



LIBRO DE

ESTADÍSTICA INSTITUCIONAL

2023

EDICIÓN DE USO EXTERNO



PALABRAS INICIALES

La Fuerza Aérea de Chile presenta este libro de estadísticas institucionales, diseñado para comunicar información relevante sobre las operaciones realizadas, desempeño y contribuciones a la Seguridad Nacional, de manera transparente y accesible a la comunidad en su conjunto. El difundir estos antecedentes de manera pública, anualmente, tiene como objetivo principal el promover la transparencia, y el compromiso cívico en el ámbito de la Defensa Nacional.

La institución reconoce la importancia de la necesaria transparencia en el servicio público, marco en el que se realizan esfuerzos para fortalecer la confianza y la conexión entre la Fuerza Aérea de Chile y la ciudadanía.

Al proporcionar datos objetivos sobre las actividades institucionales, se busca eliminar la incertidumbre y la desinformación, promoviendo así una mayor comprensión y apoyo público a las operaciones.

La difusión de estadísticas públicas permite fomentar el diálogo y la participación ciudadana en asuntos relacionados con el Apoyo a la Comunidad. Una ciudadanía informada es esencial para garantizar una política de defensa sólida y efectiva. Al proporcionar datos y análisis, se busca estimular discusiones informadas y constructivas sobre estos temas tan relevantes para el país.

Por otra parte, la difusión de estadísticas públicas beneficia a la organización, en cuanto a mejorar la eficacia y eficiencia de sus operaciones de Apoyo a la Comunidad. Al identificar áreas de mejora, junto con el aprender de los éxitos y desafíos pasados, se puede fortalecer la capacidad para cumplir la misión de proteger y servir a la nación.

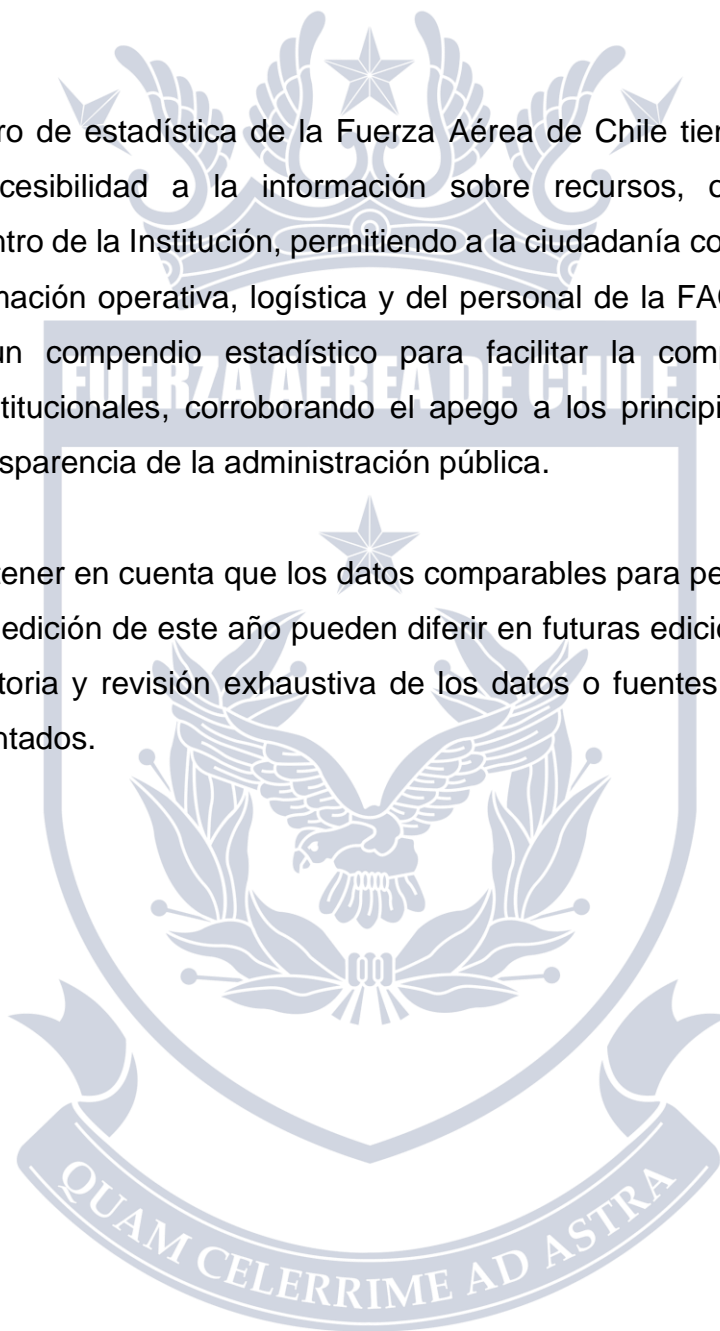
Finalmente, la difusión de estadísticas públicas es un reflejo de compromiso de la FACH con la transparencia, responsabilidad y participación ciudadana en el ámbito de la Defensa Nacional. Por esta razón, se espera que este documento sea una herramienta valiosa para nuestros ciudadanos, que permita promover una mayor

comprensión respecto al compromiso genuino de la Fuerza Aérea con cada habitante del país.

OBJETIVO

El presente libro de estadística de la Fuerza Aérea de Chile tiene como objetivo mejorar la accesibilidad a la información sobre recursos, organizaciones y actividades dentro de la Institución, permitiendo a la ciudadanía conocer de primera fuente la información operativa, logística y del personal de la FACH. Así, también proporcionar un compendio estadístico para facilitar la comprensión de las actividades institucionales, corroborando el apego a los principios de eficiencia, probidad y transparencia de la administración pública.

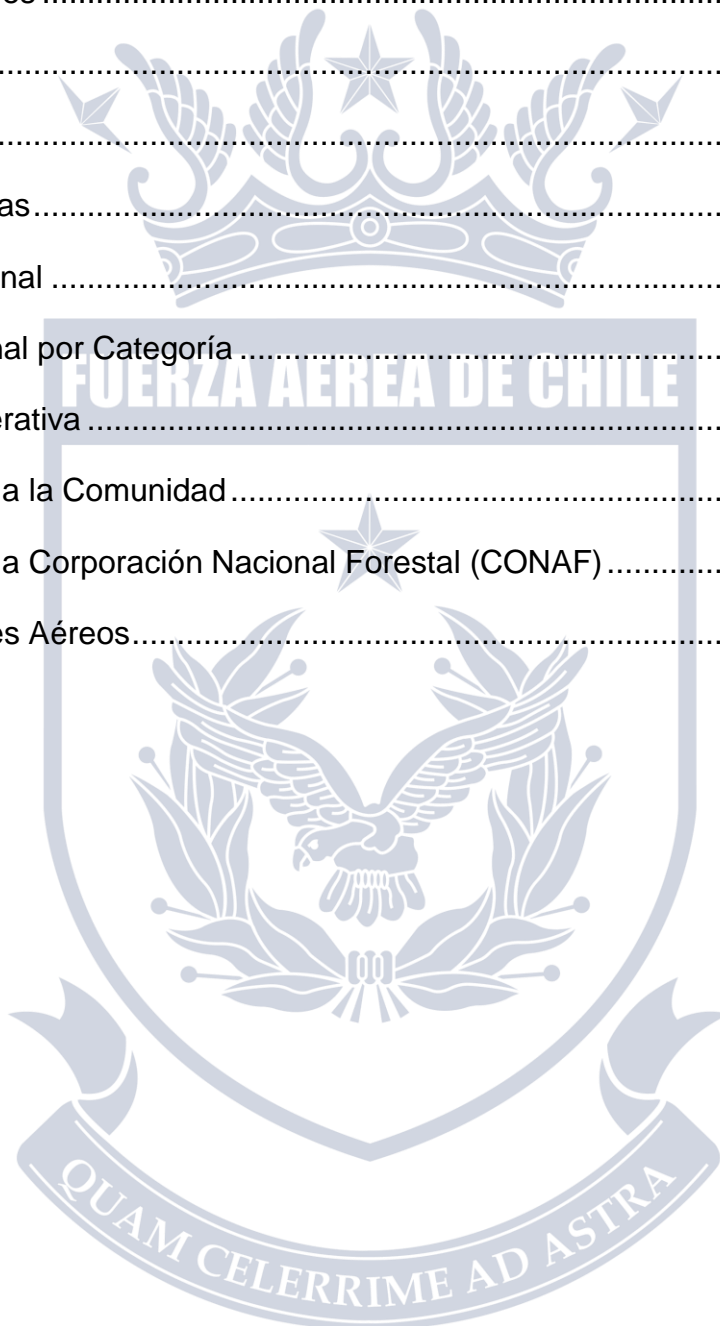
Es importante tener en cuenta que los datos comparables para periodos de tiempo idénticos en la edición de este año pueden diferir en futuras ediciones, debido a la constante auditoria y revisión exhaustiva de los datos o fuentes citadas para los reportes presentados.





Contenido

Palabras Iniciales	2
Objetivo	3
Contenido	4
Índice de Figuras.....	5
I. Área personal	6
A. Personal por Categoría	6
II. Área operativa	9
A. Apoyo a la Comunidad.....	9
B. Apoyo a Corporación Nacional Forestal (CONAF)	18
C. Puentes Aéreos.....	22





Índice de Figuras

FIGURA Nº1 <i>PERSONAL TOTAL FACH POR GÉNERO</i>	6
FIGURA Nº2 <i>PERSONAL POR CATEGORÍA Y GÉNERO EN EL AÑO 2023</i>	7
FIGURA Nº3 <i>PORCENTAJES DE OMV EN LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023 DE LOS MATERIALES FACH</i>	10
FIGURA Nº4 <i>PORCENTAJE DE USO DE LOS MATERIALES EN LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023</i>	12
FIGURA Nº5 <i>CANTIDAD DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023</i>	13
FIGURA Nº6 <i>CANTIDAD DE PERSONAS TRANSPORTADAS POR MATERIALES EN LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023 EN APOYO A LA COMUNIDAD</i>	14
FIGURA Nº7 <i>CANTIDAD DE CARGA TRANSPORTADA EN LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023</i>	16
FIGURA Nº8 <i>TOTAL DE HORAS DE VUELO EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS</i>	19
FIGURA Nº9 <i>HORAS DE VUELO EN APOYO A CONAF POR AERONAVES EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS</i>	20
FIGURA Nº10 <i>TOTAL N.º DE VUELOS Y PASAJEROS TRANSPORTADOS EN 1939 Y 1960</i>	23
FIGURA Nº11 <i>CARGAS EN TONELADAS TRANSPORTADAS EN 1939 Y 1960</i>	24
FIGURA Nº12 <i>PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LOS PUENTES AÉREOS EN 2010, 2014 Y 2015</i>	25
FIGURA Nº13 <i>CARGA TRANSPORTADA EN TONELADAS (T) DE LOS PUENTES AÉREOS EN LOS AÑOS 2010, 2014 Y 2015</i>	26
FIGURA Nº14 <i>TOTAL DE MISIONES Y HORAS DE VUELO DE LOS PUENTES AÉREOS EN LOS AÑOS 2010, 2014 Y 2015</i>	27

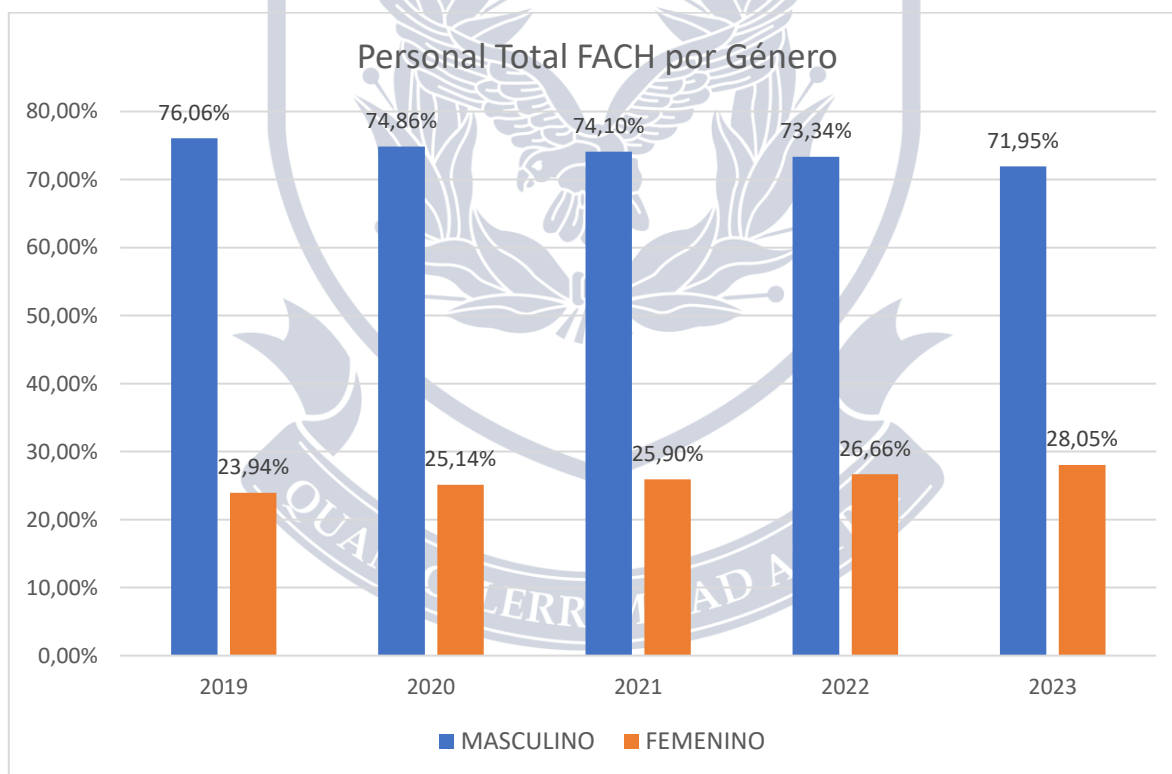
I. ÁREA PERSONAL

A. Personal por Categoría

La Fuerza Aérea de Chile, para cumplir con su misión y lograr la realización de las tareas encomendadas en las diferentes aéreas de su quehacer institucional, debe contar con el personal capacitado, hombres y mujeres, los cuales pueden ser militares o civiles. Para ello la Institución cuenta con cinco categorías de personal especializado en sus diferentes profesiones. A continuación, se muestra la dotación de personal en porcentajes de la Fuerza Aérea de Chile en sus categorías por género durante los últimos 5 años.

Figura N°1

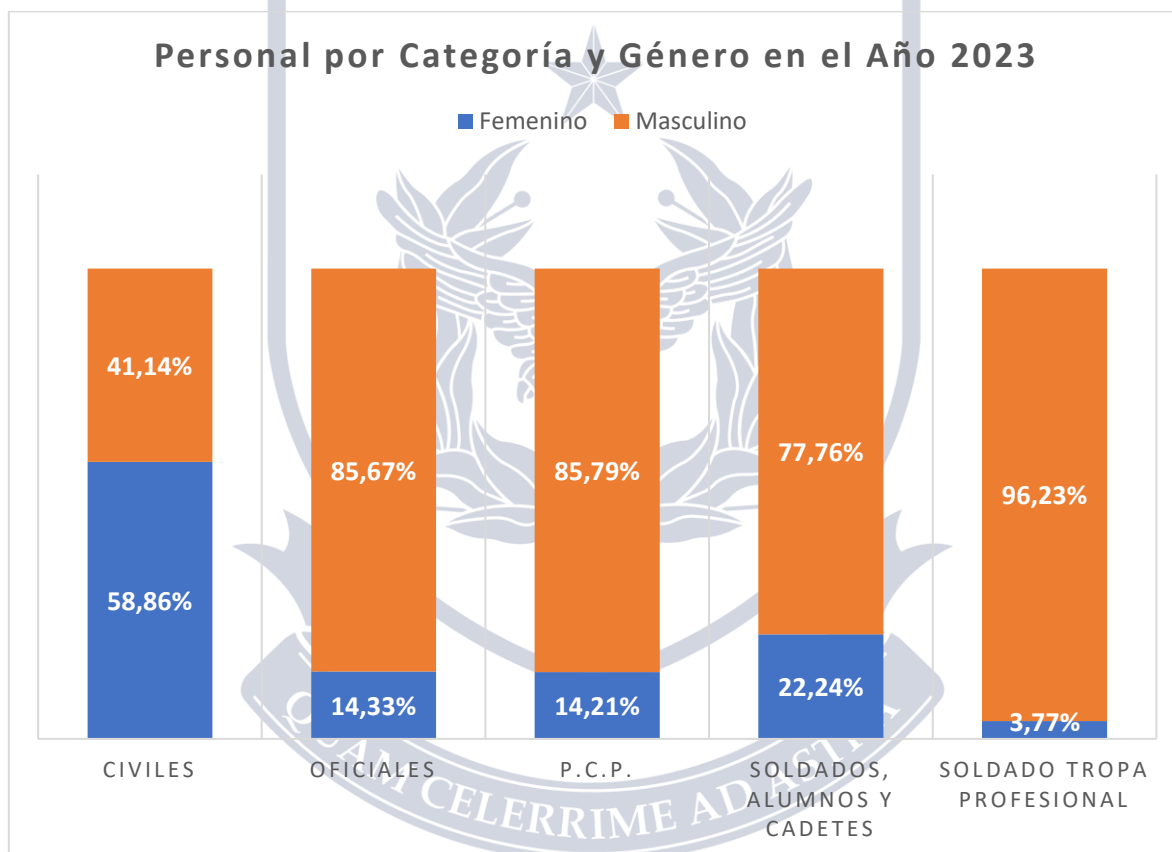
Personal total FACH por género



En base a los datos del Personal por Categoría se observa que del universo que compone a la Fuerza Aérea de Chile, al término del año 2023, se compone de un 28,05% de personal femenino, el que a lo largo de estos 5 años han presentado una tendencia al alza. El personal masculino por su parte corresponde a un 71,95% al término del año 2023 como se logra apreciar en los datos de la figura N°1.

Figura N°2

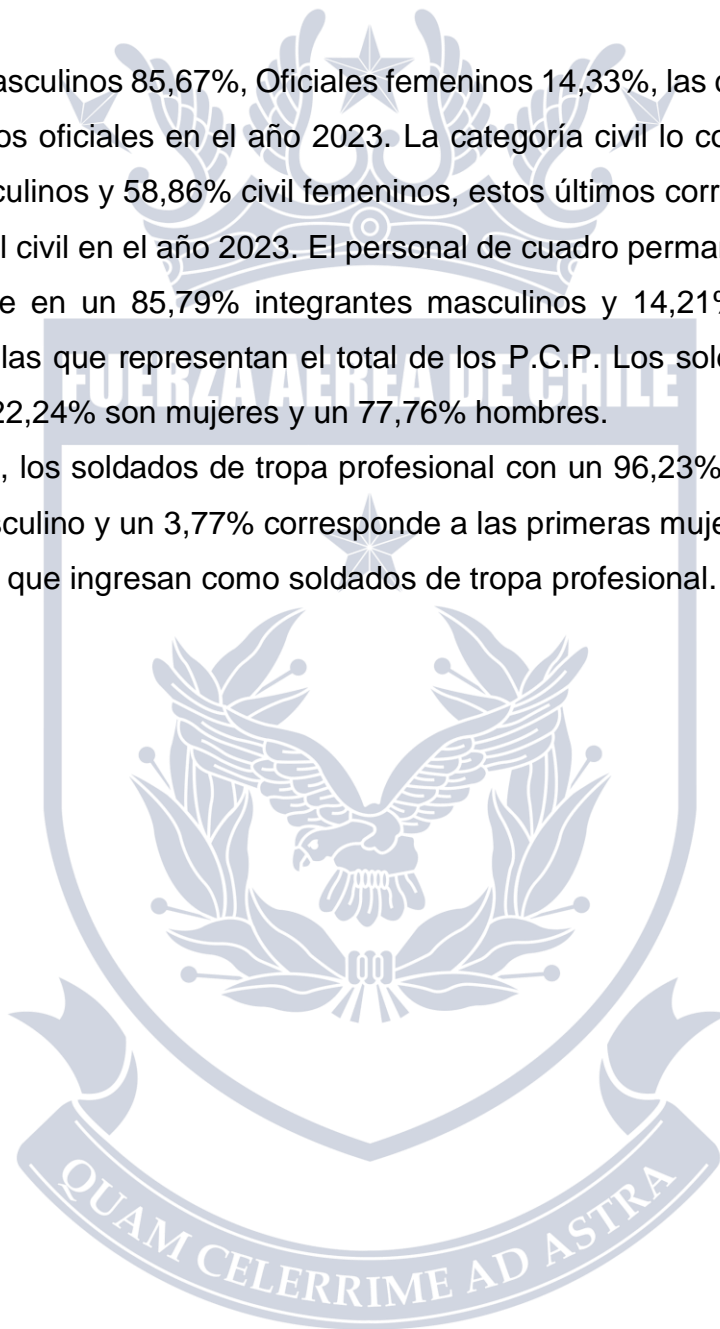
Personal por categoría y género en el año 2023



Al desglosar la información de la figura N°2, se logra evidenciar como se distribuye el personal de la Fuerza Aérea de Chile por categoría y género. Así, el total, al término del año 2023 se compone de la siguiente manera:

Oficiales masculinos 85,67%, Oficiales femeninos 14,33%, las cuales componen al total de los oficiales en el año 2023. La categoría civil lo componen 41,14% civiles masculinos y 58,86% civil femeninos, estos últimos corresponden al total del personal civil en el año 2023. El personal de cuadro permanente (P.C.P.) se descompone en un 85,79% integrantes masculinos y 14,21% de integrantes femeninos, las que representan el total de los P.C.P. Los soldados alumnos y cadetes el 22,24% son mujeres y un 77,76% hombres.

Finalmente, los soldados de tropa profesional con un 96,23% corresponden al género masculino y un 3,77% corresponde a las primeras mujeres en la historia de la FACH que ingresan como soldados de tropa profesional.



II. ÁREA OPERATIVA

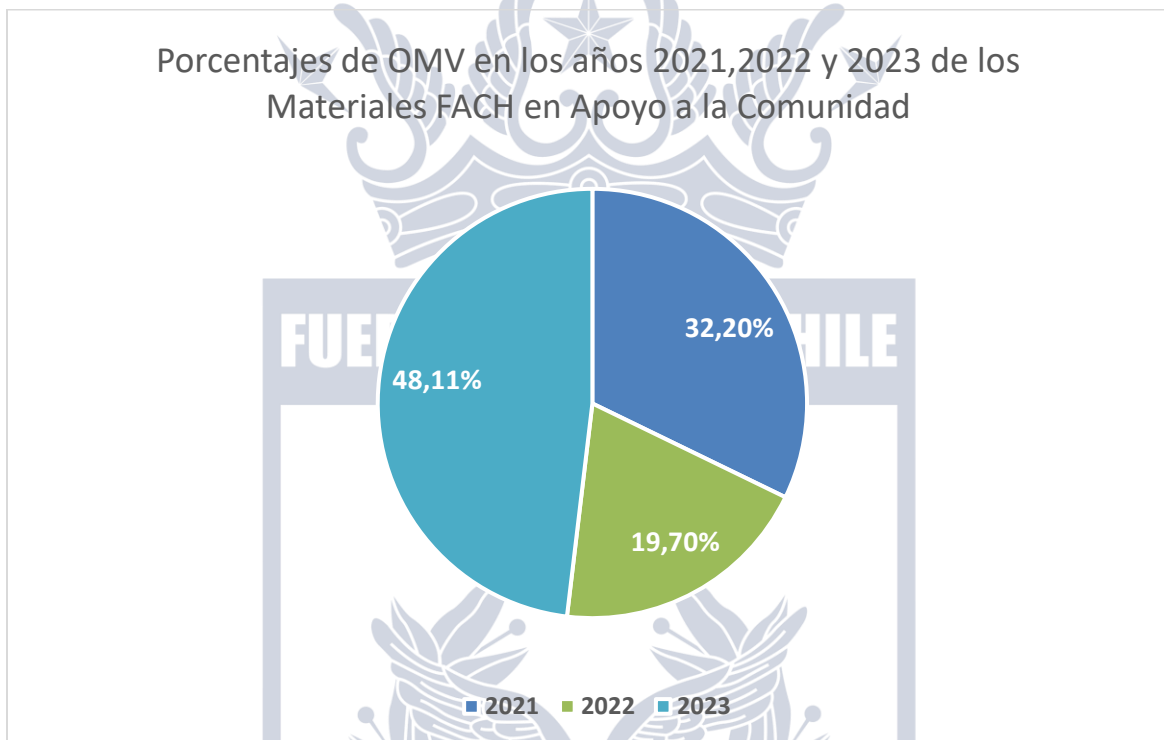
A. Apoyo a la Comunidad

La Fuerza Aérea de Chile efectúa excepcionalmente y de acuerdo con la capacidad disponible, el traslado de personas y/o cargas, lo cual se reconoce como “Apoyo a la Comunidad”. Lo anterior se define conforme a la situación, contexto del requerimiento y de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente. Ejemplos que se catalogan como apoyo a la comunidad son: evacuaciones aéreo-médicas (2022), apoyo médico paso El León (2023), traslado de estudiantes a Isla de Pascua (2023), entre otras. Estos apoyos son controlados a través de un sistema computacional institucional, mecanismo que tiene por finalidad controlar el traslado de personas y/o cargas ajenas a la Institución en aeronaves institucionales, las cuales pueden ser gubernamentales o no gubernamentales.

En este contexto la Fuerza Aérea de Chile durante los años 2021, 2022 y 2023 efectuó operaciones aéreas orientadas hacia el apoyo a la comunidad, siendo estas operaciones dispuestas a través de órdenes de misiones de vuelo (OMV).

Figura N°3

Porcentajes de OMV en los años 2021, 2022 y 2023 de los Materiales FACH



De la figura anterior se puede extraer que la Institución registra ordenes de misión de vuelo (OMV) en Apoyo a la Comunidad. El término del año 2021 representa un 32,20% respecto a los últimos tres años (2021,2022 y 2023), para continuar con una baja significativa de OMV con un 19,70% del total de los últimos tres una baja del 12,5% respecto al año anterior y terminando con un alza significativa al término del año 2023 representando un 48,11% del total de los últimos tres años (2021,2022 y 2023) como se puede apreciar en la figura N°3. Las OMV se llevan a cabo con los materiales que dispone la Fuerza Aérea y dichos materiales de la institución se precisan en la tabla N°2

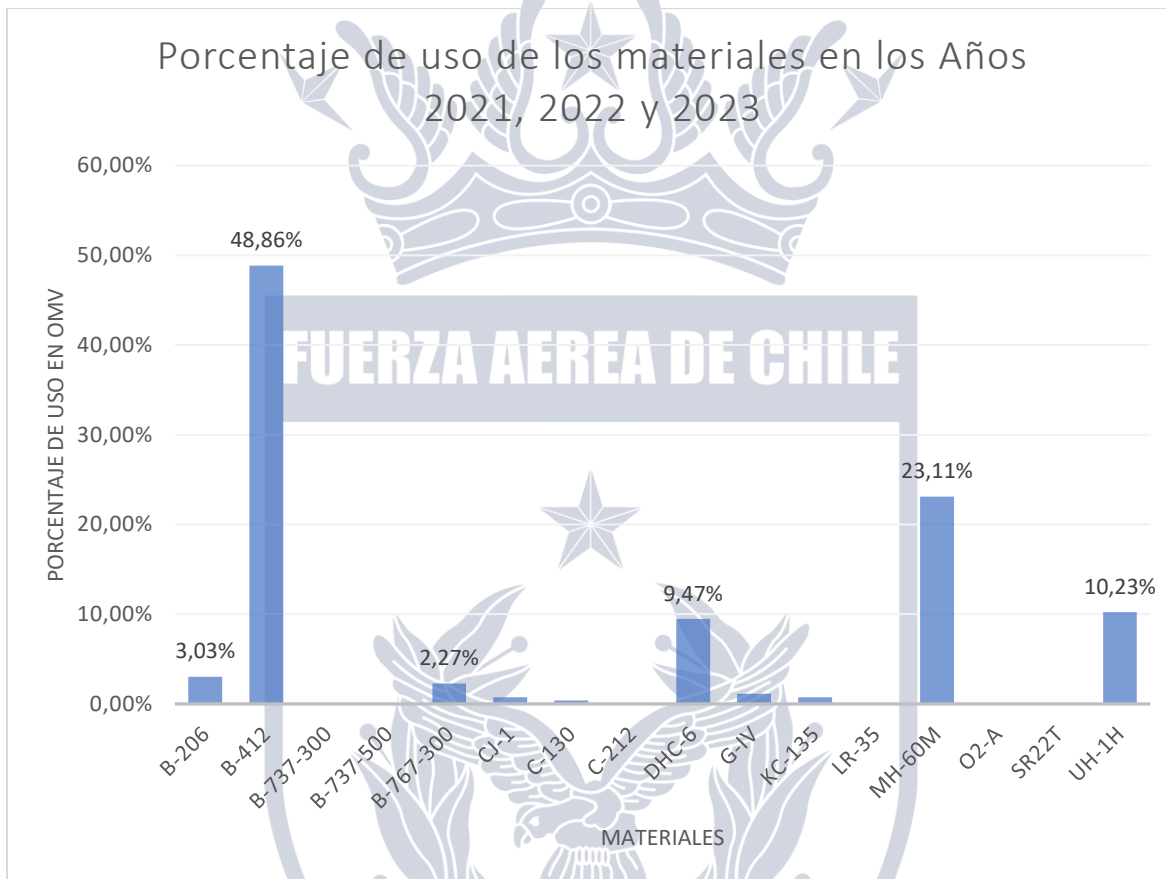
Categoría	Aeronave
Helicóptero	B-206
	B-412
	UH-1H
	MH-60M
	CJ-1
Transporte liviano y enlace	C-212
	DHC-6
	LR-35
	G-IV
	SR22T
Transporte pesado	O2-A
	B-737-300
	B-737-500
	B-767-300
	C-130
Aeronave no tripulada (U.A.V)	KC-135
	H-900

Tabla N°2

A continuación, se presenta una perspectiva porcentual de las OMV que llevó a cabo cada material durante los últimos 3 años (2021, 2022, 2023) en Apoyo a la Comunidad

Figura N°4

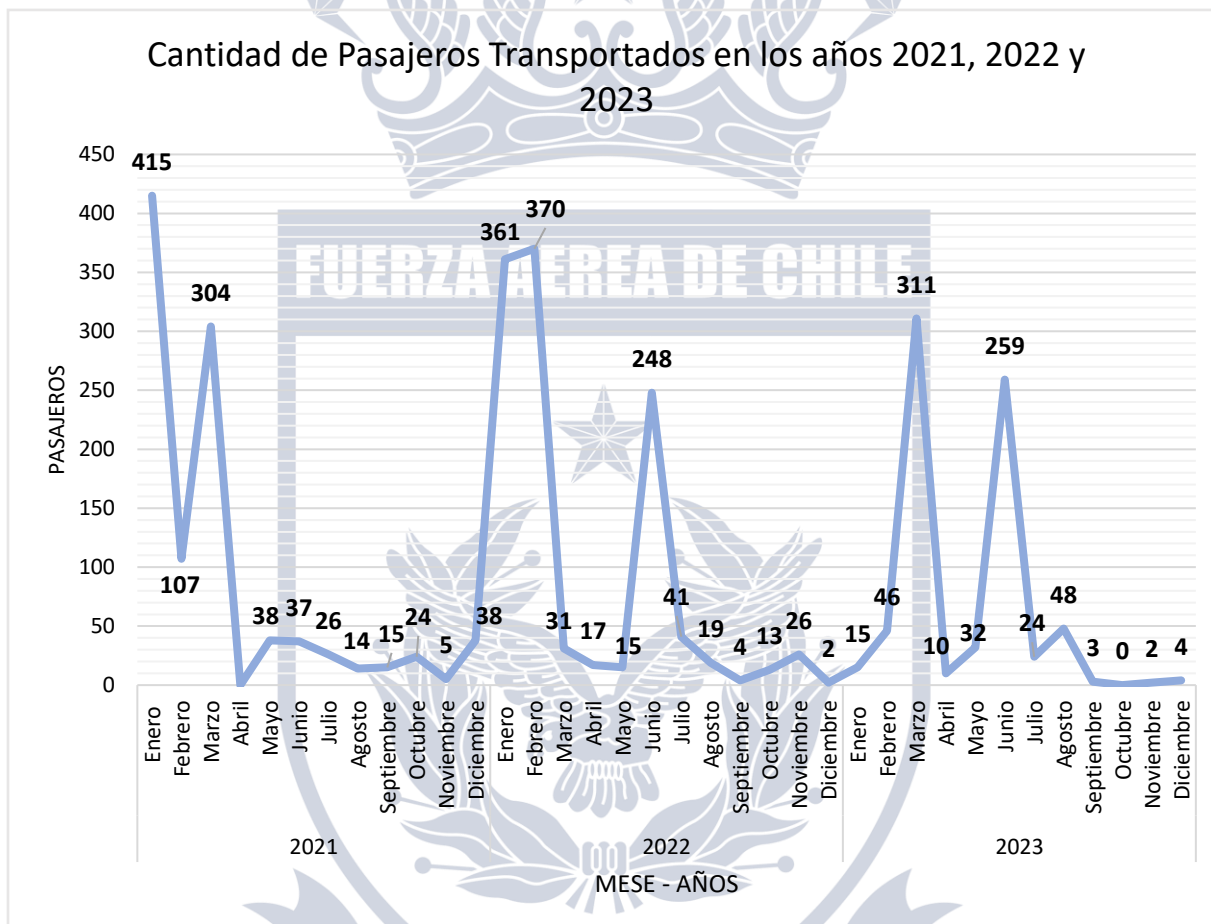
Porcentaje de Uso de los Materiales en los años 2021, 2022 y 2023



Los materiales de vuelo que realizaron la mayor cantidad de OMV son el B-412, MH-60M, UH-1H y el DHC-6 que corresponden a un 48,86%, 23,11%, 10,23% y 9,47% respectivamente como se observa en la figura N°4.

Figura N°5

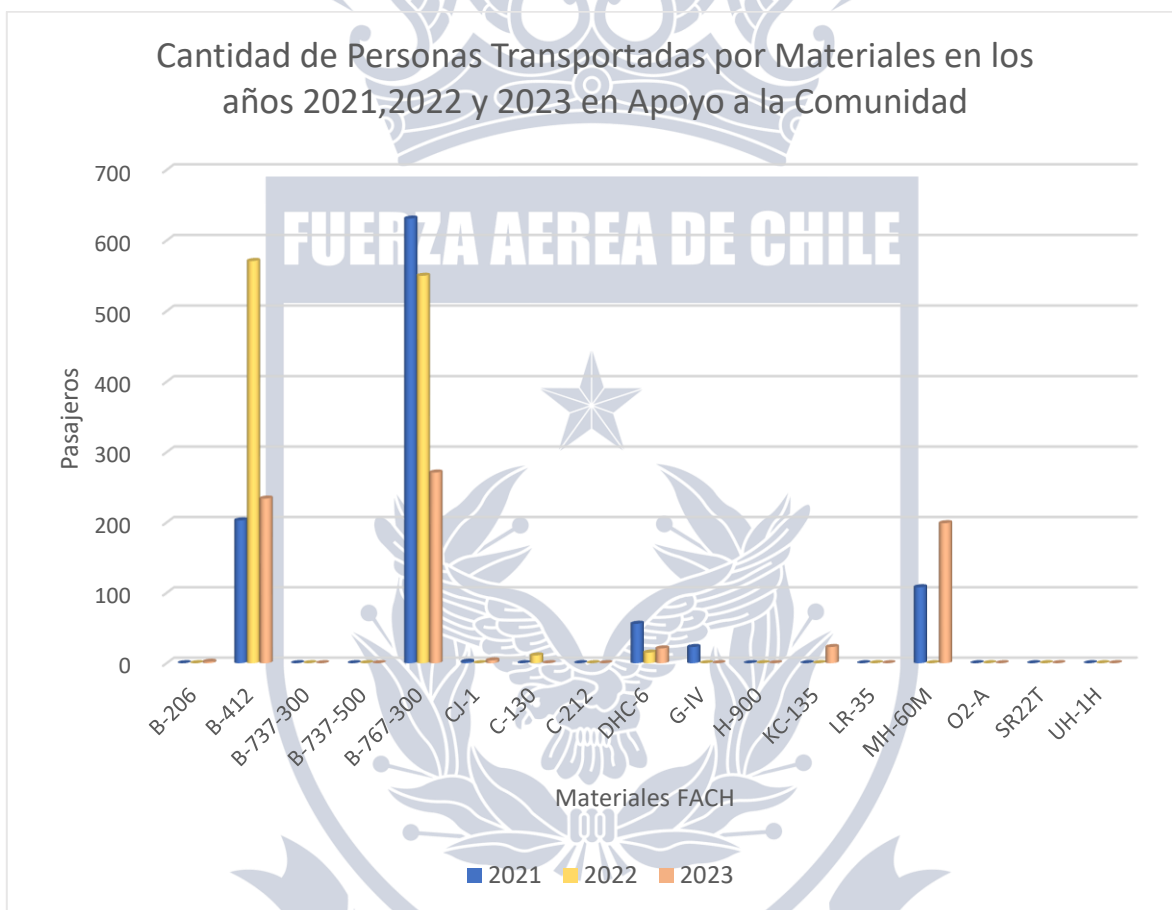
Cantidad de Pasajeros Transportados en los años 2021, 2022 y 2023



Otra perspectiva por analizar en las misiones de vuelo en apoyo a la comunidad (OMV) es la cantidad de pasajeros que ha transportado la institución. A lo largo de los últimos tres años la cantidad de pasajeros varían entre 754 – 1.147 pasajeros, con una media de 975 pasajeros por año, teniendo sus puntos de mayor frecuencia en los periodos de verano y el mes de junio (exceptuando el 2021 debido a la Pandemia) como se puede apreciar en la figura N°5. Esto es debido a que en los meses del periodo estival se efectúa el apoyo al traslado de estudiantes hacia y desde el territorio continental a la Isla de Pascua.

Figura N°6

Cantidad de Personas Transportadas por Materiales en los años 2021,2022 y 2023 en Apoyo a la Comunidad.



Total de Personas Transportadas e influencia del B-767-300

	2021	2022	2023
Total de personas transportadas	1.023	1.147	754
Total transportado por el material B-767-300	631	550	271
Tasa de transportados por B-767-300	61,68%	47,95%	35,94%

Tabla N°2

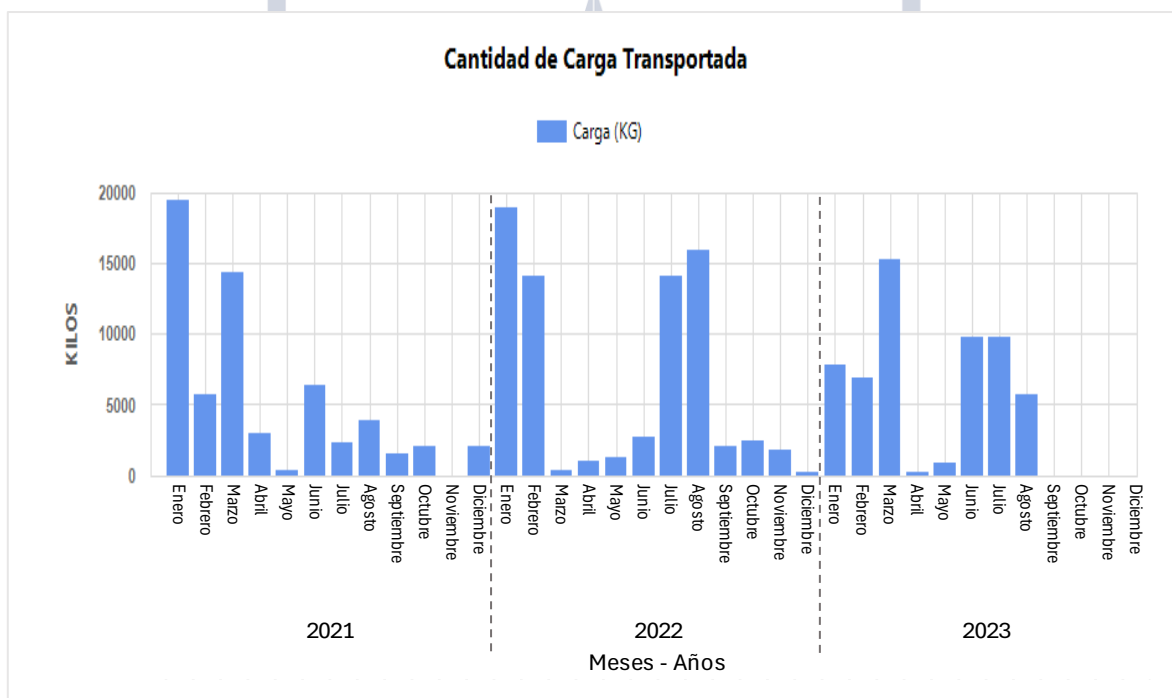
En la figura N°6, un dato relevante a contrastar es que si bien realizó sólo 6 vuelos en el material B-767-300 en concreto se utilizó un 2,27% en los últimos 3 años (6 vuelos en total). Este material fue el que transportó la mayor cantidad de pasajeros a diferencia de los otros materiales disponibles para esta labor en la Fuerza Aérea de Chile. El aporte de este tipo de material de vuelo a los totales registrados da cuenta de la capacidad de la Fuerza Aérea de Chile en apoyar a la comunidad con misiones de vuelo, como lo son el traslado de estudiantes y habitantes desde y hacia Isla de Pascua ya comentado anteriormente. Para el caso de las aeronaves pertenecientes a la categoría de helicópteros, particularmente el B-412 y MH-60M, sus relevantes aportes a los totales de personas trasladadas, radica particularmente B-412, en que se encuentra desplegado en todas las unidades del territorio nacional disponible para esta labor. Para el caso del helicóptero MH-60M su destacada participación reside en que se encuentra disponible para ser desplegado bajo requerimiento ante cualquier eventualidad en esta categoría.

En el 2021 el B-767-300 trasportó un 61,68% del total de pasajeros trasladados ese año, en el año 2022 esta aeronave trasportó un 47,95% de personas en considerando este mismo año, y terminando el año 2023, la misma aeronave trasportó un 35,94% del total de personas trasladadas en dicha fecha. Estos números responden a lo señalado en el comentario anterior. Con esto se evidencia que, es un material que cumple una función muy específica en lo que respecta al apoyo a la comunidad, lo que explica un porcentaje discreto de empleo para esta actividad, pero que debido a su capacidad de transporte impacta directamente en el registro de datos asociados a la categoría de “Apoyo a la Comunidad.”

Paralelamente al traslado de pasajeros existe el traslado de cargas realizadas por la institución en Apoyo a la Comunidad. Se entiende por transporte de carga a aquel que se encarga de movilizar bienes y mercaderías desde un lugar de origen hasta otro de destino. Asegurando que estos lleguen en buen estado y dentro de un lapso específico preestablecido. Entendido esto a continuación se presenta en la figura N°7 que muestra el recuento del traslado de carga en los años 2021, 2022, y 2023.

Figura N°7

Cantidad de Carga Transportada en los años 2021, 2022 y 2023



Relacionarlo con los aspectos analizados en el transporte de pasajeros, se puede apreciar en la figura N°7 que en los últimos tres años la Fuerza Aérea de Chile ha realizado el transporte de 191.745 Kg de carga total, la cual principalmente ha sido transportada en los meses de verano y junio-julio.



Esto se da en el marco de las operaciones aéreas efectuadas hacia y desde Isla de Pascua en los años 2021, 2022 y 2023, que consideraron el apoyo a la comunidad con el traslado de carga desde y hacia el territorio insular asociada a sus habitantes, entre ellos muchos estudiantes.

Con la información que se ha entregado del apoyo a la comunidad en esta primera publicación de estadística institucional, la Fuerza Aérea de Chile da a conocer a la ciudadanía el compromiso que se tiene al efectuar este tipo de operaciones, que van en apoyo directo al bienestar de la ciudadanía, colocando todas sus aeronaves a disposición para cumplir con éxito misiones con directo relacionamiento comunitario.



B. Apoyo a Corporación Nacional Forestal (CONAF)

El apoyo a CONAF se efectúa desde el año 2017 cuando el país se vio afectado por incendios forestales de gran magnitud, los que abarcaron las zonas comprendidas entre la V y IX región. Debido a esta situación y desde el citado año, la Fuerza Aérea de Chile efectúa protocolos de cooperación con la Corporación Nacional Forestal (CONAF) para la predicción, monitoreo y combate de incendios forestales de gran magnitud. Para lo anterior, se realizan predicciones de incendios forestales a través de vuelos de transporte aéreo, reconocimiento aéreo, monitoreo aerofotográfico termal y satelital, los que de acuerdo con su disponibilidad han incluido el traslado de brigadistas y carga asociada, como también el combate de incendios forestales con helicópteros institucionales.

En cuanto al apoyo a CONAF, se presenta en la tabla N°3, cantidad de personas y cargas en los últimos 5 años. Al término del año 2023 se trasladaron 264 personas para apoyar esta labor, principalmente brigadistas. Ese mismo año se transportó un total de 1.899 kg de carga en apoyo a CONAF. Se observa además que en los años 2021 y 2022 se transporta la mayoría de la carga en apoyo a CONAF, de hecho se transportó 5.564 y 69.109 kilos respectivamente. De la tabla N°3 es importante mencionar que el año 2020 no hubo transporte de cargas ni transporte de pasajeros, debido a que, el 100% del apoyo prestado a CONAF fue en combatir incendios forestales y vuelos de reconocimientos.

Cantidad de pasajeros y carga (Kg) transportada en apoyo a CONAF					
	2019	2020	2021	2022	2023
Personas	5	0	28	127	264
Carga	680	0	5.564	69.109	1.899

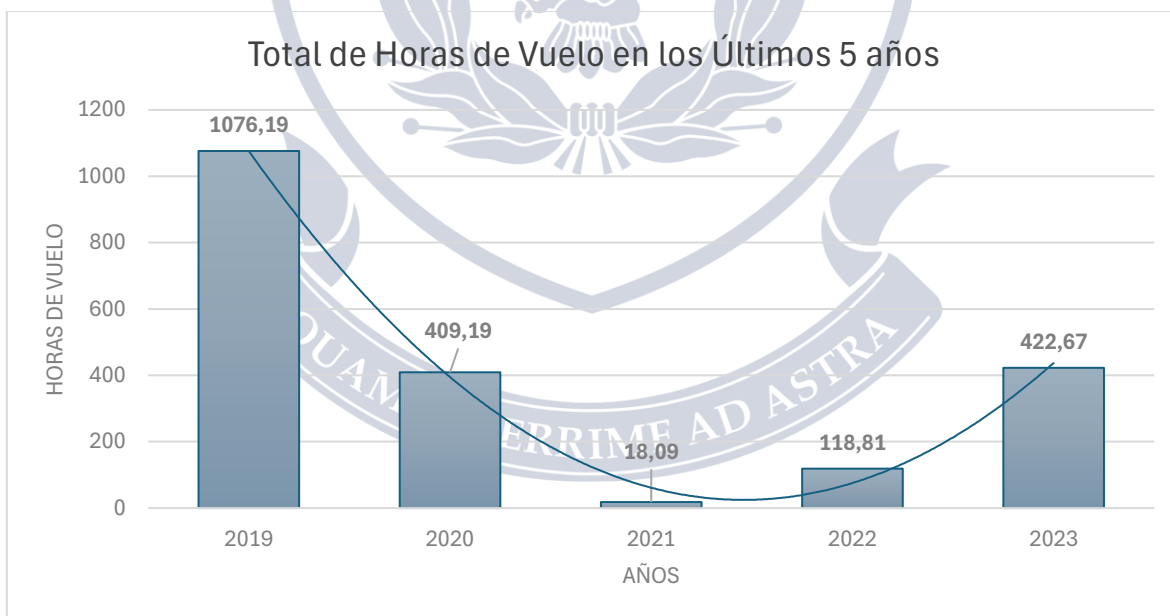
Tabla 3

Otra perspectiva que analizar es el total de las horas de vuelo efectuadas por la institución en este tipo de apoyo.

En los últimos 5 años la FACH ha volado 2.044,95 horas en apoyo a la Corporación Nacional Forestal, mostrando su punto más alto en el año 2019 con 1.076,19 horas de vuelo correspondiente a un 52,63% del total de las horas de vuelo en los últimos 5 años. En los años posteriores se comienza a ver una baja o un decrecimiento en las horas de vuelo, alcanzando su punto más bajo en el año 2021 con 18,09 horas de vuelo lo que representa un 0,88% del total lo que se puede observar en la figura N°8 esta tendencia a la baja coincide con la pandemia ocurrida en el 2020 por lo que podemos decir que la “acción humana” disminuyó. Posteriormente al año 2021 comienza un alza en las horas de vuelo de forma continua en el tiempo, terminando el año 2023 con 422,67 horas de vuelo correspondiente a un 20,67% del total de las horas de vuelo en los últimos 5 años.

Figura N°8

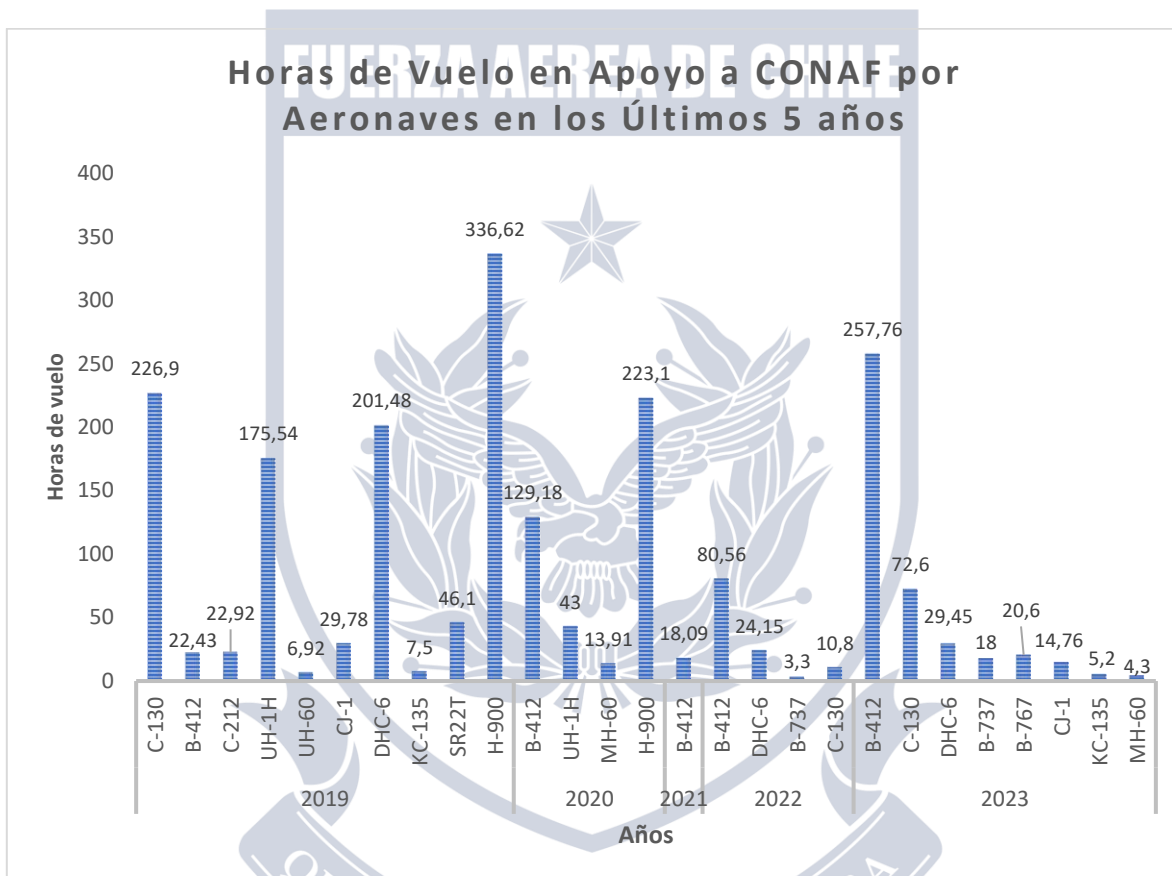
Total de horas de vuelo en los últimos 5 años



Analizando más al detalle las horas de vuelo se desglosa del total las horas de vuelo por material (helicópteros, aviones) en los últimos 5 años en apoyo a CONAF como se observa en la figura N°9.

Figura N°9

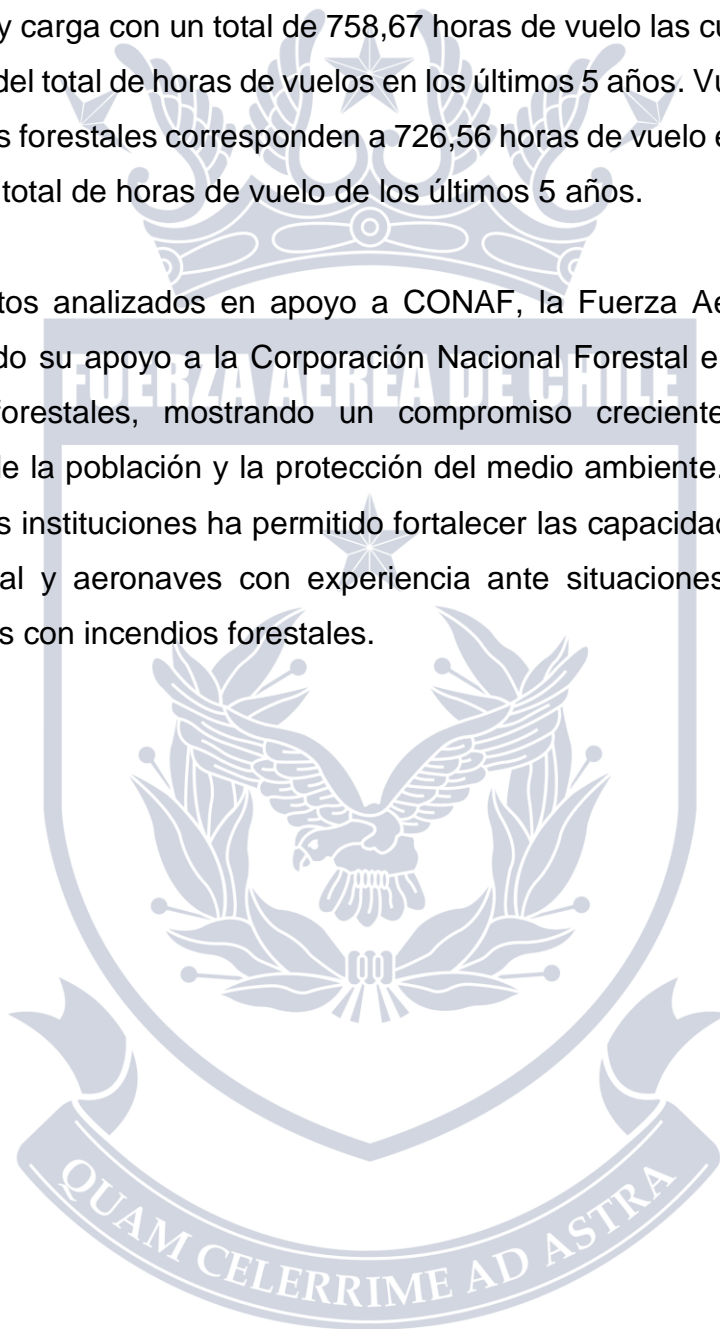
Horas de vuelo en apoyo a CONAF por Aeronaves en los últimos 5 años



En la figura N°9 se contemplan los años, aeronaves y cuantas horas de vuelo fueron utilizadas por la institución en los últimos 5 años. Dado este escenario se puede concluir que en los últimos cinco años se ha apoyado a CONAF con 2.044,95 horas de vuelo las cuales se desglosan de la siguiente manera:

Vuelos de reconocimiento con un total de 559,72 horas de vuelo en los últimos 5 años que equivalen al 27,37% del total de horas. Vuelos de transporte, brigadistas y carga con un total de 758,67 horas de vuelo las cuales equivalen a un 37,10% del total de horas de vuelos en los últimos 5 años. Vuelos en combate de incendios forestales corresponden a 726,56 horas de vuelo equivalentes a un 35,53% del total de horas de vuelo de los últimos 5 años.

Con los datos analizados en apoyo a CONAF, la Fuerza Aérea de Chile ha incrementado su apoyo a la Corporación Nacional Forestal en la lucha contra incendios forestales, mostrando un compromiso creciente respecto a la seguridad de la población y la protección del medio ambiente. La colaboración entre ambas instituciones ha permitido fortalecer las capacidades de respuesta con personal y aeronaves con experiencia ante situaciones de emergencia relacionadas con incendios forestales.



C. Puentes Aéreos

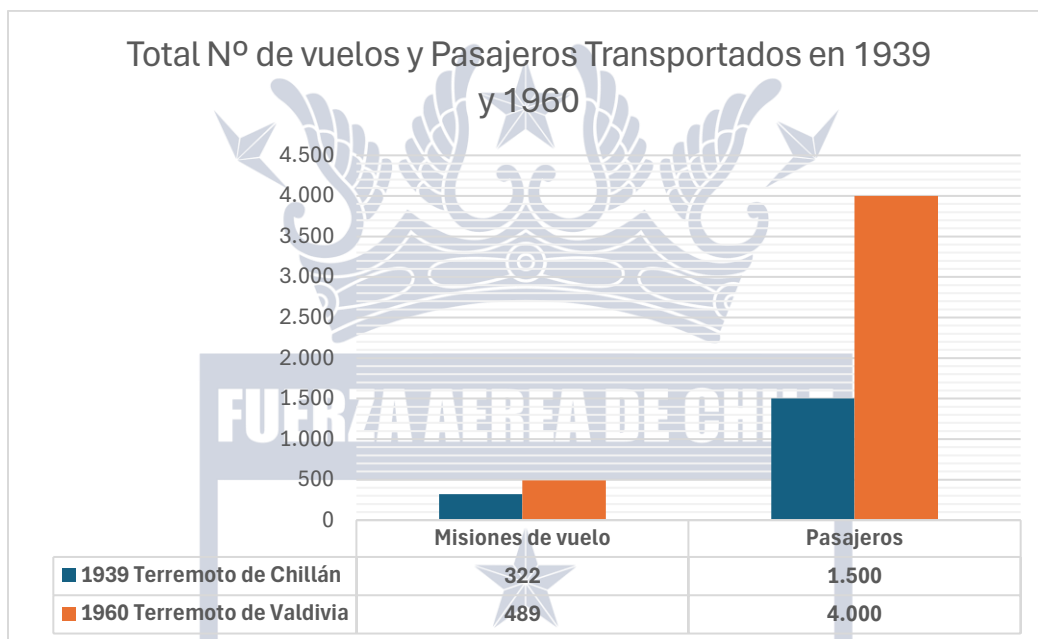
La FACH durante su historia y cada vez que ha ocurrido una catástrofe o desastre natural de grandes magnitudes, ha efectuado operaciones de transporte aéreo, desplegando rápida y eficientemente sus recursos y los de otras organizaciones nacionales o extranjeras en apoyo a la comunidad a lo largo y ancho del país. Este tipo de operaciones es un factor fundamental para mantener la capacidad de respuesta acudiendo en el menor tiempo posible en ayuda de la comunidad.

En este contexto se presentan datos estadísticos de los puentes aéreos realizados por la institución a partir del año 2010, sumado a su vez los antecedentes sobre los puentes aéreos realizados en los años 1939 y 1960.

El inicio de los puentes aéreos se origina con el terremoto ocurrido en Chillán en el año 1939, donde participaron 42 aeronaves nacionales e internacionales los cuales realizaron 322 vuelos, trasladando a más de 1.500 pasajeros y transportando 24 toneladas de carga en apoyo de la catástrofe.

Figura N°10

Total N.º de vuelos y pasajeros transportados en 1939 y 1960

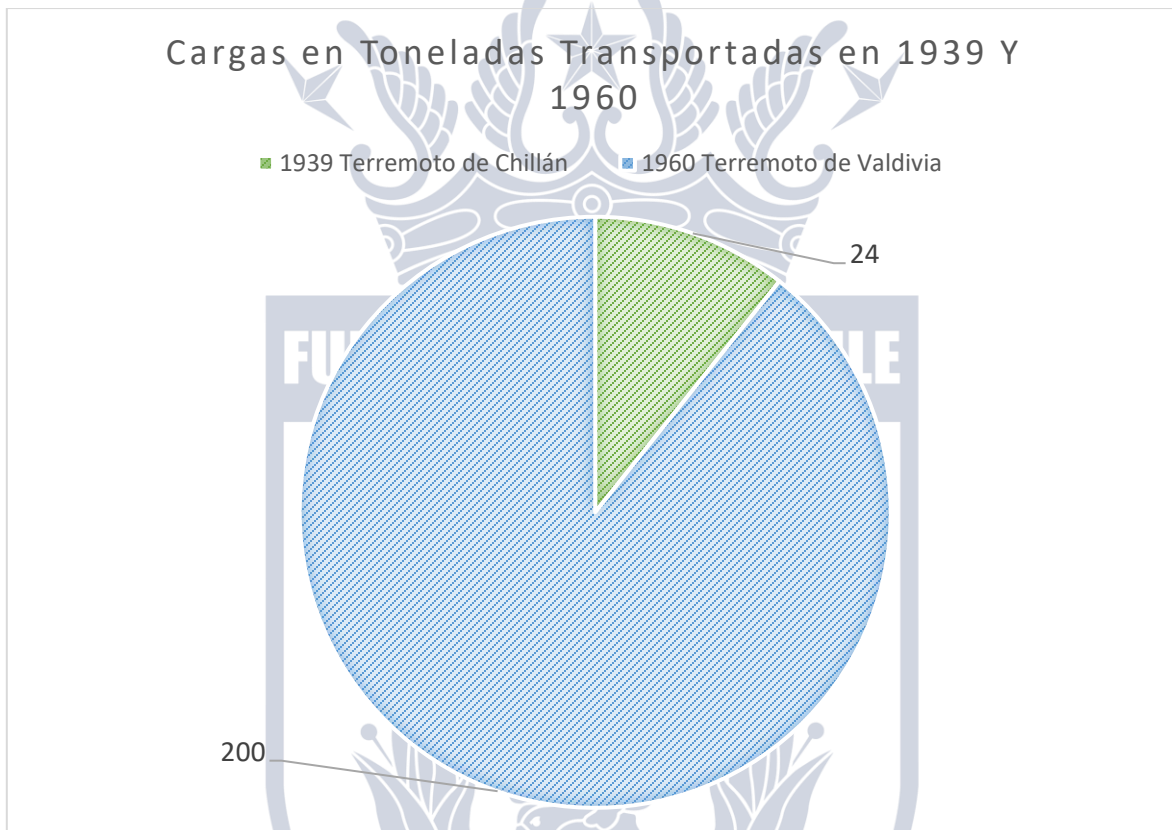


Catalogado como el segundo puente aéreo se encuentra el mega terremoto ocurrido en Valdivia el 22 de mayo de 1960. Aquí, una vez más la Fuerza Aérea de Chile se hizo presente desplegando sus recursos, destacando entre las aeronaves que participaron en esta hazaña, el Douglas C-47 y los aviones anfibios Grumman SA-16B Albatros. Debido a la magnitud de este terremoto se efectuaron 489 vuelos trasladando más de 4.000 personas. Cuantificando esta información, en la figura N°10 se contrastan ambas catástrofes y se observa un aumento considerable de esfuerzo en vuelos y transporte de pasajeros, esto se debe a la magnitud de la catástrofe de 1960.

Finalmente, si se comparan las cargas, en 1960 se transportó 10 veces más que en el terremoto de 1939, como se visualiza en la figura N°11. De esta manera se logra evidenciar que las diferencias en recursos comprometidos, misiones de vuelo efectuadas, carga y pasajeros trasladados, responden a factores como la magnitud de la catástrofe y las distancias de los traslados involucrados.

Figura N°11

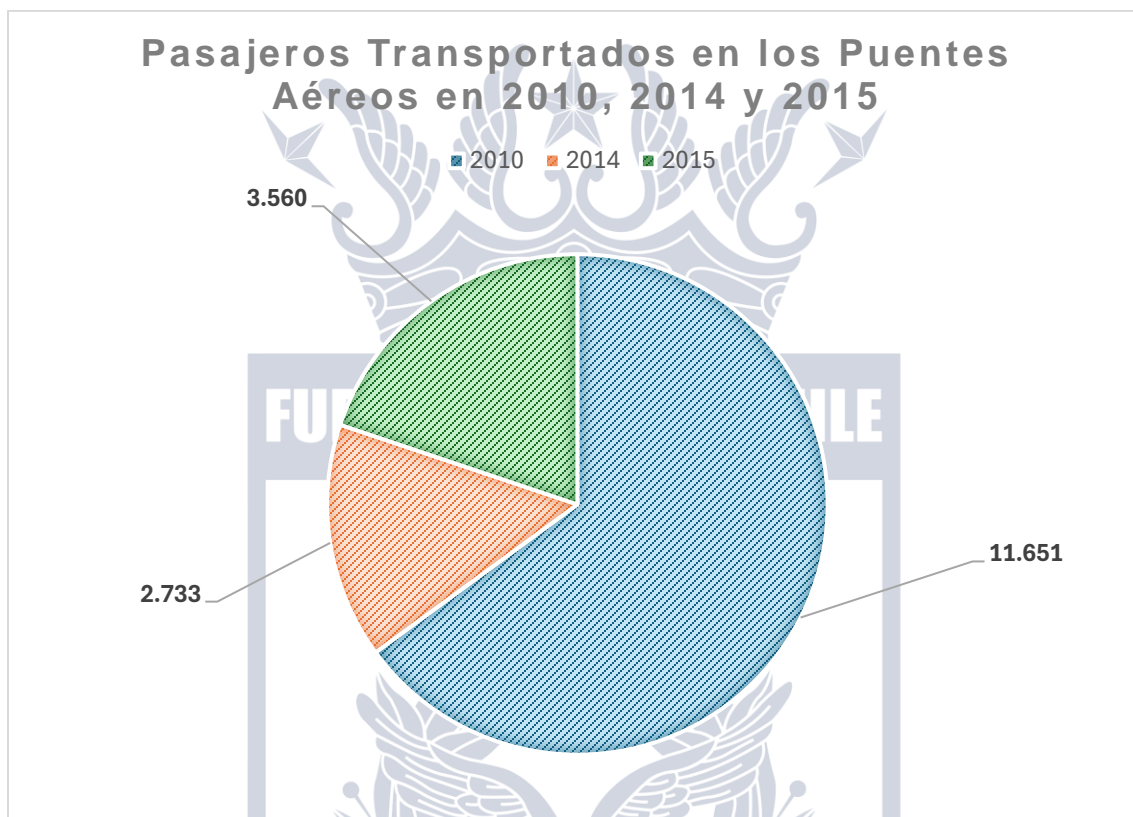
Cargas en Toneladas Transportadas en 1939 Y 1960



Transcurridos 50 años, los tres “Puentes Aéreos” posteriores ocurren en 2010 terremoto centro - sur, 2014 terremoto Arica y Parinacota - Tarapacá y en 2015 los aluviones de Antofagasta y Atacama.

Figura N°12

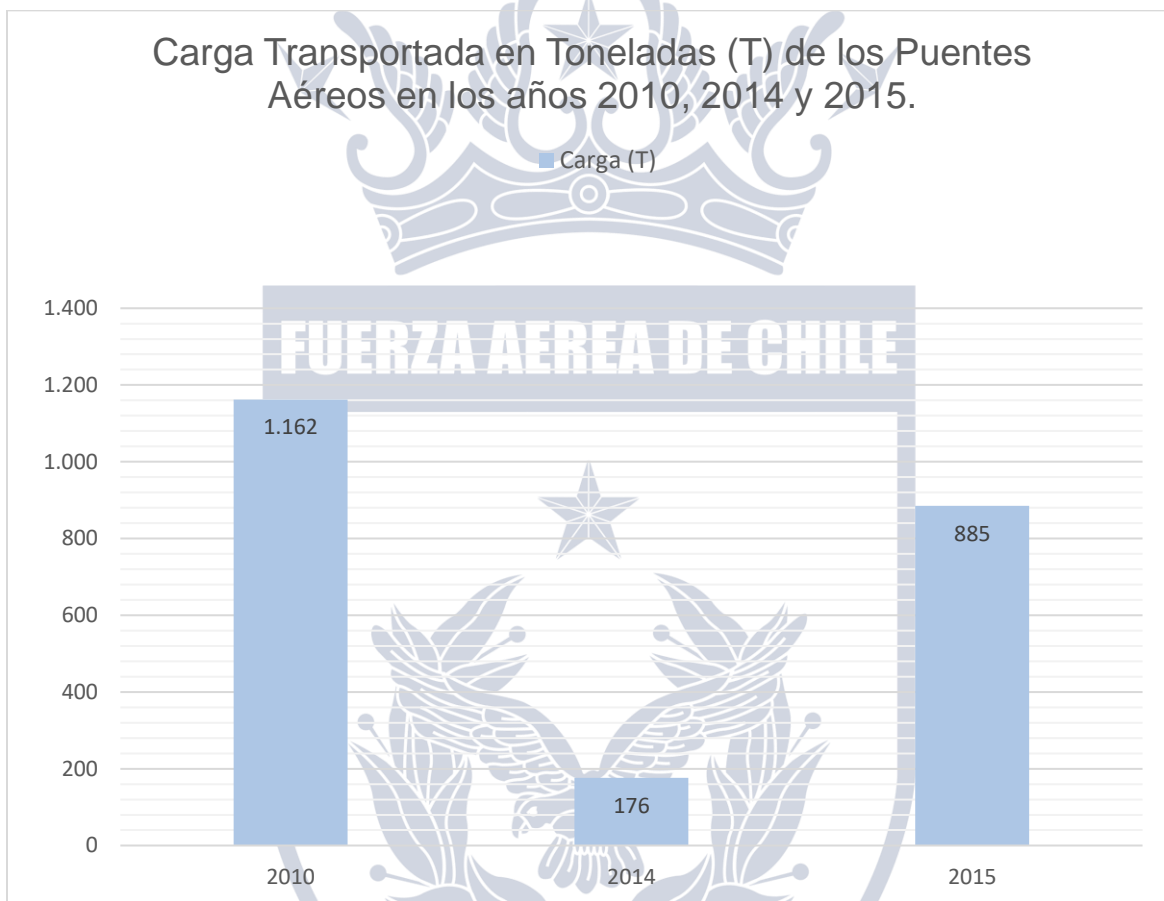
Pasajeros Transportados en los Puentes Aéreos en 2010, 2014 y 2015



En cuanto a los pasajeros transportados se observa una comparativa entre los puentes aéreos en los años 2010-2014-2015. Nuevamente asociado a los factores de magnitud y distancia involucrados en las catástrofes del 2010 2014 y 2015. Un esfuerzo importante en materia de pasajeros se efectuó el 2010, dada las características del fenómeno que requirió apoyo de personal hacia la zona y a la vez traslado de pasajeros fuera de la zona afectada. Considerando los últimos 3 puentes aéreos, se destaca que el 65% de los pasajeros trasladados corresponden al terremoto ocurrido el año 2010, este dato es producto de la magnitud de la catástrofe. El 15% corresponde a la catástrofe ocurrida en el año 2014 en el terremoto Arica y Parinacota – Tarapacá y el 20% corresponde a los aluviones ocurridos en Antofagasta y Atacama en el año 2015.

Figura N°13

Carga Transportada en Toneladas (T) de los Puentes Aéreos en los años 2010, 2014 y 2015.

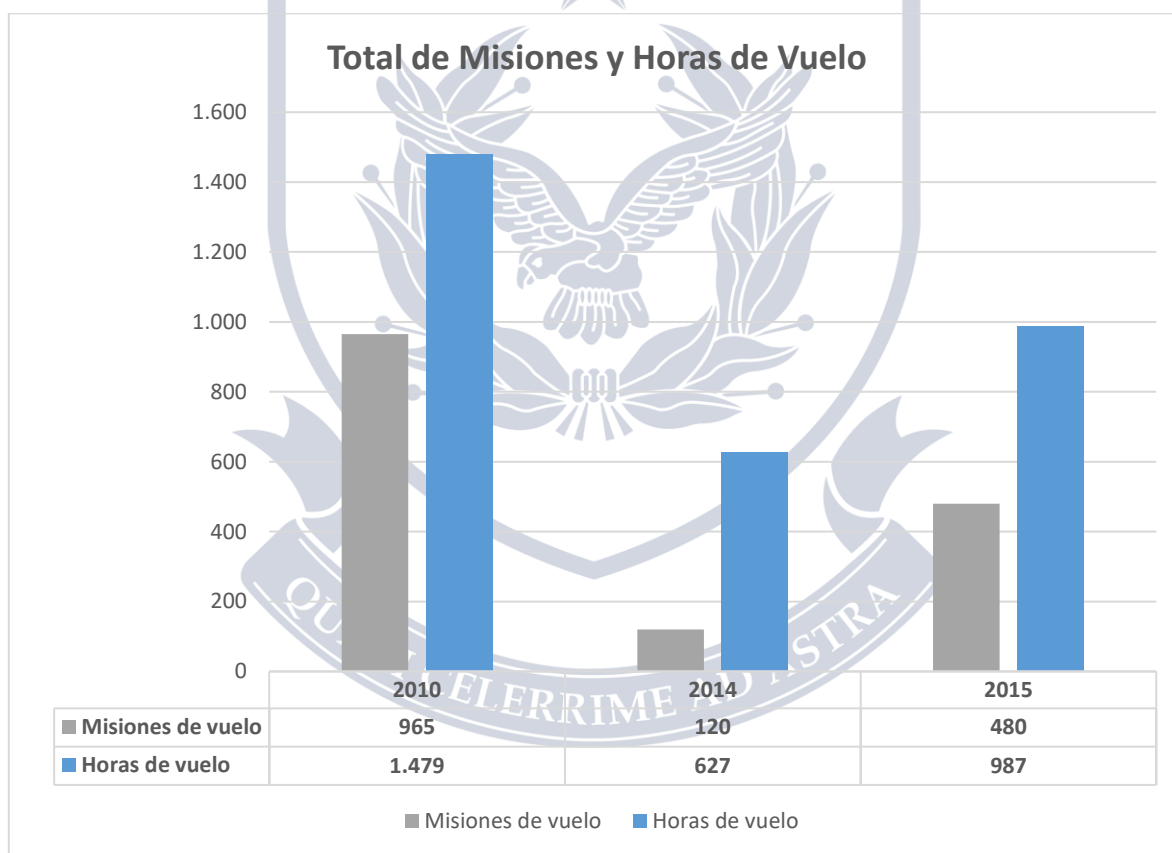


La figura N°13 representa la carga transportada en los puentes aéreos en los años 2010-2014-2015. Destaca que la mayor cantidad de carga transportada en toneladas corresponde al terremoto centro - sur ocurrido en el año 2010 con un total de 1.162 toneladas, obteniendo un 52% del total de las cargas transportadas, a continuación le sigue en magnitud el desastre de los aluviones de Antofagasta y Atacama en el año 2015 con un total de cargas de 885 toneladas que representa un 40% del total y terminando con el terremoto de Arica y Parinacota – Tarapacá con un total de 176 toneladas, que corresponden a un 8% del total de las cargas transportadas en los últimos tres puentes aéreos. Los registros

relacionados con la carga transportada en estos eventos se relacionan con el grado de incomunicación e inutilización de rutas hacia las distintas localidades involucradas en cada evento. De este caso de análisis, la infraestructura vial afectada por el terremoto del 2014 se relacionó mayormente con obstaculización de las vías, lo que requirió labores de despeje, impactando en la extensión de días trabajados, donde solo fue necesario el transporte de carga vía aérea por parte de la institución. A diferencia de los fenómenos del 2010 y 2015 donde gran parte de la infraestructura vial requirió labores de reparación y despejes más complejos que se extendieron por mayor cantidad de días.

Figura N°14

Total de Misiones y Horas de Vuelo de los puentes aéreos en los años 2010, 2014 y 2015.



La figura N°14 representa el total de misiones y horas de vuelo realizadas en los “Puentes Aéreos” en los años 2010-2014-2015, donde el terremoto del año 2010 mantiene los números máximos con 965 vuelos concretados y con 1.479 horas de vuelo totales realizadas.

La catástrofe ocurrida en el año 2015, que le sigue en envergadura a la ocurrida el 2010, corresponde a los aluviones de Antofagasta y Atacama que requirieron la realización de 480 vuelos y en total 987 horas de vuelo. Comparando las catástrofes del año 2015 con las del año 2010, se observa un fenómeno interesante: a pesar de haber realizado un 50% menos de misiones de vuelo en el año 2015, se efectuaron proporcionalmente más horas de vuelo. Para ser precisos, se llevaron a cabo 987 horas de vuelo, que representan un 67% de las horas de vuelo en comparación con las 1.479 horas de vuelo realizadas en 2010. Este dato sugiere que, aunque hubo menos vuelos en el año 2015, cada uno de ellos tuvo una duración significativamente mayor. Es importante tener en cuenta que estos puentes aéreos se realizaron en contextos diferentes, considerando la geografía, la proporción de las catástrofes y aeronaves utilizadas (aviones y helicópteros). En el terremoto de Arica y Parinacota - Tarapacá ocurrido en el año 2014 se llevaron a cabo un total de 120 misiones de vuelos, con una acumulación de 627 horas de vuelo destinadas a brindar apoyo en la mencionada catástrofe.

Los puentes aéreos realizados por la Fuerza Aérea de Chile han sido una parte integral y permanente de su labor humanitaria y de apoyo a la comunidad en momentos de crisis. Estas operaciones han demostrado la capacidad de la Institución para coordinar y ejecutar acciones de transporte aéreo en situaciones de emergencia, contribuyendo significativamente ante las fases de respuesta y recuperación ante desastres.