

Aviones de transporte FAIRCHILD



El Fairchild Hiller FH-227D es un avión de transporte mediano fabricado en los Estados Unidos de América propulsado por dos turbohélices. Prestó servicios en el Grupo de Aviación N°4 (Transporte) de la Fuerza Aérea Uruguaya entre los años 1971 y 1990.

Antecedentes.

Desde 1959 aviones de transporte de la Fuerza Aérea realizan vuelos regulares a diferentes ciudades del interior del país en cumplimiento de un plan de acción cívica y entrenamiento de las tripulaciones aéreas. Se transportan personas y cargas en vuelos regulares como así también, delegaciones culturales y deportivas en vuelos especiales.

Un hecho de importancia en la aviación nacional es cuando, el 18 de agosto de 1970, se crea el Transporte Aéreo Militar Uruguayo (T.A.M.U.) con el fin de la regulación, coordinación, control y supervisión de todo lo referente al movimiento de pasajeros, correo y carga en aviones de transporte de la Fuerza Aérea.

Así también, se comienzan a realizar vuelos de correo aéreo regular a diferentes países americanos con el fin de estrechar los vínculos de unión y de servir a los requerimientos de las instituciones del estado.

Con el fin de apoyar a la empresa Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (P.L.U.N.A.), se autoriza a partir de setiembre de 1970, que aviones de la Fuerza Aérea comiencen a realizar vuelos regulares de transporte de pasajeros y carga a ciudades del interior del país.

Adquisición de los Fairchild Hiller FH-227D

Con el fin de prestar un servicio acorde a los requerimientos, se estudia la adquisi-

ción de aeronaves más modernas y de mayor capacidad. Se resuelve adquirir dos aviones de fabricación estadounidense Fairchild Hiller FH-227D para 45 pasajeros. Se los asigna al Grupo de Aviación N°4 (Transporte), con asiento en la Base Aérea N°1 en Carrasco y se los matricula FAU 570 y 571. Comienzan de inmediato a cumplir los servicios requeridos.

El accidente de la Cordillera de Los Andes

En 1972, el FAU 571 es protagonista de unos de los accidentes aéreos más famosos de la humanidad.

El Club de Rugby "Old Christians" solicita los servicios del T.A.M.U. para el traslado a Santiago de Chile de su equipo. Para tal fin, se dispone que el FH-227D FAU 571 efectúe el traslado el 12 de octubre de 1972. El 13 de octubre en la etapa Mendoza (Argentina) - Santiago de Chile se accidentan, perdiéndose el avión, la tripulación y los pasajeros. Luego de 72 días perdidos en la cordillera, el 23 de diciembre, aparecen vivos 16 pasajeros.



1º aterrizaje del Fairchild FH 227 FAU 572 en la Isla Rey Jorge, 28 / 01 / 1984.



Fairchild FH-227D, Carrasco, 1987.



Con el fin de mantener la capacidad de transporte se adquiere en 1973 un avión similar al accidentado en 1972. Se lo matricula FAU 572.

Cumplen servicios en rutas internacionales de P.L.U.N.A.

A partir de diciembre de 1973, los aviones Fairchild, comienzan a volar para PLUNA a Buenos Aires y Porto Alegre, y desde enero de 1974, a Asunción del Paraguay. Se mantienen los vuelos al interior del país.

Primera misión aérea a la Antártida.

El 28 de enero de 1984 el FH-227D FAU 572, preparado especialmente para tal fin, realiza el primer aterrizaje en la isla rey Jorge de la Antártida. Emplea la base chilena "Tte. Marsh". El avión transporta una delegación del Instituto Antártico Uruguayo. Dicho vuelo hace posible el comienzo de la construcción de la Base Científica Antártica Artigas y el desarrollo científico de Uruguay en el continente blanco.

Vuelos destacados.

A lo largo de su período de servicio los Fairchild realizaron una gran variedad de misiones, además de las tradicionales. Se trasladaron presidentes de la república en viajes oficiales, autoridades nacionales y departamentales. Se realizaron misiones humanitarias a países amigos por desastres naturales. Se trasladó al Papa Juan Pablo II en su visita oficial en 1988. Se realizaron lanzamientos de paracaidistas del Ejército y Fuerza Aérea. Se llevaron a cabo vuelos de abastecimiento y transporte de dotaciones de personal y científicos a la Base Científica Antártica Artigas.

Fin del periodo de servicio.

En 1990 dejan de prestar servicio en la Fuerza Aérea.



S.S. Juan Pablo II en un FH-227 en la Brigada Aérea I (Carrasco) regresando de su visita a Melo.

Datos técnicos del Fairchild Hiller FH-227D

Características generales.

Tripulación: 3/4 (piloto, copiloto y mecánico/camarero).

Capacidad: 48 a 52 pasajeros.

Longitud: 25,5 m. (83,7 ft.).

Envergadura: 29 m. (95,1 ft.).

Altura: 8,4 m. (27,6 ft.).

Peso vacío: 18.600 kg. (40.994 lb.).

Peso útil: 6.180 kg. (13.620 lb.).

Peso máximo despegue: 20.640 kg. (45.490 lb.). Máximo aterrizar: 20.410 kg.

Planta motriz: 2 turbohélices Rolls-Royce Dart 7.

Potencia: 1.692 kW (2.268 HP; 2.300 CV) cada uno.

Velocidad nunca exceder (Vne): 478 km/h. (297 MPH; 258 kt.).



Primera misión antártica

FAIRCHILD HILLER 227-D

Velocidad máxima operativa (Vno): 420 km/h. (261 MPH; 227 kt.).

Velocidad crucero (Vc): 407 km/h. (253 MPH; 220 kt.).

Velocidad de entrada en pérdida (Vs): 157 km/h. (98 MPH; 85 kt.).

Velocidad mínima controlable (Vmc): 166 km/h. (103 MPH; 90 kt.).

Alcance: 2.661 km. (1.437 M/N.).

Techo de vuelo: 8.535 m. (28 002 ft.).

Combustible: 5.150 l. (1.364 galones).

Consumo: 202 gal/hora.

Antecedentes.

En 1964 el entonces Teniente 2º (Piloto Aviador Militar) Roque Aita eleva a sus superiores un proyecto de vuelo cuidadosamente elaborado en el cual probaba la factibilidad de una misión a la Antártida.

Nuestro Pabellón Nacional en el Polo Sur.

El 19 de enero de 1982 por vez primera nuestro Pabellón Nacional ondea en el Polo Sur. Los portadores del pabellón patrio son el Coronel (Aviador) Roque Aita y el Capitán (Navegante) Bernabé Gadea. Lo hacen en la Estación Polo Sur (también llamada Amundsen - Scott).

Preparando la primera misión antártica.

La Fuerza Aérea luego de un largo estudio y planificación es autorizada a realizar un vuelo a la Antártida con una aeronave de su dotación. Se elige el bimotor Fairchild - Hiller FH - 227 D FAU 572 por ser el avión más apto y disponible para el primer vuelo a la Antártida. Se le coloca en la cabina de pasajeros tanques auxiliares de combustible, sistema diseñado y llevado a cabo por ingenieros y técnicos de la Fuerza Aérea. Este dispositivo le va permitir aumentar la autonomía de vuelo a 8 horas. La tripulación designada se entrena en operaciones en nieve, astronomía polar, sobrevivencia en zonas heladas, uso de equipo polar

personal y manejo de las balsas salvavidas. Objetivos de la primera misión.

Los objetivos dispuestos para la primera misión son:

- Efectuar el vuelo entre nuestro país y la Antártida poniendo a prueba los medios logísticos con que se cuenta para ello y demostrar la viabilidad de tal forma de comunicación.
- Realizar un reconocimiento logístico de la zona a visitar, a efectos de evaluar las áreas donde eventualmente se pondrían instalar bases científicas.
- Entrar en relaciones e intercambios con aquellos Estados que se hallan en la zona.

La tripulación: Pilotos: Teniente Coronel (Aviador) Eduardo Aguirre, Teniente Coronel (Aviador) Jorge Méndez y Mayor (Aviador) Athos Pallas, Mecánicos de vuelo: Sargento (Aerotécnico) Antonio Ferrari y Sargento (Aerotécnico) Arol Sánchez.

La delegación: Jefe de Misión y delegado del Instituto Antártico Uruguayo Coronel (Aviador) Roque Aita, Coronel (Navegante) Delco Almada, delegado de la Fuerza Aérea Uruguaya, Capitán de Fragata (Cuerpo General) Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y con vasta experiencia de temas antárticos con largas travesías en las heladas aguas a bordo del buque "Endurance" de la Marina Real Británica, Teniente Coronel Omar Porciúncula, delegado del Ejército y especialista en Logística Antártica, Mayor (Navegante) Bernabé Gadea, meteorólogo, Doctor Veterinario Pedro Dragonetti, profesor de la Facultad de Veterinaria y especialista en biología, Doctor Elías Puceiro, profesor de Derecho Internacional Público y Asesor Jurídico del Instituto Antártico Uruguayo y el Licenciado Manuel Christian Márquez, periodista.



El primer vuelo. (27 de enero de 1984)

Hora 06:05 - El Fairchild FH - 227 D FAU 572 despegó sus ruedas de la pista del aeropuerto de Carrasco y puso rumbo a Santiago de Chile.

Hora 10:45 - Luego de 4 horas y 49 minutos de vuelo, se aterrizó en el aeropuerto de Los Cerrillos.

Pilotos del Grupo 10 de la Fuerza Aérea Chilena brindan información a la tripulación uruguaya sobre el destino final.

28 de enero de 1984

Hora 08:04 - Se despegó del aeropuerto de Los Cerrillos con destino al aeropuerto de Punta Arenas. Se eligió el nivel de vuelo 200 (6.500 m.) y posteriormente 210 (7.000 m.).

Hora 14:15 - Luego de 6 horas y 11 minutos se aterrizó en el aeropuerto "Presidente Carlos Ibáñez del Campo" de Punta Arenas. Luego de recibir información meteorológica de la Base Aérea chilena Tte. Marsh en la Antártida y observar la foto del satélite meteorológico GOES 8 se resolvió realizar la travesía al continente blanco ese mismo día.

Hora 16:16 - Se despegó y se ascendió al nivel de vuelo de 170 (5.500 m.). Se está en condiciones de vuelo visual entre nubes.

A unos 300 km. de distancia en el radar de abordaje se detectan las islas de la península antártica, la Elefante y la Rey Jorge, el destino. Luego aparecen unos puntos que se identifican como grandes témpanos flotando el mar.

El control de área de Marsh informa que las condiciones meteorológicas están desmejorando rápidamente. El techo de las nubes ha descendido a los mínimos para la operación, pero la visibilidad aún se mantiene aceptable.

Hora 19:00 - Se comienza el descenso entre nubes en condiciones instrumentales

y se realiza una aproximación por VOR para la pista 11.

En la aproximación final volando a 150 m. de altura, lejos al frente, aparece una mancha marrón rodeada de un paisaje blanco, es la pista 11 de la Base chilena Tte. Marsh. Se divisan las luces estroboscópicas. El viento es de los 080° con una intensidad de 20 a 25 km.

Hora 19:35 - El FAU 572 aterriza suave y corre unos 400 metros. El vuelo dura 3 horas y 19 minutos.

Uruguay está en la Antártida.