



DATOS TÉCNICOS

Desde 1972 el avión acumula más de **70.000 HORAS DE VUELO**

TECHO 10.000 METROS
CARGA 20.000 KILOS

PRIMERA TRIPULACIÓN

CDE (A) JORGE ITURRIAGA
CDB (A) HERNÁN PIZARRO (Q.E.P.D.)
CDB (A) RODOLFO UGARTE (Q.E.P.D.)
SOF HÉCTOR BRAVO
SARGENTO MODESTO VALDÉS

PASAJEROS 92
PARACAIDISTAS 64
AUTONOMÍA 10 HORAS

FLOTA 7
GRUPO 10

ALCANCE 3800 KILÓMETROS

Estas aeronaves han sido la columna vertebral del transporte táctico y estratégico de la FACH durante cinco décadas, desarrollando misiones logísticas, de entrenamiento, de rescate; han sido claves en el sostenimiento de las operaciones antárticas, apoyando el traslado de carga y de personas, en los puentes aéreos, brindando apoyo a la comunidad en nuestro país y en el extranjero.

Debido a la gran versatilidad de este avión, la Institución incorporó las primeras unidades en 1972, asignándolas al Grupo de Aviación N° 10, ubicado en ese tiempo en la Base Aérea Cerrillos.

VELOCIDAD 540 KM/H

TRASLADOS TROPAS, EVACAM Y CARGA

LANZAMIENTO DE CARGA

LANZAMIENTO DE PARACAIDISTAS

EVACUACIONES PACIENTES CRÍTICOS

REABASTECIMIENTO

OPERACIONES DESTACADAS
OPERACIONES ANTÁRTICAS, GLACIAR UNIÓN, ESTRELLA POLAR, AUTORA AUSTRAL, PATRIOT HILLS Y OPERACIÓN POLAR
EJERCICIOS MULTINACIONALES
• COOPERACIÓN ÁNGEL DE LOS ANDES
• MOBILITY GUARDIAN
PUNTES AÉREOS A LA FECHA
• 2010
• 2014
• 2015

INCENDIOS FORESTALES
CON TRASLADO DE BRIGADISTAS



Este poderoso cuádrimotor tiene la capacidad de acelerar con sus hélices en el despegue y de ponerlas en reverso para un mayor frenado. Posee además un tren de aterrizaje firme para operar desde pistas no preparadas.



Su moderno piso despejado y reforzado con sistemas de anclaje universal para contenedores o pallets, también permite fijar asientos para pasajeros, camillas y un sinfín de carga. Su rampa puede graduarse a la altura de la plataforma de un camión estándar o llegar al suelo para subir y bajar vehículos de carga.



La espaciosa cabina con vista panorámica facilita en gran medida el trabajo del piloto mientras el avión se traslada sobre la pista o en los despegues y aterrizajes. Puede reabastecer de combustible en vuelo a otras aeronaves.

Estas aeronaves han sido esenciales para consolidar la presencia en el territorio antártico, siendo el medio para la conectividad del continente blanco, con el traslado de las distintas dotaciones que colaboran con la Investigación científica en ese territorio.



El C-130 ha sido fundamental para materializar el apoyo a la comunidad en desastres ocasionados por la naturaleza, como por ejemplo durante el gran puente aéreo efectuado en el país tras el terremoto de 2010.

En los últimos años, esta aeronave cumplió un rol fundamental en el traslado de pacientes críticos durante la pandemia de Covid-19, ayudando a salvar vidas de compatriotas, gracias a su configuración para ser empleada como una verdadera UCI en vuelo.

El 12 de febrero de 1980, se convierte en el principal apoyo para el primer vuelo directo de dos DHC-6 Twin Otter entre Punta Arenas y el aeródromo Teniente Marsh. Poco después, el 22 de marzo de 1980 un C-130 FACH realiza su primer aterrizaje en la Antártica, junto al lanzamiento de paracaidistas en ese continente.

En 1984 dos Twin Otter llegan al Polo Sur apoyados por un C-130 Hércules. Mientras que en 1995, un C-130 aterriza en el Círculo Polar en el sector de Patriot Hills.

C-130 HÉRCULES: 50 años en la FUERZA AÉREA DE CHILE

En el tiempo el C-130 ha demostrado ser un avión polivalente, capaz de operar en todo momento y lugar, destacando especialmente las operaciones en la profundidad del territorio antártico.



En el ámbito internacional, estas nobles aeronaves han participado en el cumplimiento de diversas misiones en beneficio de la paz, así como en ejercicios de cooperación internacional en países como Ecuador, Timor Oriental, Haití, Colombia, entre otros.



MODIFICACIONES

Durante los últimos años los C-130 chilenos han sido sometidos a varios programas de mejora y modernización. En el año 2010 fueron sometidos a una modificación integral de la cabina que se conoce como "glass cockpit" o cabina de vidrio.

Un nuevo ejemplo de la Gestión del Ciclo de Vida que llevó a cabo la Institución es el programa de mejora de ruedas y frenos aplicado a partir del año 2015. Chile es el único operador en América, después de la Fuerza Aérea y Marina de EE.UU., en incorporar dicha tecnología a sus C-130.

La FACH se encuentra hoy trabajando en el prototipo de mejora del sistema de propulsión, que reemplaza las hélices metálicas que los C-130 emplean tradicionalmente, por hélices de ocho palas y de material compuesto.

La epopeya antártica de estos aviones de transporte continuaría con otros grandes hitos, cuando en 2013 se inician las operaciones de la Estación Polar Científica Conjunta Glaciar Unión, las que se repetirían anualmente.

