



Lockheed C-130 Hercules



Con la Guerra de Corea, se puso de manifiesto la necesidad de un nuevo transporte militar diferente a los C-46, C-47 y C-54 en ella empleados, de modo que en un mismo avión se reunieran las cualidades de operar en terrenos no preparados, transportar grandes cargas con facilidad, y hacerlo a relativamente alta velocidad.

La respuesta a estas demandas fue el C-130 “Hércules”, primer transporte turbohélice americano, que entre otras novedades contaba con una construcción toda metálica, -con componentes de titanio- un APU como fuente de neumático, aire acondicionado y energía eléctrica durante las escalas, y un amplísimo fuselaje presurizado, provisto de un portón trasero de carga, cuya forma característica habrá en el futuro de crear escuela. En sendos bulbos laterales, encerraba un tren de aterrizaje con ruedas de baja presión en tándem, adecuado para operar en superficies rugosas.

Fuerte como el semidiós heleno de quien tomó el nombre, con excelente visibilidad y .óptimas cualidades de vuelo, rápido y fiable, desde el día en que Stanley Beltz lo elevó del suelo por primera vez, el “Hércules” estaba llamado a ser el transporte más difundido de nuestros días, y actualmente, cuando ya se han cumplido cincuenta años desde aquel primer vuelo, se han entregado 2.156 C-130 de las versiones clásicas, que vuelan en al menos sesenta países, y



continúa la producción del C-130J, modelo que representa ya una nueva generación y del que al comenzar el Siglo XXI se han vendido más de un centenar.



Puestos en servicio los primeros C-130A por el Tactical Air Command americano en diciembre de 1956, dos años más tarde vuela el C-130B, con grupo motor de mayor potencia, en agosto del 61 el C-130E, capaz de mayor carga y superior autonomía, y en 1964 el C-130H, con motores aún más potentes, para seguir en 1968 y 70 respectivamente las versiones civiles L-100-20 y L-100-30 de fuselaje alargado, y por

último, el 5 de abril del 96 se hace al aire el primer C-130J, con sólo dos tripulantes y nuevo equipo, en el que se incluyen pantallas con instrumentos de “cristal líquido”.

Comenzando por su empleo para lanzar cargas en vuelo rasante (incluidos carros de combate) hasta su operación experimental sin ninguna clase de asistencia desde la cubierta del portaaviones “Forrestal”, pasando por su servicio en la Antártida provisto de grandes esquís y una más que satisfactoria actuación en el Vietnam, no sólo como transporte táctico sino también como “gunship” o acorazado volante erizado de cañones y ametralladoras, sin olvidar sus vuelos como “cazador de huracanes” en el mar Caribe o de tifones en el Pacífico, el Hércules ha demostrado en mil ocasiones ser capaz de realizar toda suerte de trabajos.

El 18 de diciembre de 1973 llega a Zaragoza el primer C-130H destinado al Escuadrón 301 del Ejército del Aire, que manda el Teniente Coronel José García Matres. En él será conocido como T.10 o, más familiarmente, como “Dumbo”. A este avión inicial se habrían de añadir sucesivamente otros once del mismo modelo, de los que cinco serán TK.10 polivalentes; es decir, aptos para el transporte y el abastecimiento en vuelo de los Mirage F.1 y “Hornet” F-18. En el verano de 1988 se los agregó el TL.10-1, un C-130H-30 de fuselaje largo, similar al L-100-30 civil.



Columna vertebral de nuestro Mando de Transporte, tanto táctico como estratégico, los “Dumbos” cubren servicios de estafeta entre la Península y Canarias, y son el vehículo por el que el Gobierno Español hace llegar prontamente su ayuda humanitaria en caso de catástrofe, habiendo visto de esta forma la Cruz de San Andrés en misiones de buen samaritano las afligidas poblaciones de cualquier lugar del Planeta, especialmente en

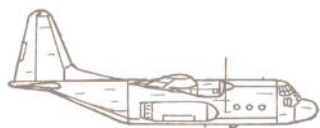
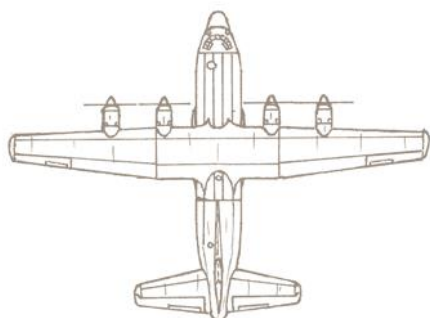
Iberoamérica o África. Englobados en las fuerzas de la OTAN, nuestros Hércules abastecieron a los F-18 durante sus operaciones bélicas sobre Bosnia, y transportan personal o equipo a cualquier escenario donde sean requeridos, ya sea este los Balcanes, Irak, Líbano o Afganistán.

Siempre con base en Zaragoza, en 1978 se constituye el Ala 31 de Transporte, dividida en los escuadrones 311 y 312. En el primero permanecen hoy en servicio el TL.1 y seis T.10 (pues el más veterano se estrelló en Canarias en mayo de 1980) y en el 312 vuelan los cinco TK.10 nodrizas.

A partir de 1995 y hasta enero de 2001 en que el trabajo fue terminado, y de uno en uno, para no restar operatividad al Ala, EADS CASA sometió los doce aviones a una profunda revisión, mediante la cual estableció su configuración hasta su baja definitiva



Lockheed C-130 Hercules



Motor: 4 Allison T-56 de 4.508 Kg/e.

Envergadura: 40,41 m

Longitud: 29,78 (34,37) m

Velocidad máxima: 621 (620) Km/h

Velocidad de crucero: 621-556 (620-556) Km/h

Velocidad mínima: 137 Km/h

Techo operativo: 10.060 m

Autonomía: 8.264 (8.617) Km

Tripulación: Cuatro hombres

Acomodo: 92 soldados (128)

Peso vacío: 33.063 (35.337) Kg

Peso total: 70.310-79.380 Kg

Primer vuelo: 23 de agosto de 1954 el prototipo; 19 de agosto de 1970, el primer L-100-30

Las primeras cifras, al igual que el dibujo, son propias del C-130H, mientras que las de paréntesis corresponden al C-130H-30

Aviones Españoles del siglo XX

Nueva edición, revisada y ampliada de
Aviones Españoles desde 1910
(Mayo de 1995)

Autor:

Jaime Velarde Silió

Fotografías:

Color:

Ismael Abeytua

Javier Guerrero

Archivo FIO

Blanco y negro:

Archivos diversos

Dibujos:

Jaime Velarde

Edición:

Fundación Infante de Orleans

Diseño gráfico:

Florencio García

Maqueta/preimpresión:

Agudín DG+CV

Impresión/encuadernación:

Egraf, SA