión sobre activos estratégicos.
- Costo-beneficio y sostenibilidad: evaluación del retorno operacional por peso invertido, costos de ciclo de vida (operación y mantenimiento) y viabilidad de sostenimiento, aporte a la protección de ecosistemas estratégicos y a la contención de delitos ambientales asociados a economías ilícitas.
- Cierre de brechas: identificación y reducción de brechas de capacidades de la Fuerza Pública, priorizando componentes con mayor rezago e incidencia en el cumplimiento misional.
- Capacidades críticas y alistamiento: fortalecimiento de capacidades habilitadoras y críticas, tales como movilidad, comunicaciones, mando y control, sostenimiento y equipamiento, para disponer de personal y unidades efectivamente equipadas.

b. Modelos o herramientas de evaluación utilizados

La selección y jerarquización se soportó en el modelo de Planeación y Desarrollo de Capacidades de la Fuerza Pública adoptado para orientar la priorización de amenazas a la seguridad pública, en el marco del contexto estratégico aprobado por los altos mandos militares, policiales y ministeriales.

Como herramienta central se emplearon matrices de priorización- las cuales son de carácter reservado-, mediante las cuales: (i) se valoraron comparativamente las amenazas priorizadas; (ii) se contrastó la situación y condiciones actuales del material y equipo; y (iii) se priorizaron componentes y proyectos por cada Fuerza, de acuerdo con su misionalidad y necesidades definidas internamente, permitiendo consolidar un portafolio alineado con el cierre de brechas y el fortalecimiento de capacidades críticas.

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

c. Instancias de validación interinstitucional que intervinieron en el proceso

El proceso inició en mayo de 2025 con la construcción del proyecto en el marco del CIPE (Comisión Intersectorial de Proyectos Estratégicos) con participación de todas las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, mediante personal oficial delegado y en articulación con el Ministerio de Defensa Nacional. Previo a la consolidación y definición de información, los insumos y propuestas surtieron filtros de validación de alto nivel, en respeto y cumplimiento de las líneas de mando militar y policial.

Las mesas técnicas se concentraron en: (i) las amenazas que deben ser contrarrestadas en seguridad pública; y (ii) la priorización de capacidades para su desarrollo operacional, táctico y estratégico. Posteriormente, el proyecto de fortalecimiento de capacidades estratégicas fue objeto de revisión y aprobación en la Comisión Intersectorial de Proyectos Estratégicos (CIPE), conforme a los protocolos aplicables, y continuó con la construcción del documento CONPES, en el cual, dadas las limitaciones de techos presupuestales, se priorizaron componentes de material y equipo estratégico necesarios para disponer de personal y unidades equipadas.

“63. ¿Qué meta o programa está incluido en el Plan Nacional de Desarrollo para la modernización de la flota aérea militar o el fortalecimiento de las capacidades logísticas y de transporte de las Fuerzas Militares? De ser así, ¿cuál es el nivel de ejecución de esa meta a la fecha?”

“68. ¿Qué indicadores de riesgo operacional y estado de la flota están incorporados en el Plan Estratégico Sectorial vigente del Ministerio?”

“69. ¿Cuál fue el comportamiento de esos indicadores en los veinticuatro meses anteriores al accidente?”

En atención a las preguntas 63, 68 y 69, relacionadas con la inclusión de metas en el Plan Nacional de Desarrollo, así como los indicadores de riesgo operacional y estado de la flota, se presenta la siguiente respuesta, así:

Plan Nacional de Desarrollo y nivel de ejecución: La información del avance en el cumplimiento de las metas y el seguimiento a los indicadores del Plan Nacional de Desarrollo es de acceso público a

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

través de la plataforma Sinergia 2.0 en el enlace <https://sinergia20app.dnp.gov.co>, dispuesta por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) para este fin.

Igualmente, en el Plan Estratégico Sectorial 2022-2026 se realiza seguimiento al indicador “Implementación del modelo de Planeación y Desarrollo por capacidades del Sector Defensa”, modelo que se entiende como el conjunto de procesos, instancias, responsables y productos, que, de manera articulada y continua, traducen los lineamientos políticos y las prioridades estratégicas de defensa y seguridad en las capacidades requeridas para la proyección y desarrollo en el mediano y largo plazo de una estructura de fuerza flexible adaptable y sostenible y que, incluye, la planeación de necesidades relacionadas con adquisiciones, sostenimiento y fortalecimiento de las capacidades a través de sus componentes entre los cuales se incluyen los equipos.

Así las cosas, es preciso indicar que producto del seguimiento a la ejecución de este indicador cuya meta para el cuatrienio son 6 productos del modelo. A corte 2025, se presentaron dos proyectos enfocados en el fortalecimiento de las capacidades de las Fuerzas. El detalle de la información cuenta con carácter de reserva.

Para el caso de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, es la siguiente:

- Alineación con Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026
- Transformación: 2. Seguridad humana y Justicia social.
- Catalizador: 7. Defensa integral del territorio para la protección de la soberanía, independencia, integridad territorial y del orden constitucional.
- Componente: b. Capacidades estratégicas para salvaguardar los intereses nacionales.

La adquisición de dos aeronaves de transporte táctico pesado se justifica desde un enfoque técnico como una intervención orientada a cerrar una brecha del 55 % en la capacidad de movilidad estratégica aérea, la cual limita el cumplimiento de metas asociadas al Plan Nacional de Desarrollo en materia de control territorial, seguridad pública y presencia institucional en zonas priorizadas. Esta restricción afecta la oportunidad en el despliegue de fuerzas, la sostenibilidad logística de las operaciones y la capacidad de respuesta en territorios con baja conectividad, impactando negativamente los indicadores de intervención estatal frente a economías ilícitas y criminalidad organizada. En este contexto, el fortalecimiento de esta capacidad se constituye en un habilitador

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

clave para mejorar la eficiencia operativa, aumentar la cobertura institucional y contribuir al logro de los objetivos estratégicos del Estado.

Para el caso de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, a la fecha no se cuenta con un "Indicador de Riesgo Operacional" incluido en el Plan Estratégico Sectorial; el cual a la fecha sí contempla un indicador sobre "Nivel de alistamiento Operacional", el cual se alimenta de diferentes variables.

Sin perjuicio de lo anterior, es importante destacar que el interior de la FAC, sí se cuenta con indicadores relacionados con "Riesgo Operacional"; de los cuales dos de ellos, reciben control y seguimiento por parte del alto mando, a través de la Reunión de Análisis Estratégico.

"66. Quiénes son los encargados de realizar el mantenimiento de los aviones de transporte pesado de la Fuerzas Militares."

Respondiendo a la pregunta que antecede y para el caso de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, los encargados de realizar los mantenimientos menores e intermedios a las aeronaves de transporte pesado C- 130H, es el personal del Grupo Técnico No. 83 del Comando Aéreo de Transporte Militar.

Para el caso de las inspecciones mayores PDM, y considerando que CATAM no cuenta con la capacidad instalada, se ha contratado su cumplimiento y ejecución con la compañía CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA S.A (CIAC).

"72. ¿Sírvese informar qué porcentaje del presupuesto de mantenimiento se está transfiriendo a la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC) para fomentar la autonomía técnica? ¿Por qué seguimos dependiendo de talleres externos para inspecciones de gran escala (Overhaul)?"

Para dar respuesta a la pregunta que antecede y en relación con la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC) es preciso aclarar que el Ministerio no transfiere recursos a la CIAC. El trabajo articulado entre las Fuerzas Militares y la CIAC se realiza a través de suscripción de contratos para realizar los mantenimientos de algunas aeronaves y garantizar el cumplimiento de los programas de mantenimiento establecidos por las casas fabricantes aplicables. Estos servicios aeronáuticos se prestan con base en certificaciones auditadas con las que cuenta la Cooperación.

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

De esta manera, la CIAC, como sociedad de economía mixta, organizada como sociedad anónima, con régimen de derecho privado, accede a recursos como contratista y/o ejecutora de contratos interadministrativos. De esta manera, y frente a la dependencia de proveedores externos para inspecciones de gran escala, es de señalar que las capacidades de mantenimiento mayor u overhaul para aeronaves y componentes mayores son determinadas por factores de capacidad instalada específicos para cada equipo y que son adquiridos por cada organización de mantenimiento, la cual puede ser de carácter comercial o estatal; la certificación y mantenimiento de estas capacidades en el tiempo, conlleva costos que deben ser balanceados de acuerdo a la cantidad de equipos anualmente intervenidos buscando ser económicamente viables.

Así, los mantenimientos para los cuales el país no tiene la capacidad instalada certificada deben ser contratados con compañías externas que cuentan con mencionadas certificaciones y capacidad productiva para garantizar la aeronavegabilidad de aeronaves y equipos.

“73. Sírvase informar si el Ministerio ha autorizado la práctica de transferencia de componentes entre aeronaves (conocida como canibalización) para mantener operativa la flota ante la falta de flujo de caja para repuestos nuevos. De ser así, remita el protocolo de seguridad que garantiza la trazabilidad de dichas piezas.”

En respuesta a la pregunta 73, se informe que el Ministerio de Defensa Nacional expidió la Resolución 5081 del 2018 “Por la cual se formula la Política General De Mantenimiento Aeronáutico en el Sector Defensa”, en la cual no se contempla la práctica de transferencia de componentes entre aeronaves bajo el concepto de “canibalización” ni se han emitido lineamientos o autorizaciones en tal sentido.

Ahora bien, la Fuerza Aeroespacial Colombiana no lleva a cabo prácticas de “canibalización”; por el contrario se realiza al interior de la institución un procedimiento para realizar la transferencia de componentes entre aeronaves, denominado “Remoción Controlada de Partes” el cual se encuentra establecido en el instructivo GA-JELOG-INS-055 “INSTRUCTIVO DE REMOCIÓN CONTROLADA DE PARTES, ACCESORIOS Y EQUIPO AERONÁUTICO DE UNA AERONAVE PARA SER INSTALADOS EN OTRA AERONAVE AL SERVICIO DE LA FUERZA”, cuyo objetivo es “Establecer las instrucciones administrativas para el trámite y la ejecución de remociones controladas de partes, accesorios y equipos de una aeronave de la FAC, con el fin de efectuar la transferencia, instalación

Pública Reservada

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

y puesta en servicio en otra aeronave de la FAC, garantizando la trazabilidad, aeronavegabilidad y cumplimiento de la normativa vigente.

“74. Dado que el 90% de los insumos aeronáuticos se pagan en dólares, ¿qué instrumentos de cobertura cambiaria (Hedge) utilizó el Ministerio para proteger el presupuesto de mantenimiento ante la volatilidad del peso en el último año?”

En respuesta a la pregunta número 74, en la actualidad, el sector Defensa no utiliza instrumentos de cobertura cambiaria (hedge) para la gestión del riesgo asociado a la adquisición de insumos aeronáuticos en moneda extranjera, en razón a que este tipo de operaciones no se encuentra autorizado dentro del marco normativo aplicable, ni resulta operativamente viable a través del sistema financiero público (SIF Nación).

En este contexto, la gestión del riesgo cambiario se asume mediante la realización de compromisos en dólares, con tasas de cambio proyectadas con valores superiores a los establecidos en los supuestos macroeconómicos establecidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; y en el último año no se ha generado ninguna des financiación de los pagos en dólares, teniendo en cuenta que la TRM, ha estado por debajo de las tasas de cambio proyectadas. Ahora bien es de resaltar, que la adquisición de los dólares para el pago de los insumos aeronáuticos adquiridos en el exterior, se realizan a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y no a través de intermediarios del Mercado Cambiario.

La Dirección de Finanzas del Ministerio de Defensa Nacional elabora circulares de proyección de tasa de cambio para el dólar y euro como herramienta para suministrar una proyección referencial en la estimación de los pesos a proveer por parte de los Gerentes de Proyectos y Ordenadores del Gasto, en desarrollo de los procesos contractuales del Ministerio de Defensa Nacional en moneda extranjera.

La proyección se efectúa con base en la revisión del comportamiento diario de la TRM en la página oficial del Banco de la República, toma además como referencia los supuestos macroeconómicos publicados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Encuesta Mensual de Expectativas de Analistas Económicos (EME) (los resultados de la encuesta mensual de expectativas económicas que se realiza en la primera semana de cada mes a los principales Bancos, Corporaciones, Fondos de Pensiones y Cesantías, Universidades y otros, esta encuesta es publicada por el Banco de la República entre los días 14 a 18 de cada mes).

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Así mismo, se revisa la información publicada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, referente al marco fiscal de mediano plazo (MFMP), en un periodo comprendido entre el año 2024-2036. Luego de realizar una revisión de datos para la proyección de TRM, se incrementa un porcentaje al promedio del pronóstico, con el fin de tener un margen en caso de que la fluctuación de la TRM se mueva por encima del promedio. Cabe resaltar que sólo al momento de efectuar los pagos, se determina la tasa de cambio real.

“75. Sírvase informar si, para la aeronave tipo Hércules siniestrada en el mes de marzo en Colombia (Lockheed C-130 Hercules), se encontraban vigentes al momento del accidente pólizas, seguros o esquemas de autoaseguramiento que ampararan la responsabilidad extracontractual por daños a terceros, así como la pérdida o daño de la aeronave (casco), indicando la naturaleza de dichos amparos, su cobertura, vigencia, asegurador (si aplica) y valor asegurado.”

“76. En caso de existir tales amparos o mecanismos de cobertura, sírvase precisar si estos fueron efectivamente activados con ocasión del accidente, detallando el estado de las reclamaciones, montos reconocidos o en trámite, y, en su defecto, indicar si la cobertura de los riesgos derivados del siniestro será asumida directamente por la Nación en virtud del régimen de responsabilidad patrimonial del Estado.”

En relación con las preguntas número 75 y 76, para la aeronave tipo Lockheed C-130 Hércules (FAC 1016), siniestrada en el mes de marzo de 2026, no se contaba con pólizas comerciales de seguro vigentes.

No obstante, se precisa que la totalidad de los uniformados a bordo de la aeronave contaban con los respectivos seguros de vida subsidiados con los que están cubiertos todas y todos los servidores públicos del Ministerio de Defensa Nacional.

Cordialmente,



JUAN CARLOS FIGUEROA GODOY

Secretaría de Gabinete(e) Ministerio de Defensa Nacional

Elaboró: Heidi Milena Barreto Triana
Grupo de Asuntos Legislativos

Anexos: Manual Gestión de la Seguridad Operacional (MAGSO) Tercera Edición - 2025
Manual Mantenimiento Aeronáutico (MAMAP) Tercera Edición - 2025.
Consolidado procesos ACOFA mantenimiento aeronáutico 2018-2026

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Serie: Requerimientos/ Requerimientos De Proposiciones A Debate Control Político

Pública Reservada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111



