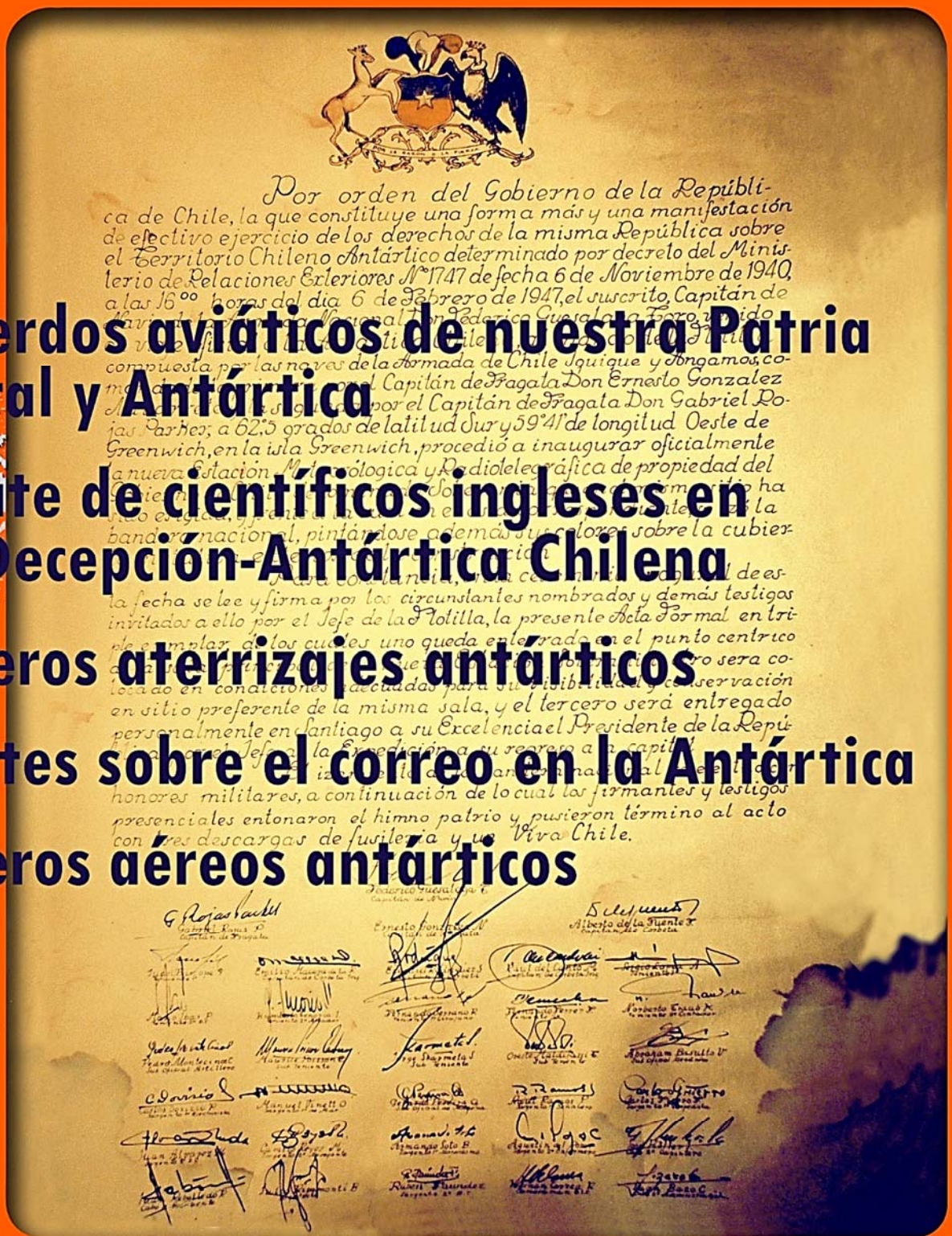
SKUA
Revista de Estudios Históricos Aeroantárticos
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

SOBERANÍA
IDENTIDAD NACIONAL
PATRIMONIO TERRITORIAL



Recuerdos aviáticos de nuestra Patria Austral y Antártica

Rescate de científicos ingleses en Isla Decepción-Antártica Chilena

Primeros aterrizajes antárticos

Apuntes sobre el correo en la Antártica

Pioneros aéreos antárticos

PRIMER TRIMESTRE DE 2020 - Nº1

Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas

Vía56

Monjitas 527 Of. 812
Santiago Centro, Chile
F +56 2 24654201 - 24654202

Revista de Estudios Históricos Aeroantárticos
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

EDITORIAL

"Empieza haciendo lo necesario, después lo posible, y de repente te encontrarás haciendo lo imposible"

San Francisco de Asís

Al recordar el primer vuelo entre Chile continental y el Territorio Chileno Antártico en 1955, un vuelo que tomó 6 horas 47 minutos, realizado en un OA-10 Nº 406 "Catalina" perteneciente del Grupo de Aviación N° 2 de la Fuerza Aérea de Chile, bautizado como "SKUA" -*ave perteneciente a la familia de los estercorárido, similar a las gaviotas características de la Antártica-,* decidimos inicialmente rescatar y perpetuar esta legendaria hazaña aérea nombrando este nuevo medio de difusión, con este emblemático apodo de nuestra historia aeroantártica.

La verdad y voluntad intrínseca de este nuevo órgano difusor, se ampara en la motivación mayor que tuvo hace sesenta y cinco años atrás, el entonces comandante Humberto Tenorio, cuando fuera llamado a la Comandancia en Jefe, y el general Diego Barros le señalara que en reunión con el Presidente Carlos Ibáñez, aquel, de improviso le había preguntado; *"General, ¿Cuándo la Fuerza Aérea va a ir en vuelo directo a la Antártica?"*, a lo que él había respondido; *"Cuando Ud. lo ordene presidente".*

"¡Hágalo!", fue la respuesta del primer mandatario, hombre de pocas palabras, que en sus dos administraciones de gobierno se caracterizara por el impulso que diera a la aviación chilena.

Hoy, este nuevo "Skua" iniciará este vuelo a través de los relatos, estudios y experiencias que vuelven a conectar este Chile continental con el Territorio Chileno Antártico, tantas veces desconocido e inexplorado, conquistado por DERECHO, y también por la tenacidad, voluntad y valor de vivirlo, explorarlo y quererlo, territorio dueño de una historia e identidad que forma parte íntegra de la fortaleza e ingenuidad que nos hace y distingue como chilenos.

Nuestra contribución trimestral será permanente, volaremos para explorarlo desde estas páginas, cumpliendo el compromiso de cuidar las raíces e identidad nacional de estas tierra y mar, desde nuestros cielos.

Sentimos que no es un medio más, pues con ello, haremos sentir esa "Voz Viva" de la vida aérea iniciada en febrero de 1947, cuando la silueta azul y amarilla de un hermoso avión de nuestra Fuerza Aérea, surcaba orgulloso los cielos sobre esa tierra blanca y nuestra, que a veces permanece para muchos lejana y desconocida. Será "Skua" ese complemento audible que cual raudo avión surca entre aquellos que nos siguen mensualmente con Aerohistoria, revivirá los espíritus, voluntades y añoranzas de quienes ya escribieron notables páginas de historia blanca.

Desde sus tempranos años de trabajo, esta corporación, se ha granjeado el cariño y reconocimiento de todas las organizaciones civiles y militares aeronáuticas del país, con acuciosidad, investigación y perseverancia, alcanzando logros destacados en las actividades de conmemoración y difusión, y que hoy extendemos relevando con el apoyo entusiasta de los miembros que componen este cuerpo académico y cultural, nuestra Soberanía, Identidad Nacional y Patrimonio Territorial.

Al iniciar este 2020 esta ventana de acceso aeroantártico histórico y cultural, lo hacemos recordando este emblemático 12 de marzo – día de la inauguración de la primera base antártica de la Fuerza Aérea de Chile-, comprometiéndonos así, Dios mediante, a conectar por esta vía, nuestro Chile continental con el Chile Antártico, elevando con ello nuestro conocimiento e interés por las alturas.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.

Revista de Estudios Históricos Aeroantárticos
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

SOBERANÍA
IDENTIDAD NACIONAL
PATRIMONIO TERRITORIAL

ÍNDICE

EDITORIAL 3

Límites Antárticos 6

HITOS, LOGROS Y EXPERIENCIAS AÉREAS ANTÁRTICAS
Recuerdos aviáticos de nuestra patria austral y antártica 8
Rescate de científicos ingleses en la Isla Decepción – Antártica Chilena 35
Apuntes sobre el correo en la Antártica 44
Primeros aterrizajes antárticos 52

PIONEROS AÉREOS ANTÁRTICOS
Coronel de Aviación Mario Jahn Barrera 69

AERONAVES ANTÁRTICAS CON HISTORIA
Twin Otter Antártico 72

RECORTES O DOCUMENTOS HISTÓRICOS 77

PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO 79

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 81

Limites Antárticos

En 1534, Carlos V fijaba la estructura de la América Central y ese mismo año concedía al adelantado Diego de Almagro, una gobernación que debería llamarse Nueva Toledo, de doscientas leguas más desde el sur de nueva Castilla. Pedro de Mendoza, Simón de Alcazaba, Francisco de Camargo y Pedro Sancho de la Hoz, fueron favorecidos con otras tantas concesiones. De esta forma el territorio chileno quedó dividido en cuatro gobernaciones. El norte, hasta Taltal, correspondía a Almagro; de este punto a la isla Santa María, a don Pedro de Mendoza, en calidad de Gobernador del Río de la Plata; desde la isla al Estrecho de Magallanes a Francisco de Camargo y del Estrecho al sur, hasta el Polo Sur, a Pedro Sancho de la Hoz.

Esta situación legal se complicó con la llegada de Pedro de Valdivia, a quien Lagasca, presidente de la Real Audiencia de Lima, asignó a Valdivia "*por gobernación y conquista desde Copiapó, en 27 grados de altura de la línea equinoccial, a la parte del sur, hasta 41 de la dicha parte, procediendo norte sur derecho por meridiano, e de ancho entrando en la mar a la tierra hueste leste cien leguas".*

Confirmado por el rey este nombramiento (1552), los límites de la Nueva Extremadura, o provincia de Chile, fueron: por el norte Copiapó; por el sur Osorno; por el poniente, el Pacífico y por el levante, una línea sinuosa que seguía el caprichoso recorte de la costa en un ancho paralelo de cien leguas, es decir unos 600 kilómetros.

Este trazado, dejaba dentro del cuasi cuadrilátero chileno las provincias de Tucumán, Juríes y Diaguitas; la provincia de Cuyo hasta el valle fértil y la punta de San Luis, por el oriente y por el sur el río Diamante.

Los intentos de Pedro de Valdivia por legalizar el complemento de la gobernación hasta el Estrecho fueron sancionados en 1554, cuando ya el conquistador había muerto y con la real cédula que nombraba a Francisco de Villagra, quedaban provisionalmente incluidas en el territorio chileno todas las tierras situadas al sur del Estrecho, mientras el rey mandaba *"proveer en lo que toca a su población".* Como nunca se proveyó, quedaron de derecho incorporadas al territorio de Chile, que alcanzó, como hemos visto, su máxima amplitud durante la colonia[1]

Respecto de los límites hacia el sur, incluido el Polo, don Miguel Luis Amunátegui, dice: *"Todos los estados del nuevo mundo para deslindar los territorios que les pertenecen, han adoptado la siguiente regla: Las repúblicas americanas tienen por límites los mismos, que correspondían a las demarcaciones coloniales de que se formaron, salvo las modificaciones que se han operado en ellos, a virtud de los tratados especiales o de hechos posteriores a la revolución".*

Este principio es y no puede ser otro, el que debe servir de fundamento a la solución de las dificultades que han ocurrido entre Chile y la Argentina, con motivo de la extremidad austral del continente americano.[2]

[1] Encina y Castedo, Historia de Chile Tomo I, Ed. Zig-Zag, Págs. 1-3, Santiago Chile, 1953.

[2] Amunategui, Miguel Luis, Títulos de la República de Chile a la soberanía y dominio de la extremidad Austral del continente americano; Imprenta Nacional, Santiago, Chile, febrero 1855. Pág. 5

FIJA TERRITORIO CHILENO ANTARTICO

Núm. 1747.- Santiago, 6 de noviembre de 1940.- Considerando:

Que es deber del Estado fijar con exactitud sus límites territoriales;

Que no se han precisado hasta ahora los límites del Territorio Chileno en la parte que se prolonga hacia la región polar denominada Antártica Americana;

Que este Ministerio dejó públicamente constancia, en 1906, que la delimitación del referido territorio era materia de estudios iniciados, pero todavía no completos;

Que el actual estado de tales estudios permite tomar ya una determinación al respecto;

Que la Comisión Especial, nombrada por Decreto de este Ministerio Nr. 1541, de 7 de septiembre de 1939, ha establecido los límites del Territorio Chileno Antártico en conformidad a los datos que suministran los antecedentes geográficos, históricos, jurídicos y diplomáticos compulsados y que se han venido acumulando hasta la fecha.

Decreto:

Forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, islotes, arrecifes glaciares (pack-ice), y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53º longitud Oeste de Greenwich y 90º longitud Oeste de Greenwich.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.- AGUIRRE CERDA.- Marcial Mora M.

Recuerdos Aviáticos de Nuestra Patria Austral y Antártica

"Gracias Fuerza Aérea, por haberle dado alas a mi vocación
he incentivado el amor por mi Patria"

CDA (R) Roberto Araos Tapia

Base Antártica Presidente Gabriel González Videla

PREÁMBULO

En el año 1980, del Cincuentenario de nuestra Fuerza Aérea, no podíamos dejar de destacar la apertura de la Ruta Aérea entre el centro de nuestro país, su zona austral y su Territorio Antártico efectuada en pleno invierno por aeronaves de ella, en zonas, especialmente las dos últimas, que se caracterizan por ser las más difíciles del mundo en cuanto al tiempo atmosférico y su abrupta geografía. Y es justo destacar la participación activa de su entonces Comandante en Jefe, General del Aire señor Fernando Matthei Aubel, quien predicando con su ejemplo y haciendo Patria, consolidó la apertura de dicha ruta del aire.

Además, días después, como para corroborar el profesionalismo demostrado por su gente, nuevamente sus hombres, siguiendo su ejemplo, hicieron noticia al efectuar en forma impecable una operación de rescate aéreo de la tripulación y pasajeros de una aeronave canadiense, en que incluso iban algunos chilenos.

Lo anterior, demuestra una vez más cómo la Fuerza Aérea a través de su corta trayectoria siempre ha hecho y cumplido con honor, lo que representaba el hermoso emblema institucional utilizado hasta 1984, el que idealizaba en dos cóndores estilizados, ambos en estrecha formación de vuelo, llevaban tanto la rama de olivo de la Paz como también la flecha de la Guerra. Porque, sin duda, ella cumple tareas de paz y a la vez debe estar vigilante y preparada al minuto para defender la soberanía de la Patria, ya que seguramente será la primera que deberá actuar ante cualquier emergencia.

Estos últimos fueron hechos casi presentes, de mediana actualidad, que seguramente nuestra ciudadanía ha sabido valorar en su verdadero aporte. Pero, también en años pasados, *"de hace varias lunas",* como dijo un indiecito, algo se hizo por el progreso aeronáutico y de ayuda a zonas muy aisladas del Chile austral y antártico.

Precisamente, las presentes líneas tienen por objeto recordar con agradecimiento a la noble Institución que es la Fuerza Aérea, el habernos brindado la oportunidad de realizar nuestra vocación: volar casi sobre cada rincón de esta tierra bendita que es Chile; sea en sus aeronaves militares, como en las civiles, cuando nos comisionó para desempeñarnos como instructores en los Clubes Aéreos, alternando con hombres que también llevan impregnadas las alas y vocación de volar en lo más profundo de sus corazones. La de recordar a gente sencilla, que en la soledad austral o antártica jamás supo de flaquezas; además, ¡cómo no estar agradecido de una Institución que me dio la hermosa oportunidad de comandar la Primera Base Aérea Antártica institucional, y tercera de Chile, que en un día 12 DE MARZO DE 1951 fuera inaugurada con el nombre de un ciudadano ilustre, patriota como el que más, y que la Fuerza Aérea, en su justo homenaje, la nominó BASE AÉREA ANTARTICA PRESIDENTE GABRIEL GONZALEZ VIDELA. Por algo su nombre ha quedado ya impreso por siempre en la historia del Continente Antártico, como el Primer Presidente de un país en el mundo que puso pie en él.

Pero sigamos recordando, porque para los hombres *"con más de 10 trienios de servicio",* siempre es lindo recordar; pienso que es como agarrarle más sabor a la Vida...

CIRCULAR DE LA COMANDANCIA EN JEFE

Instalación de la III Base Antártica

Nº 11 —Santiago, 7 XI 1950— Con esta fecha se ha dictado la siguiente.

Circular

1 —Obra en conocimiento de los Sres Jefes de Reparticiones y Comandantes de Unidades que la Fuerza Aérea ha recibido la honrosa misión de organizar, instalar y cubrir guarnición en la III Base Antártica "PRESIDENTE GONZALEZ VIDELA"

2 —La trascendental importancia de esta misión que en forma amplia ha sido difundida entre la opinión pública, exige que la Institución atienda de manera especial el estudio y solución de los diferentes problemas derivados de su mejor cumplimiento

3.—Próximo ya el zarpe de la Expedición al Territorio Antártico, y en razón de los múltiples problemas que aún restan por finiquitar para el buen éxito del trabajo encomendado a la Fuerza Aérea por el Supremo Gobierno, el Comandante en Jefe infrascrito, velando por el buen nombre y prestigio de la Institución, recomienda a los Sres Jefes de Reparticiones y Comandantes de Unidades se sirvan conceder el máximo de facilidades, a fin que la Comisión Antartica, que actúa por intermedio del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, vea facilitada su labor y asegure el fiel cumplimiento de su cometido —*Aurelio Celedón Palma*, General del Aire, Comandante en Jefe

Publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Anótese — Por el Ministro.— *Dario Callejas Rojas*, Subsecretario.

UNA BANDERA CHILENA QUE SE BATE AL VIENTO

Cuando a fines de 1949 recibí destinación a la región de Aysén, como jefe de la "Bandada Balmaceda" que operaba con un par de aviones monomotores Vultee BT-13, justo en el pueblito de Balmaceda, colindante con

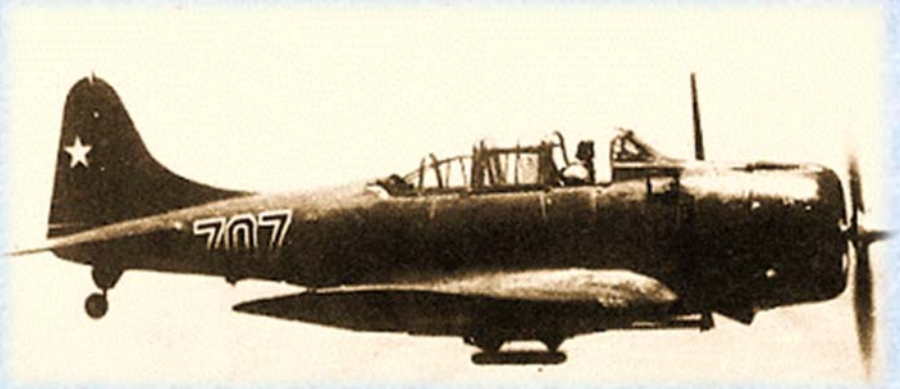
territorio argentino, no imaginé que después de unos meses continuaría hacia bastante más al Sur: nuestro Territorio Antártico.

Vultee BT-13 sobre un ventisquero

Pero la verdad fue que esa destinación a Balmaceda fue como el aperitivo para lo que vendría después.

Sin embargo, las misiones a cumplir con los dos aviones indicados no podían ser más. interesantes: ir en ayuda de los pobladores que vivían en regiones alejadas de los centros más poblados, que casi siempre en invierno quedaban aislados, pues los caminos eran intransitables por la gran acumulación de nieve y hielo.

En esos tiempos era Teniente 2° de Aviación, con bastante experiencia de vuelo, alrededor de 2.800 hrs., ya que había sido instructor en nuestra Escuela de Aviación en tres oportunidades, y tenido el honor además, de haber integrado al Grupo de Aviación "más choro" de esa época: el famoso Grupo N° 4, con sus no menos destacados aviones de bombardeo en picada, Douglas A-24 Banshee.



Douglas A-24 B “Banshee” de la Fuerza Aérea de Chile.

Y fue, en el mes de febrero de 1950, cuando inicié mi primera acción. No hacía más de dos semanas que había llegado a Balmaceda; era un domingo esplendoroso, "CAVU", como decíamos en esos tiempos, era la sigla derivada del inglés *"Ceiling and Visibility Unlimited",* o sea, *techo* y *visibilidad ilimitados*. Había acuerdo unánime que era el tiempo que el meteorólogo “debía preparar” para cuando volaran los generales...

Pero, volviendo a ese día domingo, después de almorzar en una pensión del pueblo regresé a mi habitación en el aeródromo, donde no había un casino como en otras Unidades de la Institución; lógicamente que estaba aburrido como una ostra, como se dice, ya que estaba viviendo prácticamente la *“soledad del desierto”,* y como no era hombre de siestas, empecé a estudiar una carta aérea o mapa de la región. Rápidamente tomé una decisión: iría a observar un pueblito que figuraba como un “puntito” en el mapa, con el nombre de “Palena”.

Mecánicos Maldonado y Díaz cargando el Vultee

Junto con el mecánico-jefe, Sargento 1° Maldonado, sacamos el Vultee del hangar, y estando ya totalmente cargado de combustible, probé el motor en tierra, y luego nos dirigimos al punto de despegue, yendo él como observador en el asiento de atrás. El vuelo nos demandaría alrededor de 03:30 hrs., ida y regreso, y la autonomía del avión daba por sobre las 04: hrs.

Llegué bastante alto, a unos 8.000 pies sobre el lugar, confirmando que en realidad una calle que se veía abajo y casitas alineadas a ella, más otras pocas dispersas, era el "Palena" del puntito del mapa.

Mientras descendía, entre cerros, pues el lugar está en una zona montañosa, en plena cordillera, y por la que baja el río Palena, pude observar más detalladamente que había una cancha de fútbol, en la que en esos instantes se jugaba un partido.

Terreno de Palena casi despejado para el futuro aeródromo

Desde luego, en la tenida de los jugadores no podían faltar los colores verde y azul que diferenciaban a los equipos. A todo esto, continuaba descendiendo, y ya a una altura más baja, pero no a ras de sus cabezas, pude observar bien el terreno. Ahí pensé: *"Aquí, con esfuerzo puede construirse una pista; pero ¡cuánto tendrán que trabajar y sudar mis amigos futbolistas que en ese momento le daban furiosamente a la redonda!".* Pero repentinamente veo que ambos equipos se reúnen en el centro de la cancha y luego corren directamente a las casitas, junto a la calle; pensé que nunca habrían visto un avión, y se habrían asustado... Pero cuál no sería mi sorpresa

cuando los veo aparecer nuevamente, y corriendo al centro de la cancha de fútbol extienden una Bandera Chilena y la baten repetidamente al viento. Creo que jamás en mi vida de aviador sentí una emoción tan fuerte; me impactó profundamente tal hecho, y pensé en mi interior: *"Estos campeones están más aislados que Toribio el náufrago; algo tendremos que hacer por ellos".*

Les batí entonces las alas de mi Vultee para hacerles entender que había comprendido el mensaje, mostrándoles nuevamente nuestro Escudo Nacional impreso bajo las alas del avión, Pero antes de regresar a Balmaceda, ubicamos con Maldonado el Retén de Carabineros del pueblo; no nos fue difícil hacerlo, pues lueguito que pasamos apareció un Carabinero que levantó sus brazos en señal de saludo.

Con esto puse rumbo a Balmaceda no sin antes haber observado bien los terrenos circundantes del pueblo y convencerme desde arriba que la solución estaba; sólo que ella exigiría sacrificios y dedicación de sus pobladores.

Una vez en Balmaceda, preparamos de inmediato con Maldonado las acciones a seguir. En primer lugar, un Parte, al estilo militar, que dejé caer al día siguiente, lunes, en el Retén del pueblo, y que mi amigo el Carabinero recibió haciéndome señas con él. Dicho Parte era en realidad un mensaje metido en un pequeño tubo de aluminio, en que informaba a los pobladores de Palena que en 10 días más iría por tierra, partiendo a caballo desde Lago Verde, donde había un aeródromo. Tendríamos que irnos por el lado argentino, ya que por el chileno no teníamos camino alguno para llegar a dicho pueblo. Les aseguraba que era posible la habilitación de una pista para la operación de aviones, que podría sacarlos en parte del aislamiento en que estaban. El viaje por tierra había que iniciarlo desde Lago Verde, que queda más al norte de Balmaceda, a aproximadamente 180 kilómetros.

Recuerdo además que en dicho mensaje les expresaba que la Fuerza Aérea había creado la Bandada Balmaceda justamente para ir en ayuda de los pobladores aislados en esas regiones de Chile, y que saldría un domingo calculando llegar al día siguiente a la caída de la tarde...

Craso error este último, porque llegamos el día martes, después de las 10 de la noche, *"lloviendo a chuzo*", y yo por mi parte, acostumbrado a cabalgar otra clase de pingos, cansadísimo y con mis asentaderas peladas de tanto trotar, galopar, subir y bajar montes, y dormir a la intemperie.

Pero volviendo al viaje: para embarcarme en esta aventura, que dicho sea de paso demoraba no más de 15 minutos desde Lago Verde a Palena en el avión Vultee, pero que me demandó tres días, obtuve el concurso del Cabo de Carabineros del Retén de Lago Verde, previa autorización del Prefecto de Puerto Aysén, siendo facilitadas las cabalgaduras por el propietario de la Estancia y aeródromo de Lago Verde, don Eduardo Rubio.

El binomio *Fuerza Aérea - Carabineros de Chile*, representado este último por un excelente suboficial, muy baqueano de la zona, cumplió la tarea y pudimos verificar en el terreno el lamentable aislamiento de estos sufridos chilenos de Palena.

Finalmente, después de recorrer todo el terreno en que deberían preparar la pista, les dejé un croquis indicándoles la forma de marcarla, la dirección que debía tener de acuerdo al viento reinante en el lugar, y la forma de instalar y confeccionar un cataviento, aparato sencillo con una manga de tela blanca, que se coloca en los aeródromos y señaliza la dirección desde donde sopla el viento, y que sirve a los pilotos para despegar y aterrizar en la dirección adecuada.

Meses después, y estando ya en la Antártica, supe que el aeródromo fue debidamente inaugurado aterrizando aviones monomotores, luego después los Twin Otter del Grupo N° 5, los bimotores DC-3 y posteriormente los poderosos cuadrimotores C-130 Hércules.

La región que sobrevolábamos nos deparaba *"sabrosas sorpresas"* relacionadas con el medio aéreo, y en mi caso particular con fuertes corrientes ascendentes de aire. Me sucedió cierta vez, en día claro, que despegando de Balmaceda hacia Chile Chico debía cruzar en ruta un portezuelo, o parte baja, entre montañas de regular altura; y, al pasar sobre tal portezuelo, aproximadamente a 1.000 pies sobre él, siento de repente en mis asentaderas un fuerte impulso hacia arriba. Queriendo mantener mi altura que llevaba, reduje la potencia del motor; sin embargo el avión no descendió como habría sido lo lógico, de acuerdo a lo que manda *"doña Fuerza de Gravedad"*; luego reduje aún más las revoluciones de la hélice, de 1.500 a 750, y aun así el Vultee continuó en ascenso, por lo cual me dejé llevar por la corriente, que me elevó hasta los 4.000 pies a motor reducido, y ya ahí se detuvo el ascenso y pude recuperar la potencia normal y continuar el vuelo manteniendo esa altura hasta cruzar el Lago General Carrera y arribar a Chile Chico. En esos instantes de la subida "en ascensor" pensé: para qué le busco el odio a la corriente ascendente, si el dicho aviático dice: *"velocidad y altura, conservan la dentadura".*

Y así eran las muchas experiencias que obteníamos en la extensa región que abarcaba desde Balmaceda hasta Patena hacia el norte, y desde Balmaceda, al sur, hasta el Lago O'Higgins, y que se atendía con los dos excelentes aviones Vultee, que siendo netamente de instrucción eran pequeños, y por lo tanto no podían llevar más de un pasajero; sin embargo, fue posible atender y salvar incluso a muchas personas de tan aislada región.

Por supuesto que con este monomotor el piloto no podía darse el lujo de efectuar vuelo por instrumentos, o planes de vuelo IFR como se les llama; para ello habríamos tenido que volar a gran altura y contar principalmente con ayudas a la aeronavegación, medios con que no se disponía en esos años. Pero la Cordillera de los Andes de alguna manera había que cruzarla, cuando teníamos que volar desde Puerto Montt a Balmaceda o viceversa.

Y no había otra forma que volar por contacto, o sea observando el terreno. Dicen que *"la necesidad crea el órgano"*; talvez fue por ello que a los "balmacedistas" se nos creó "un excelente sentido de la paloma", y la verdad es que llegamos a conocer los diferentes "pasos", que estudiamos en nuestra carta o mapa aéreo, y en el terreno mismo, en tal forma que era muy difícil que nuestra enemiga la niebla o las nubes bajas, nos impidieran el cruce.

Le buscábamos por uno y otro lado, haciéndole como *"cachañas o morisquetas al tiempo malo",* pero ¡qué enorme satisfacción cuando vencíamos, después de haber sudado como tapa de olla! Esto es cierto, porque la tensión era grande, y los humanos, nervios tenemos... Al aterrizar horas después en Balmaceda, y ya relajados, nuestros mecánicos nos preguntaban: *"oiga, mi Teniente, ¿por qué se demoró tanto en llegar desde Puerto Montt?; nosotros aquí sabemos 'al callo' la hora en que despegó de allá*"; Les contestábamos: *"Es que pasamos a ver unas noviecitas que viven cerca del río Figueroa"...*

Sin embargo, creo que no hay piloto que no haya pasado por situaciones difíciles, y veamos el caso del piloto que volando de noche, por instrumentos y con mal tiempo, metido en "la torta" de nubes, y las ayudas a la navegación se le cortan, y de repente se produce un claro, el que aprovecha, y con su avión, bien en picada, se desprende del hielo que tenía en sus alas, ve algunas luces que corren por el terreno abajo, al fin se ubica, y aterriza a salvo.

El único gran "relajo" que teníamos los integrantes de la Bandada Balmaceda era cuando había que trasladar el avión en vuelo a Santiago para efectuarle un overhaul, o sea mantenimiento y revisión completa del avión y motor, en nuestra Maestranza Central de Aviación, horas antes de que cumplieran las 100 lloras de vuelo en la

región austral. La operación de los aviones debía efectuarse en tal forma que siempre quedara uno de ellos operando en la zona, mientras al otro lo remozaban. Esta era una Orden de la Superioridad, y por supuesto que quienes integrábamos la Bandada, nos atropellábamos para cumplirla; nunca habíamos recibido una *orden* más simpática; con razón creo, ya que permanecer 3 o 4 meses seguidos *"en el desierto"* no era para menos ¿verdad?

Antes de pasar a los recuerdos antárticos, jamás imaginé que mi paso por Balmaceda sería tan fugaz, y ¡cómo sentí que el tiempo se me pasó "volando"!; era que no ¿verdad? Así fue como un radiograma breve y preciso que recibí a mediados de octubre-1950, del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, me daba un plazo de 24 horas para responder, si voluntariamente me interesaba comandar la Primera Base Aérea, (3ra. de Chile), que se construiría en nuestro Territorio Antártico.

Esta sorpresiva noticia me puso en una difícil encrucijada, pues como se dice, *"ya había agarrado papa"* y estaba más que motivado y *"en mi salsa",* volando intensamente en una hermosa región dónde tanto había que hacer.

Dicen que la almohada es buena consejera; y, además, el hombre de armas debe tomar decisiones rápidas; por ello fue que antes de dormirme, la noche de ese día, ya me había decidido. Pudo más el espíritu de aventura que anida en todo chileno; pero, muy en especial la esperanza de volar algún día sobre la región más incógnita no solamente de Chile, sino del mundo.

Creo que el “sí” que respondí temprano al día siguiente, si lo hubiese gritado, se habría escuchado hasta en el Polo Sur…

AL TERRITORIO ANTARTICO, LOS BOLETOS...
Cuando dejé con pena a Balmaceda y mis Vultee, el rumbo que tomé no fue justamente hacia el sur, ya que debí regresar a Santiago. Una grata memoria tengo de este regreso, cuando en el avión C-47 en que iba de “paquete” (según el decir, el piloto es un "paquete", cuando vuela como pasajero), al sobrevolar Palena pude observar el terreno, ya casi despejado, en que sus pobladores iban a preparar la pista y aeródromo, de acuerdo a lo que había conversado con ellos hacía poco más de 7 meses.

En Santiago, el tiempo corría rápido para los que voluntariamente seríamos los primeros "conejillos de indias", que iríamos representando a la Fuerza Aérea en la Antártica.

Todo urgía para nosotros: exámenes médicos, equipamiento y alistamiento, ya que el zarpe al continente helado sería en diciembre. No hubo una selección del personal al estilo de la que se efectúa actualmente, en que cada postulante debe rendir rigurosos exámenes médicos, psicológicos, de capacitación, y de relaciones humanas.

En cuanto a nuestra dotación, poco sabíamos respecto al Continente Antártico, salvo conocimientos generales. Pero ya la Fuerza Aérea nos tenía preparado un compendio muy interesante, relacionado no sólo con la parte geográfica y ubicación, sino que muy en especial, a los derechos clarísimos de Chile y también a interesantes experiencias vividas por norteamericanos, franceses, noruegos, y hombres de otras nacionalidades. Aprendimos muy rápidamente las características de ese Continente, su clima, hielo, la capa helada que lo cubre y sus peligrosas grietas, como en igual forma, respecto a sus mares, fauna y escasa flora.

Con la debida oportunidad, se embarcó en la Flotilla Antártica, al ancla en Valparaíso, el Grupo de Construcciones de la Fuerza Aérea, con todos los elementos para construir la futura Base.

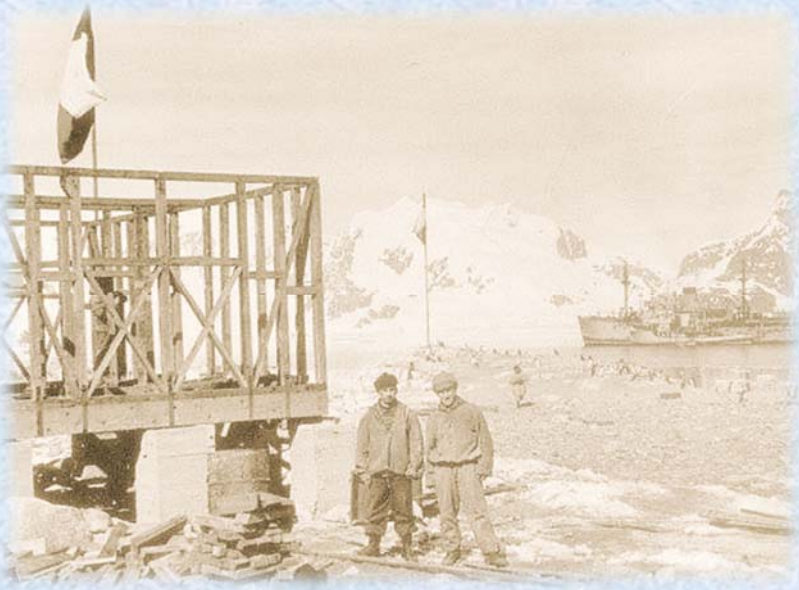
Estos mismos elementos se habían llevado en dos Expediciones anteriores, pero no fue posible ubicar el lugar adecuado, debido al mal tiempo reinante y la gran afluencia de hielos.

Además, iban los víveres, algunos frescos; pero la mayoría envasados; también carbón y petróleo. Todo calculado para una permanencia de dos años. Esto último, para el caso eventual de que no se pudiera efectuar el relevo normal del personal, después de un año. A los seis integrantes de la futura Base se nos concedió sí, unos pocos días más en Santiago, ya que un avión institucional nos transportaría a Punta Arenas antes del zarpe de la Flotilla Antártica de nuestra Armada.

Aun cuando la intención era zarpar a mediados de diciembre desde Punta Arenas, ello no fue posible por razones de mantenimiento de uno de los buques: desde luego, con gran alegría para quienes tendríamos que permanecer poco más de un año aislados, lo que nos dio la oportunidad de pasar Pascua y Año Nuevo en la civilización puntarenense.

Finalmente, en la primera semana de enero de 1951 zarpamos, esperando el mejor tiempo para el cruce del Estrecho de Drake, en Bahía Engaño, en el extremo sur chileno del continente sudamericano.

El Comodoro y líder de la Flotilla que conformaba la V Expedición al Territorio Antártico Chileno, era el Capitán de Navío Diego Munita, quien dispuso la espera hasta el momento en que su asesor meteorólogo, Teniente de Aviación Sergio Napoleón Bravo, le diera la información adecuada. Era entonces la ocasión propicia para zarpar, ya que los frentes de mal tiempo en ese respetable Estrecho se suceden cual *"cuentas de un rosario";* y "*entre una cuenta y otra"* se inició el cruce.



A decir de nuestros avezados marinos, el tiempo que nos acompañó fue bueno, pese a lo cual hubo unos pocos mareados. Yo, no es que fuera "sádico", pero gozaba con el bamboleo de subir, bajar, e inclinarse tanto a babor como a estribor del buque, pues me hacía a la idea de que estaba volando a unos 3.000 pies de altura practicando acrobacia; pero felizmente, no pasaba por la posición *"cabeza abajo colgando de las amarras del avión"*, porque en tal caso sólo se pasaría una vez y *"adiós pampa mía"…*

Y así, a medida que nos acercábamos a nuestro objetivo iban apareciendo moles de hielo, de diversas formas y tamaños; eran

los famosos témpanos, que ya sabíamos tenían sus respetables raíces: me refiero a que la parte sumergida de ellos es de 7 a 9 veces mayor a la que sobresale tan hermosa sobre el agua.

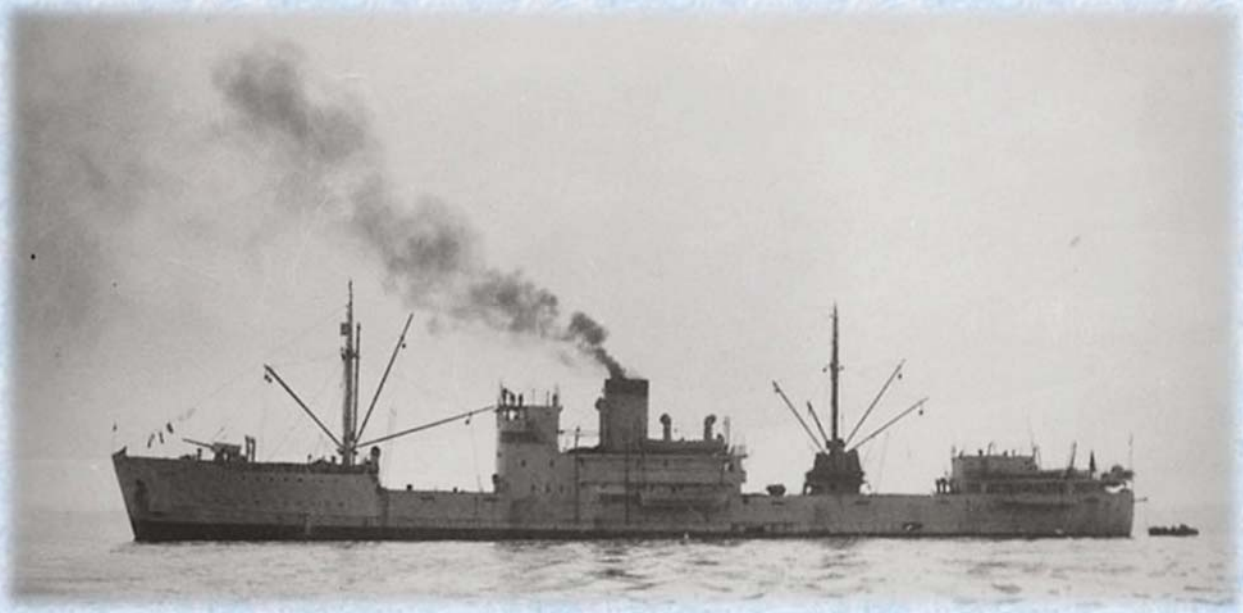
Llegados a isla Greenwich, donde está la Base Arturo Prat de la Armada, se inició de inmediato gran actividad: descargue, avituallamiento, conocimiento e intercambio de dotaciones, fijándose la ceremonia de entrega correspondiente; en tanto que el Patrullero Lautaro zarpaba hacia la Base Bernardo O'Higgins del Ejército, para cumplir similares actividades.

En lo que se refiere a la "Base mote", como decían los náuticos, o sea la *aviática*, se tendría primeramente que ubicar el lugar apropiado. Para ello el Comodoro Munita dispuso el zarpe del Patrullero Lientur; y la idea era tratar de ubicarla en el continente, no en una isla, y lo más al sur posible, siendo el lugar ideal cercano a Bahía Margarita. Pero los hielos y témpanos "nos jugaron chueco", y como el tiempo apremiaba, se ubicó un lugar en la Costa de Danco, Tierra de O'Higgins, muy cerca de Bahía Paraíso, sobre una lengüeta de terreno que, saliendo del continente, se adentraba hacia el mar. No quedó sobrepasando el Círculo Antártico (Latitud 66° 30' Sur), pero quedó cerca de él en Latitud 64° 49' Sur y Longitud 62° 51' Oeste; a. 1.369 kilómetros de Punta Arenas, en línea recta, y a 2.800 del Polo Sur, aproximadamente.

Teniendo ubicado ya el lugar, todo fue acción. El "equipo FACH", teniendo como jefe al Comandante de Escuadrilla Arturo Parodi y como su segundo, al Capitán de Bandada Carlos Toro Mazote, desembarcó "con camas y petacas", en la que en pocos días más sería la Primera Base Aérea Antártica.

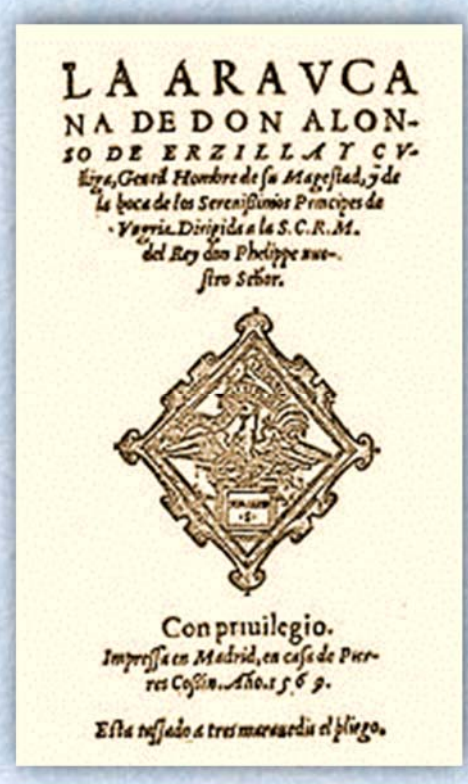
Carpas y materiales del "equipo" mientras se levantaba rápidamente la construcción final

En verdad fueron carpas y sacos de dormir, y desde luego todos los elementos de construcción; ya vendrían posteriormente los equipos de radiocomunicaciones (aunque se instaló uno pequeño de emergencia), plantas motrices, alhajamiento y el grueso de los víveres para dos años.



Transporte Angamos[3]

Y es así que a los 64° 49' de latitud sur y a los 62° 51' 34,8" de longitud oeste de Greenwich, a las 12 horas del día 12 de marzo de 1951, se leyó en una ceremonia sencilla, tanto el Decreto de Fundación de la Base Aérea Antártica "Presidente Gabriel González Videla", como el de nombramiento del jefe de la Base y Personal de su dotación, se izó la bandera nacional, pintándose además sus colores sobre la cubierta exterior de la construcción. Luego fue ofrecido por el comandante Parodi, en nombre de la Fuerza Aérea, un emotivo almuerzo al Jefe de la Va. Expedición Antártica, Comodoro Diego Munita, a sus comandantes de buques, como en igual forma a los jefes representantes del Ejército, dando con ello término a una misión cumplida en mancomunión de espíritu y esfuerzo en bien de la soberanía del Chile Antártico, que tan bien cantó en sus versos, nada menos que en 1569, don Alonso de Ercilla y Zúñiga, cuando expresó:



LA ARAVCA
NA DE DON ALON-
SO DE ERZILLA Y ZV-
ñiga, Gentil Hombre de su Magestad, y de
la boca de los Serenissimos Principes de
Vorria. Dirigida a la S. C. R. M.
del Rey don Phelippe nue-
stro Señor.

Con priuilegio.
Impressa en Madrid, en casa de Pier-
res Cosin. Año. 1569.

Essa tassado a tres marauedis el pliego.

"Chile, fértil provincia y señalada, de la región antártica famosa, de remotas naciones respetada por fuerte, principal y poderosa, la gente que produce es tan granada, tan soberbia, gallarda y belicosa, que no ha sido por rey jamás regida, ni a extranjero dominio sometida".

[3] Una de las naves de la Armada de Chile que transportaron el material y personal que hizo posible la construcción de la tercera base antártica chilena. La Flotilla Antártica estaba al mando del Capitán de Navío Diego MUNITA Whittaker; y compuesta por las naves "Angamos", al mando del Capitán de Fragata don Raúl RUDOLPHY Saavedra; "Lientur", al mando del Capitán de Corbeta don Tomás UNWIN L. y "Lautaro", al mando del Capitán de Corbeta don Víctor BUNSTER del Solar.

FUERZA AEREA DE CHILE

Histórica fotografía de la fachada de la Base Presidente Gabriel González Videla, la tarde del día anterior a la inauguración

Y ese mismo día doce, minutos después de las dos de la tarde, empezamos a quedar aislados, cuando mirando embelesados hacia el horizonte, vimos como los buques de nuestra Armada iban achicándose cada vez más rumbo al norte, a la civilización, y al bullicio, porque ella en sí significa ruido, acción, movimiento.

Podría narrar muchas anécdotas respecto a nuestra estadía de poco más de un año en la Base, pero me limitaré sólo a los hechos más relevantes, y a lo que aprendí respecto a este Territorio tan cercano a la civilización, en especial en la actualidad, en que ha habido gran preocupación por emplear el medio aéreo, más rápido; pero tan lejano en lo que se refiere a su conocimiento, particularmente en sus latitudes más altas, en su profundidad; aquella que se acerca al Polo Sur Geográfico.

En síntesis, podría decir que fue un año de interesantes experiencias; que tuvimos gran trabajo en la Base, pues no todos sus interiores quedaron totalmente terminados; que fue necesario construir un galpón más, y distribuir los víveres de dos años en tres lugares en vez de 2, porque la experiencia decía que en la Antártica el incendio era el *"enemigo público N°1",* por ello debíamos ser precavidos. Además, vimos la necesidad de apilar los sacos de carbón en forma piramidal de tal forma que por más nieve que cayera en invierno, no los tapara por completo, asegurando así una normal "alimentación" a nuestra cocina.

Y en igual forma se procedió respecto a los tambores con petróleo para los motores que nos proporcionarían la energía eléctrica. Total, fue un trabajo físico agotador, pero fue necesario hacerlo, ya que no sabíamos en qué momento se dejaría caer el mal tiempo.

Una de las bodegas de material y luego de víveres.

Había sí un trabajo diario que efectuar: "*la faena del agua*", que consistía en partir los hielos, o pequeñísimos témpanos diríamos, que quedaban varados en la orilla de los terrenos de la Base, y por donde pasan las aguas del canal Pedro Aguirre Cerda. Luego, cada miembro de toda la dotación se echaba al hombro un trozo de hielo, acarreándolo hacia el par de tambores adjuntos a la cocina, y donde se licuaban, pudiendo bombearse el agua desde ahí hacia el baño y duchas.

Otra de las tareas fundamentales era la medición de ciertos elementos meteorológicos y observaciones, relacionados con el estado diario del tiempo y del mar. Como había un sólo observador meteorológico en el grupo, dispuse que nos diera un cursillo junto con el radiotelegrafista, para que así fuésemos tres personas las que pudiésemos leer los instrumentos meteorológicos, traspasando las lecturas a una cartilla especial, todo lo cual era transmitido codificado a Punta Arenas y Los Cerrillos. Tales observaciones había que efectuarlas cada cuatro horas, durante las 24 hrs. del día; o sea, era una labor demasiado pesada para una sola persona.

También se dio a conocer al mundo la ubicación de nuestra Base. Se efectuaron más de 500 comunicados a diversos países, como: EE.UU. de Norteamérica, Brasil, Argentina, Noruega, España, Canadá, Australia, y a islas como Hawaii, y toda esa gente que atendimos se mostraron muy interesados en conocer las actividades de nuestra Base y su posición exacta.

UNA VISITA AGRADABLE

A fines del mes de abril arriba a la Base una embarcación argentina. Era el Teniente de Fragata Antonio Vañek[4], jefe del Destacamento Naval Almirante Brown[5], recién construida, y ubicada casi a 10 kilómetros al sur de la nuestra, quien iba en misión de visita, con parte de su personal. Los recibimos, como acostumbramos los chilenos; con ello *"se rompió el hielo"*, se quedaron a almorzar, y desde ese día establecimos excelentes relaciones, muy francas y amistosas, quedando incluso de comunicarnos por radio los miércoles de cada semana, en que intercambiaríamos experiencias, música de cada país y canciones, para salir de la rutina.

Quedamos también de retribuirles la visita, y fue así como un par de semanas después, previo acuerdo por radio, les visitamos. Fue un viaje de ida y regreso, en nuestra embarcación, con la mar despejada de hielos. Demoramos alrededor de una hora y media por viaje, que era a *"puro remo y músculo".*

Vista general de las instalaciones argentinas de la actual Estación científica Almirante Brown (fines de la década del 1970)

Este nuevo encuentro intensificó nuestro común entendimiento a tal punto que acordamos prestarnos mutuo apoyo ante cualquier emergencia. Creo que, en realidad sin darnos cuenta, estábamos imitando la lección de amistad sincera que nos legaron dos hombres ilustres de América: *Bernardo O'Higgins* y *José de San Martín*. El destino muy luego iba a poner a prueba y fortalecer esa amistad surgida entre los hielos antárticos.

---

[4] Antonio Vañek. Nacido en 1924, fue un brillante Oficial Naval que llegó al grado de Vicealmirante de la Marina argentina. Fue comandante de operaciones navales entre 1977 y 1978, y luego fue jefe de operaciones del Estado Mayor de la Armada.

[5] Información gentilmente proporcionada por nuestro Miembro Correspondiente en Argentina, Eloy Martín. Las estructuras fueron construidas en el verano de 1949-1950. El 6 de abril de 1951 fue inaugurado el Destacamento Naval Almirante Brown, denominado así en homenaje al almirante Guillermo Brown (considerado como el padre de la Armada Argentina) por el Grupo Naval Antártico comandado por el Capitán de Fragata Rodolfo N. Panzarini. La primera dotación estuvo integrada por el Teniente de Fragata Antonio Vañek, los cabos Aldo Peralta (radiotelegrafista), Miguel Sotelo (enfermero) y Teófilo Villarreal (maquinista), y el marinero Dolores Irazábal. En julio de 1951 un incendio dañó las instalaciones de la base, que fue reconstruida en enero de 1952. Las reparaciones continuaron en 1952 y 1953, construyéndose un muelle de hormigón.

Fue a fines de junio, que tuvo que cumplirse el refrán *"en casa del herrero, cuchillo de palo".* ¿Qué había pasado? muy simple: nuestro enfermero Víctor Sierra tenía un principio de apendicitis de acuerdo a los síntomas que expliqué con lujo de detalles al Doctor Robles, cuando lo llamé urgente por radio al Grupo de Aviación N°6 de Punta Arenas, y quien me dijo que lo sometiera a un estricto régimen de comidas. Desde luego que Sierra se convirtió *"en la niña bonita"* de la base, ya que todos estábamos pendientes de él.

Cuando el Teniente Vañek supo lo de nuestro enfermero, inmediatamente alistó su embarcación y antes de 48 horas nos envió a su enfermero, el Cabo Miguel Sotelo, quien estuvo casi un mes en nuestra Base, por si había necesidad de operar a Sierra, ya que él algo sabía de operaciones, y por lo menos había sido asistente en ellas. Felizmente para el Sargento Sierra, no hubo necesidad de cortarle nada; pero, eso sí, tener especial cuidado con sus comidas. Meses después, a fines de diciembre, antes de que arribaran nuestros buques, nuestros amigos argentinos con el Tte. Vañek a la cabeza, aprovechando que ellos serían relevados, se llevaron a Sierra en el transporte Bahía Aguirre hasta Ushuaia, desde donde lo rescató una aeronave de nuestra Fuerza Aérea.

AHORA LE TOCA AL VECINO

Corría el mes de agosto, en que la oscuridad en la latitud en que estábamos es muy tenue, y sucede que un buen día domingo, alrededor de las 10 de la mañana, y en que el radio-operador de nuestra Base estaba tratando de sintonizar música del continente sudamericano, al ir girando el dial del receptor escucha llamados un tanto lejanos de alguien que deseaba hablar "*con el jefe de la Base González Videla*". De inmediato, el Cabo Miguel Jara, que operaba el equipo, puso atención y sintonizó debidamente el llamado; éste era justamente de la Base argentina, de mi buen amigo Vañek, que deseába hablarme urgente. Fui de inmediato a la sala de radio y me pongo en escucha, y después de saludarnos me dice: "*Ché Roberto, por favor traéme un poquito de azúcar, de harina, y de aceite, y si tenés yerba mate, mejor; ¿querés?"* y me agregó: '"*no te puedo decir más".* Ahí "*las paré"* que algo grave les había sucedido con su bodega de víveres, y rápidamente le contesté: *"con mucho gusto, Antonio: pero, eso sí, vas a tener que esperar unas horas, pues nuestro bote está inoperativo y hace agua, de tal manera que lo vamos a reparar rápidamente y partimos a tu Base cuando estemos listos*". Quedamos sí de acuerdo en comunicarnos cada 3 hrs., a partir de las 12 del día.

Le dije a mi gente: *"se les debe haber quemado la bodega con víveres; preparemos el bote lo antes posible".* Contábamos con masilla y brea para rellenar y cubrir las partes por donde filtraba agua. Esta pega la terminamos alrededor de las tres de la tarde, pero esperamos unas buenas horas para poder probar la embarcación en el agua. Teníamos que tomar todas las precauciones posibles, porque el mar estaba lleno de hielos, de modo que demoraríamos bastante tiempo en llegar donde nuestros amigos.

Finalmente, alrededor de las diez de la noche, le comuniqué a Vañek que habíamos probado el bote, sin problemas, y que una vez que lo cargáramos saldríamos en demanda de su Base, lo que hicimos a las 11 de la noche. Cargamos: 1 quintal de harina, 4 latas grandes de aceite, 30 kilos de azúcar, varias conservas y yerba mate, calculando no sobrecargar la embarcación, ya que iríamos tres personas, tanto para turnarnos en los remos como para vigilar los alrededores por el peligro que significaba la aparición de focas o de orcas que continuamente cruzaban por el Canal Aguirre Cerda y Bahía Paraíso.

En nuestra navegación, que de ordinario tomaba casi una hora y media, demoramos casi seis horas y media, pues tuvimos que ir rodeando los témpanos, y muy lentamente, porque el hielo estaba por todos lados y había que evitar también navegar cerca de la barrera de hielo, donde el continente blanco termina en la vertical, de unos 30 o más metros de alto, pues en tal época ya se producían desprendimientos de grandes bloques, que en sí constituyen los témpanos que van a la deriva y a merced de las corrientes y vientos reinantes.

Minutos antes de las seis de la madrugada del lunes, llegamos al fin a la Base Argentina, no sin antes darnos cuenta que faltaba justamente la construcción que les servía como bodega de víveres.

Lógicamente nos recibieron con mucha alegría, y recuerdo que Vañek me dijo: ¡Sos grande, ché! Yo le respondí que nos habíamos dado cuenta de la desgracia que los afligía, cuando conversamos por radio la mañana del domingo; pero que no se preocupara, porque no íbamos a permitir que se alimentaran solamente de pechuga de pingüino o hígado de foca, que en realidad no tienen mucho gusto a manjar.

Esta emergencia sufrida por nuestros amigos la informé, desde luego, a la Superioridad de la Fuerza Aérea, donde aprobaron en todas sus partes lo hecho por nuestra Base, y que le ofreciéramos toda clase de ayuda al respecto.

Efectuamos varios viajes más llevándoles víveres y en dos oportunidades aprovechamos de remolcarles la embarcación que tenían y que debido a los fuertes temporales de viento, al cortarse sus amarras quedó a la deriva, metida entre los hielos y alejada de la Base.

Después, en septiembre, tuvimos a Vañek en nuestra casa, con dos de sus hombres, alrededor de una semana e incluso se pudo comunicar con su Señora Madre, en Comodoro Rivadavia, en las prácticas de radioaficionados que efectuábamos con nuestros equipos de radiocomunicaciones, y lo mismo hicieron los otros dos integrantes de su Base.

Posteriormente, a principios de octubre, en uno de nuestros regulares comunicados Vañek me pidió que no me molestara en efectuar más viajes, agradeciendo muy sinceramente todo lo que el personal de mi Base se había sacrificado.

Me extrañé mucho por ello. Pero no habían pasado un par de semanas cuando el Cabo Jara, radiotelegrafista, me informó que la realidad fue que el jefe de la Base Argentina recibió orden superior de no recibir más víveres de parte nuestra; y esto se lo dijo a Jara el radioperador de la Base Argentina, pues en nombre de sus compañeros díjole me informara, porque ya no tenían víveres. Por supuesto que no podíamos dejarlos *“en la estacada”*, era un deber de humanidad ayudarlos, y así lo hicimos. Creo que en un medio tan hostil como es la Antártica debe prevalecer siempre la unión y confraternidad, y tal es así que el Tratado Antártico del año 1959 expresa en uno de sus Artículos, la mutua ayuda que deben presentarse los diferentes países con intereses en él, ante cualquier emergencia. Por eso mismo es que yo, desde que estuve en tal región, en 1951, lo llamé *"el Continente de la Paz"*

A nuestros amigos argentinos, Teniente Vañek y su personal, los relevaron antes que a nosotros, fueron a despedirse a nuestra Base. Fue un acto realmente emotivo, una despedida de verdaderos hermanos.

Después supe que un diario de Buenos Aires, CLARIN, muy conocido por los chilenos, especialmente estos últimos años, comentó favorablemente estos viajes y amistad que se gestó en la Antártica entre una Base Chilena y una Argentina, en un artículo que tituló CONFRATERNIDAD EN LOS HIELOS.

UN OTELO DE FRAC EN LA ANTARTICA:
Nuestra Base se inició contando en su “inventario” con una población de aproximadamente 3.000 pingüinos de diferentes especies. Emigraron a fines de mayo y ya a fines de julio aparecieron los primeros de regreso a sus "querencias".

Siempre los tratamos muy bien, pues nos acompañaron en nuestro diario quehacer. En cierta oportunidad tuve la suerte de observar a una pareja de ellos, lamentando de veras no haber podido filmar una pequeña "desavenencia" que tuvieron. Fue la primera vez que vi a un pingüino-macho "*quitarse su frac de diplomático*".

Los hechos fueron como siguen: el huevo o dos que pone la hembra en su nido los calienta tanto ella como su maridito, el macho. Pero para alimentarse, efectúan una especie de "*relevo de guardia",* quedándose uno de ellos en el nido. Son muy ceremoniosos, haciéndoles honor a sus vestimentas etiquetosas, con continuas venias bajando sus cabecitas, uno hacia el otro. Pues bien, ese día el pingüino-marido había salido a alimentarse, y estaba saliendo del agua, cuando ve que otro pingüino al pasar al lado de su "esposa" le hace una venia y ésta le responde, bastando esto para que en veloz carrera las emprendiera contra el intruso, a quien zurró debidamente, arrancando aquél consciente de su *"pecado".* Pero no todo quedó ahí, pues el afectado, convertido en un verdadero Otelo, también las emprendió con "su prenda", a quien castigó aun estando ésta sobre su nido, la que recibió su sanción sin chistar, pues la habían pillado casi "*con las manos en la masa*".

Pero lo divertido fue que el pingüino como que "recuperó" su frac, pues le efectuó las reverencias de rigor a su pingüina y ésta le respondió, como si nada hubiese pasado, yéndose luego al agua a "comer su rancho", y quedando el "Otelito" muy tranquilo, calentando y cuidando a sus futuros y directos descendientes.

LAS RELACIONES HUMANAS:

Creo que el trabajo fue el mejor "relacionador humano" que tuvimos durante el año antártico. Al iniciar la tarea, posiblemente todo se daba para que hubiese más de algún problema de personal, ya que la selección había sido muy rápida. Sin embargo, fue todo lo contrario. Cuando quedamos solos, desde el primer día, cambiamos ideas, y todos llegamos a la conclusión de que la misión era lo importante; lo demás, en lo personal, quedaba en segundo término. Por ello, si hubo roces, que en verdad fueron mínimos y sin mayor importancia, todo tuvo solución armónica.

Lo más importante, a mi juicio, para alguien que dirige una organización o un pequeño grupo de personas, es que éstas se sientan motivadas trabajando en un ambiente agradable. Felizmente, esto lo conseguimos en nuestra Base; pero también tuvimos un gran aliado en ello: *el trabajo*.

Dotación de la 1ra. Base antártica de la Fuerza Aérea (Noviembre de 1950)
De izquierda a derecha: Cabo Miguel Jara, radiotelegrafista; Cabo Francisco Farías, cocinero; Alfredo Krug, Empleado civil especialista en radio y plantas motrices; Tte. Roberto Araos T.; Cabo Osvaldo López, observador meteorológico y Víctor Sierra, enfermero.

Cuando, el 12 de marzo de 1981 se cumplieron los 30 años de la fundación de la Primera Base de la Fuerza Aérea, y Tercera de Chile, en la Antártica, no pude dejar de recordar con admiración a quienes me acompañaron en la aventura:

Empleado Civil Alfredo KRUG Peñafiel: especialista en radio y en plantas motrices: fue el hombre "mentholatum" de la dotación. De excelente carácter, diseñó y participó efectivamente en la construcción del desembarcadero.

Sargento 2° Enfermero Víctor Manuel SIERRA Acuña: muy preocupado de la salud de la dotación. Curiosamente fue a él a quien casi tuvimos que operar de apendicitis. Su caso influyó posteriormente en la exigencia de que el personal que va a la Antártica debe ir "sin su apéndice".

Cabo 2° Radiotelegrafista Miguel JARA Acevedo: el hombre que nos ponía en contacto radiofónico o en telegrafía con nuestros familiares, cuando cada sábado establecía comunicación con LOS CERRILLOS. Trabajador incansable; en ocasiones prácticamente nos amanecíamos con él y Krug, dando a conocer al mundo nuestra Base Antártica.

Cabo 2° Observador Meteorológico Osvaldo LÓPEZ Cortés: de excelente carácter; le puso el hombro como todos, con tesón, sin importar el sacrificio. Nos efectuó un curso de "observador meteorológico" al jefe de la Base y al Cabo Jara; estaba feliz: así le pudimos aliviar la pega.

Cabo 2° cocinero Francisco FARÍAS Vásquez: sin duda, el hombre "más importante", ya que nos preparó el rancho diario. Excelente y siempre de muy buen humor.

Como siempre hay un final. Se produjo el relevo de la dotación y entrega de la Base. El año y dos meses transcurrido en ella fue de una valiosa experiencia. Aunque no volé, por lo menos pude confirmar que se podían efectuar operaciones aéreas en dicho lugar, pero con aviones con flotadores, y desde luego con helicópteros. Y en cuanto al tiempo atmosférico, siempre hubo días aptos para el vuelo, en cada mes del año. Incluso, por la comparación de datos de estados del tiempo, casi siempre tuvimos mejores condiciones en la zona en que estaba ubicada nuestra Base Pdte. González Videla, que más al norte, dónde estaban las Bases Prat y O'Higgins.

Ya en los primeros días de marzo de 1952, estábamos de regreso en Santiago donde nos darían nuevas destinaciones.

Por mi parte, después de reentrenarme en vuelo en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", fui destinado al Grupo de Transporte N°10. Mas luego, en octubre, fui nominado para entrenarme en un excelente avión monomotor canadiense, recién llegado al país, el famoso BEAVER, para su futura operación en la Antártica Chilena. O sea: ¡se cumpliría mi sueño de volar en el Continente Helado!

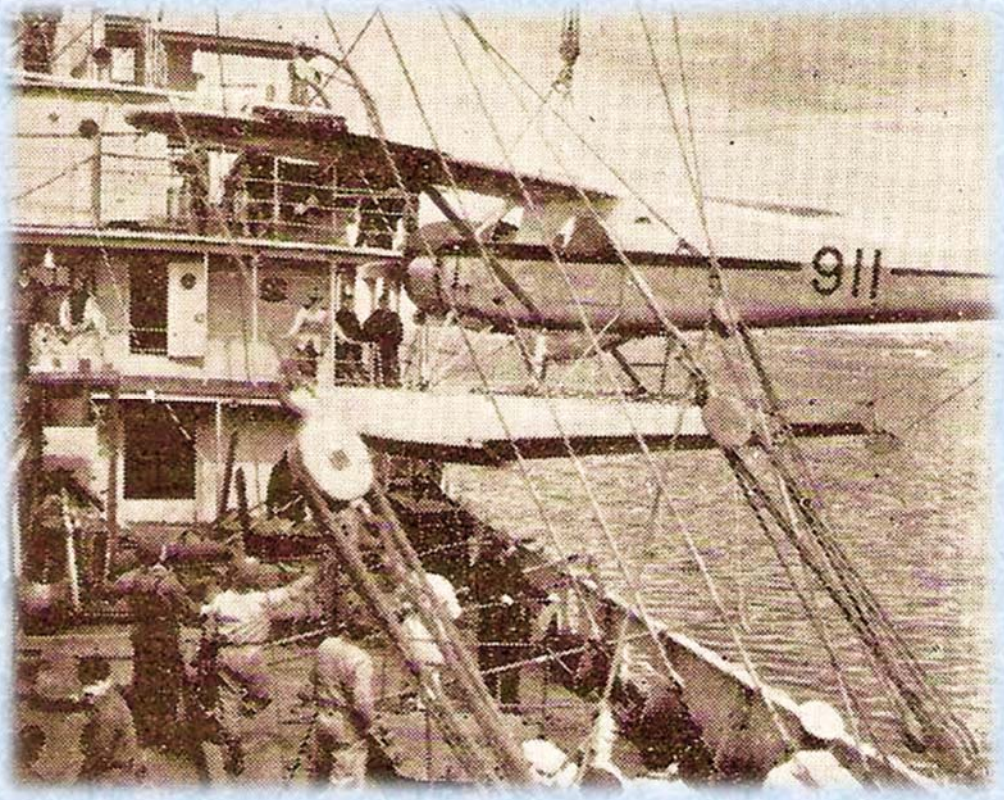
Volando sobre Quintero

Y AGARRAMOS VUELO:
Participaría entonces, junto con el Teniente Erich Burchardt, como 2° piloto, en la VI Expedición a la Antártica en el grupo de "Aviación Embarcada", comandado por el Comandante de Escuadrilla Carlos Toro Mazote.

Con Burchardt efectuamos varios vuelos desde el Grupo de Aviación N° 2 en Quintero, donde se le colocaron flotadores al Beaver 911. Luego, después, lo llevamos en vuelo a Valparaíso, amarizando en la bahía y atracándolo al transporte Maipo de nuestra Armada, donde fue embarcado.

La Flotilla Antártica zarpó a principios de diciembre al mando del Comodoro Alberto Kahn Wiegand, de manera que ya a mediados de ese mes estábamos en la Antártica.

Los primeros vuelos los efectuamos desde Bahía "Soberanía", donde estaba fondeado nuestro "hogar", el Transporte Maipo, y la tarea inicial, aparte de ambientamos aéreamente en la zona, era la de efectuar un levantamiento aerofotogramétrico de la Isla Decepción. Los vuelos fueron muy agradables, llamándonos la atención la exquisita visibilidad y transparencia de la atmósfera.



Avión L-20 Beaver de la Fuerza Aérea de Chile embarcándose a bordo del Transporte "Maipo"

De acuerdo a la actividad aérea en el mundo, en realidad son pocos los que han tenido la oportunidad y privilegio de llevar los mandos de una aeronave en un Continente todavía con muchas incógnitas. ¡Y pensar que nosotros estábamos sólo "*orillándolo*", ya que su masa de hielo contundente se empieza a encontrar entre las latitudes 70° y 72° Sur, más o menos desde la ubicación de Bahía Margarita hacia el Polo Sur Geográfico! Ahora, si hablamos de distancias, son aproximadamente las siguientes: desde los 70° sur hasta el Polo, poco más de 2.200

kilómetros; y desde donde teníamos nuestra “pista de despegue y amarizaje”, en Bahía Soberanía, en Base Prat, poco más de 3.000 kilómetros al mismo Polo.

AMARIZAJE EN EL CANAL PEDRO AGUIRRE CERDA:
Una vez finalizada la tarea en Isla Decepción, recibimos la orden de apoyar al Patrullero Leucotón en su navegación que estaba efectuando desde Bahía Soberanía a la Base Presidente Gabriel González Videla, y donde se iba a iniciar el relevo de su personal.

Con Burchardt íbamos comunicando al Leucotón, y al comandante Toro Mazote que iba en él, los hielos existentes y el estado del mar que encontrarían en su navegación. Era un día espléndido y ya sabíamos que el buque no tendría problemas, pues su ruta estaba muy despejada.

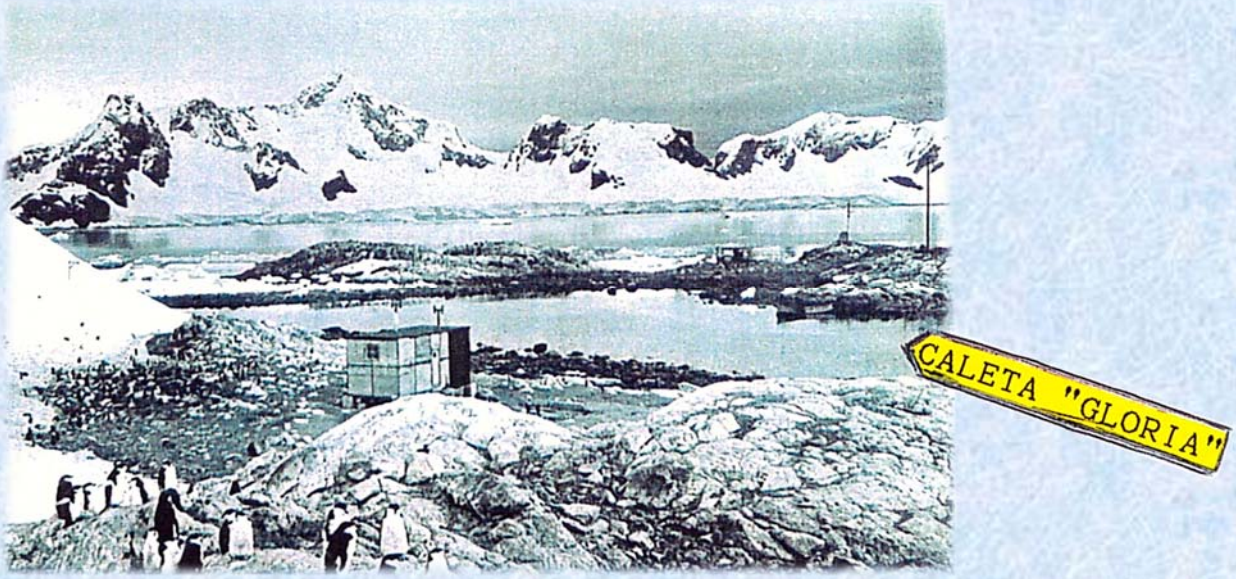
Mientras volábamos pudimos darnos cuenta de la visibilidad excelente del día; así por ejemplo, al efectuar los cálculos de navegación, la distancia visual “no cuadraba”. digamos, con la medida en la carta o mapa, pues a nuestra vista la isla Snow “*estaba cerquita, como alcanzándola con la mano*”, o sea la veíamos más cerca que lo indicado matemáticamente.

En un principio pensamos que nuestros cálculos estaban errados, y además no había viento; pero la verdad es que “*las matemáticas no engañan a nadie*”: los cálculos estaban correctos, pero lo que estaba mucho mejor era “doña visibilidad”, tan diáfana que hacía ver los accidentes e islas de abajo más cercas de lo que realmente estaban. Y, entusiasmados, con el Teniente Burchardt, ya divisamos la Base FACH, donde llegamos después de una hora y pocos minutos más de vuelo. Ya tenía contacto en fonía con el Capitán Gerardo López, jefe de la Base, y después de saludarnos le pedí que efectuara varias pasadas en zig-zag a través de la parte norte del Canal Pedro Aguirre Cerda, con el pequeño bote a motor de que disponía para que me informara si había hielos.

Esto era muy importante, pues hay un tipo de hielo transparente y muy duro que fácilmente podría romper un flotador durante la maniobra de amarizaje. Después de varias vueltas en su bote, y nosotros arriba, en el Beaver, López me dice: *"pista despejada, mi viejo";* ¡gracias! le respondí; y así fue como amarizamos en dicho Canal, y ya más cerca, cortamos el motor, y con los propios remos de nuestra aeronave la guiamos hacia Caleta Gloria, donde la anclamos, para luego desembarcar y aceptar la gentil invitación a almorzar del jefe de la Base *"y sus boys".*

A una hora prudente, después de recorrer mi antigua Base, para no olvidarla, nos embarcamos en el Beaver, y aun cuando Caleta Gloria, en esos momentos, estaba llena de hielo pequeño, o pack-ice, mediante los remos nos fue fácil sacarlo, y ya en mar abierto poner en marcha el motor y despegar hacia Bahía Soberanía.

Seguramente fue el primer amarizaje efectuado por una aeronave en el Canal Aguirre Cerda; pero en todo caso ello demostró que se podían efectuar operaciones aéreas desde la Base Presidente Gabriel González Videla.



La foto indica el "refugio" de la base, que enfrenta al extremo sur de "Caleta Gloria", donde en enero de 1953, estuvo anclado durante tres horas el monomotor Beaver 910, que unió por primera vez en el vuelo más largo de la época a "Bahía Soberanía"(actual Base Prat) y "Bahía Paraíso", al mando del ex jefe de la base, Teniente1° de Aviación Roberto Araos Tapia y como copiloto el Teniente 2° de Aviación Erich Burchardt Mulaj.

Días después, el jefe de la Flotilla, Comodoro Alberto Kahn, se interesó por efectuar un vuelo de reconocimiento desde bahía Soberanía hacia el Sur. En este vuelo acompañé al comandante Toro Mazote, como su copiloto.

Despegamos con muy buen tiempo, llegando hasta la Base Presidente Gabriel González Videla y continuando unas pocas millas al sur de bahía Paraíso. Luego regresamos para visitar la Base O'Higgins del Ejército, y cuando estábamos por llegar a ella, recibimos una comunicación desde la Base Prat, en bahía Soberanía, que allí el tiempo se estaba descomponiendo. Ante esto, el comandante Toro Mazote inició de inmediato el regreso a isla Greenwich, aquí el viento ya era demasiado fuerte, y aun cuando él efectuó un amarizaje *"impeca",* al aproximarse al transporte Maipo, y debido al fuerte oleaje, un extremo del ala izquierda chocó levemente con aquél, rompiéndose parte de ella. Eso fue suficiente para "*quedarnos fuera de vuelo",* ya que la reparación era imposible efectuarla en la Antártica.

CANCHA DE ATERRIZAJE EN LA ISLA DECEPCION:
En la primera quincena de enero de 1953, y estando en la isla Decepción, el Jefe de la Flotilla Comodoro Kahn invita a comer al *"equipo aviático".*

Durante la conversación y con un aperitivo en mano, me pregunta el Comodoro, directamente, ¿qué podríamos hacer aquí en esta isla? Bueno, le contesté, yo sé como aviador que desde estos terrenos que tenemos al frente (en realidad los estábamos observando desde el buque), cercanos a la base inglesa, en el mes de noviembre de 1928, despegó el australiano sir Hubert Wilkinson en un avión monomotor, en un vuelo de exploración que llegó hasta la Latitud 72° Sur, y que fue considerado como el primer vuelo del hombre en el Continente Antártico.

¿Sabe? me dijo, ¡marquemos la cancha!; ¡listo, mi Comodoro, le contesté! y yo mismo me encargo de marcarla y medirla con el arquitecto Sergio Katalinic y algunos ayudantes. ¡De acuerdo!, me agregó el Comodoro Kahn, y dispondré que fabriquen un cataviento en la Fragata Iquique.

Pero no se detuvo ahí el Comodoro Kahn, sino que además dispuso la construcción de un Refugio, cercano al futuro aeródromo. ¡Harto gallo nuestro Comodoro, da gusto trabajar con jefes así!, fue el comentario que hicimos los *"aviáticos".*

Curiosa fotografía del refugio que fue construido al costado del proyectado futuro aeródromo

Y a lo dicho, hecho. Se marcó en toda su extensión el terreno, que dio un largo de 1.267 metros con un ancho de 20 metros, con la palabra CHILE en el centro de él, al igual que en el cataviento.

Bien, nada sucedió mientras nuestros buques estuvieron en la Isla Decepción; pero apenas regresamos al Continente, los ingleses echaron al suelo el refugio e igualmente el cataviento, borrando todas las marcas; y además, se llevaron detenidos a dos marinos argentinos, que en otro refugio chileno estaban efectuando observaciones meteorológicas. Si hasta el muy recordado Winston Churchill *"se pegó una ron-cada"* en el Parlamento inglés, contra *"los intrusos"* que, según él, estaban invadiendo territorio inglés. Pero todo no pasó más allá de algunos reclamos por la vía diplomática.

Ya en 1949, Winston Churchill, refiriéndose a las actividades chilenas en la Antártica, había hablado de "los intrusos chilenos". En marzo de 1953, el Ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, Anthony Eden, refiriéndose a las instalaciones levantadas por Chile y Argentina en la Isla Decepción, dijo: "*Esta invasión no solamente significa un mero atropello a nuestra soberanía en la isla sino una molestia y obstrucción para aquellos que custodian nuestras bases."*

Sin embargo, la verdad histórica y jurídica es muy diferente. Es Chile el dueño de casa en la Antártica, y Gran Bretaña la intrusa, como se desprende a través de los siguientes argumentos que fueran publicados en la revista Vea, del mes de marzo de 1953:

1. Antes de que se formara el Imperio Británico, ya España administraba sus grandes posesiones del Nuevo Mundo. Las bulas del Papa Alejandro VI, de 1493, y el Tratado de Tordesillas de 1494, firmado con Portugal, constituyeron el reconocimiento internacional expreso del dominio español de América y la Antártica.

2. El 24 de enero de 1539, Carlos V hizo concesión a Sancho de Hoz, de la navegación hasta el Estrecho de Magallanes y el gobierno de las tierras que están al otro lado del estrecho. En 1540, Sancho de Hoz cedió a Pedro de Valdivia todos sus derechos y mercedes. En 1554, Carlos V concede al capitán Jerónimo de Alderete *"la gobernación de la tierra que como dicho se está de la otra parte del dicho Estrecho de Magallanes".*

3. En 1670, Gran Bretaña reconoce, por el Tratado Americano de 1670, toda *"preeminencia, derecho o dominio"* de España sobre el Nuevo Mundo, salvo en aquellos lugares poseídos por Gran Bretaña, los que estaban ubicados en el hemisferio norte. De esta manera, Gran Bretaña, reconocía el dominio antártico español.

4. Al establecerse la Real Audiencia en Chile, en 1609 la Real Cédula que la instituyó le fija como territorio de su jurisdicción *"lo que ahora está pacificado y poblado, como lo que redujere, pacificare y poblare dentro y fuera del Estrecho de Magallanes y la tierra adentro…"*

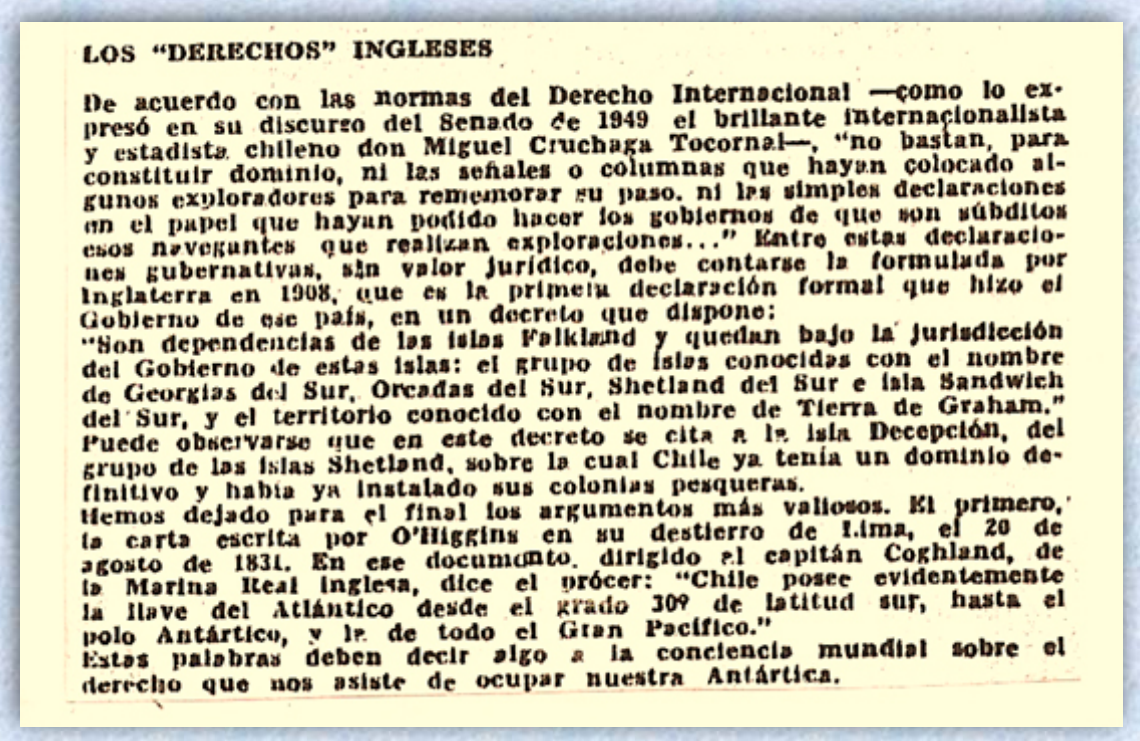
5. El 20 de agosto de 1831, en carta dirigida por O'Higgins desde Lima al capitán Coghlan de la marina inglesa, le dice: *"Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la Bahía Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur en latitud 65 grados sur…"* Esta carta está en los archivos del Ministerio de Relaciones británico, conservada como documento oficial.

6. El 31 de diciembre de 1902, el Gobierno de Chile concedió en arrendamiento a don Pedro Pablo Benavides las Islas de Diego Ramírez y San Ildefonso, y se le dio autorización para pescar en la zona

antártica adyacente. Esta es la primera concesión otorgada por un Gobierno en el mundo sobre la región polar antártica.

7. En 1906, se hizo la concesión Fabry-De Toro Herrera, que comprendió las islas Shetland del Sur, la Tierra de O'Higgins y el resto del territorio polar existente hasta el polo mismo.

8. Ese mismo año, la Sociedad Ballenera de Magallanes ocupa la isla Decepción, una de las Shetland del Sur, que transformó en base de operaciones pesqueras. Esta ocupación si hizo con autorización del Gobierno chileno.



LOS "DERECHOS" INGLESES

De acuerdo con las normas del Derecho Internacional —como lo expresó en su discurso del Senado de 1949 el brillante internacionalista y estadista chileno don Miguel Cruchaga Tocornal—, "no bastan, para constituir dominio, ni las señales o columnas que hayan colocado algunos exploradores para rememorar su paso, ni las simples declaraciones en el papel que hayan podido hacer los gobiernos de que son súbditos esos navegantes que realizan exploraciones..." Entre estas declaraciones gubernativas, sin valor jurídico, debe contarse la formulada por Inglaterra en 1908, que es la primera declaración formal que hizo el Gobierno de ese país, en un decreto que dispone:
"Son dependencias de las islas Falkland y quedan bajo la jurisdicción del Gobierno de estas islas: el grupo de islas conocidas con el nombre de Georgias del Sur, Orcadas del Sur, Shetland del Sur e isla Sandwich del Sur, y el territorio conocido con el nombre de Tierra de Graham."
Puede observarse que en este decreto se cita a la isla Decepción, del grupo de las islas Shetland, sobre la cual Chile ya tenía un dominio definitivo y había ya instalado sus colonias pesqueras.
Hemos dejado para el final los argumentos más valiosos. El primero, la carta escrita por O'Higgins en su destierro de Lima, el 20 de agosto de 1831. En ese documento, dirigido al capitán Coghland, de la Marina Real inglesa, dice el prócer: "Chile posee evidentemente la llave del Atlántico desde el grado 309 de latitud sur, hasta el polo Antártico, y le de todo el Gran Pacífico."
Estas palabras deben decir algo a la conciencia mundial sobre el derecho que nos asiste de ocupar nuestra Antártica.

Recorte de la revista Vea, marzo de 1953.

RESULTADO DE EXPERIENCIA E INQUIETUD ANTARTICA:
Después de haber permanecido poco más de un año en la Antártica y desarrollado posteriormente, en un segundo viaje, actividades de vuelo en ella, se incentivó mi interés por contribuir aunque *fuese "con un granito de arena"* en bien de su conocimiento, y desde luego, para el afianzamiento de la soberanía de Chile en él; ya que me convencí, de acuerdo con mis estudios y antecedentes varios al respecto, de que sólo con aeronaves sería posible adentramos en el *"corazón de nuestro Territorio Antártico".*

Como consecuencia de ello, presenté oficialmente tres Proyectos en los años que se indican:

1953: en abril propuse el vuelo directo desde Punta Arenas a la Isla Decepción de un bimotor anfibio Catalina, dónde amarizaría, regresando luego en el día a Punta Arenas, sin necesidad de recargo de combustible.

La habilitación de un aeródromo en la isla mencionada era difícil, por estar los terrenos cercanos a una Base inglesa, y donde ya habíamos tenido problemas. Sin embargo, insistí también en 1953, en habilitarlo, ya que uno

de sus objetivos era de servir a todos los países que desarrollaran actividades aéreas en el sector. Y fue en base a las mediciones ya efectuadas, con el arquitecto Katalinic, que se presentó un plano sobre la futura pista de despegue y aterrizaje, incluyéndose también la instalación de un radiofaro.

1957: en el mes de abril presenté un trabajo preparado desde 1954 a 1956, con muchos antecedentes, uno de los cuales era una recopilación de todos los vuelos efectuados hasta esa fecha, en la Antártica. En él se proponía efectuar un vuelo de carácter científico, con ocasión del Año Geofísico Internacional, que se iniciaría en 1958, y relativo a intensivas investigaciones científicas a desarrollarse en el Continente Antártico. Dicho vuelo no solamente abarcaría nuestro Territorio Antártico, con aterrizaje en el Polo Sur Geográfico, sino que también proyectado hacia el Océano Pacífico. El avión sería un bimotor anfibio, de gran autonomía de vuelo, que podría operar con esquíes, y que la Fuerza Aérea estaba ya adquiriendo.

1965: en agosto de ese año fui invitado por el Director de la Academia de Guerra Aérea en ese tiempo, Coronel de Aviación Ricardo Ortega Fredes, para dar una conferencia relacionada con un trabajo que oficialmente había expuesto meses antes, y titulado: *"Un Proyecto de Vuelo a través de la Antártica, Océano Pacífico e Isla de Pascua"* (publicado posteriormente en las Revistas FACH N° 100 y 101, del primer y segundo trimestre de 1966).

Este último trabajo fue en realidad una síntesis del presentado en 1957; pero, eso sí, proponiendo la adquisición de un excelente cuadrimotor turbo-hélice, que EE.UU. de Norteamérica había ya operado con pleno éxito en el Continente Antártico, en sus pistas de hielo, incluyendo la del Polo Sur Geográfico, donde tiene su Base *"Amundsen-Scott".*

Aun cuando mis inquietudes y esfuerzo efectuado me significó algunas felicitaciones, no era ese mi interés, sino que el de pilotear una aeronave sobre la parte más intrincada y desconocida de nuestro Territorio Antártico y del Pacífico Sur.

Uno de los proyectos se cumplió, y por lo cual mucho me alegré cuando en 1955 el comandante Humberto Tenorio Iturra, uno de nuestros pilotos pioneros en la Antártica, unió en vuelo Punta Arenas con la isla Decepción, con un avión anfibio bimotor Catalina OA-10 bautizado "Skua", ante el gran interés demostrado por el Presidente Carlos Ibáñez en que se llevara a efecto.

Podríamos decir también que el proyecto de vuelo de los años 1957 y 1965, en parte fue realizado por nuestra Institución, cuando un cuadrimotor C-130 "Hércules" efectuó el vuelo Santiago-Pekín (CHINA) ida y regreso, vía Isla de Pascua, en 1972.

Humberto Tenorio Iturra

El 7 de marzo de 1969 la Fuerza Aérea habilitó el Centro Meteorológico y de Telecomunicaciones "Presidente Eduardo Frei Montalva" en la isla Rey Jorge, en las Shetlands del Sur, donde en 1980, con gran esfuerzo, se acomodó la pista del aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh Martin", siendo posible así realizar una gran actividad aérea, incluyendo una operación de rescate en pleno invierno de ese año, con pleno éxito, tal cual se expuso al comienzo de este artículo.

Sello postal conmemorativo de uno de los primeros aterrizajes en Marsh [6]

Por ello reconforta y satisface comprobar el decidido avance actual. La Institución ha demostrado contar con un excelente y adecuado material aéreo, que sumado al más importante factor humano, constituido por profesionales de reconocida capacitación, le podrá permitir al país proyectarse a su límite extremo del Polo Sur Geográfico, en una acción más de la Fuerza Aérea en su diario quehacer en bien de la Patria.

CDA (R) Roberto Araos Tapia [7]
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

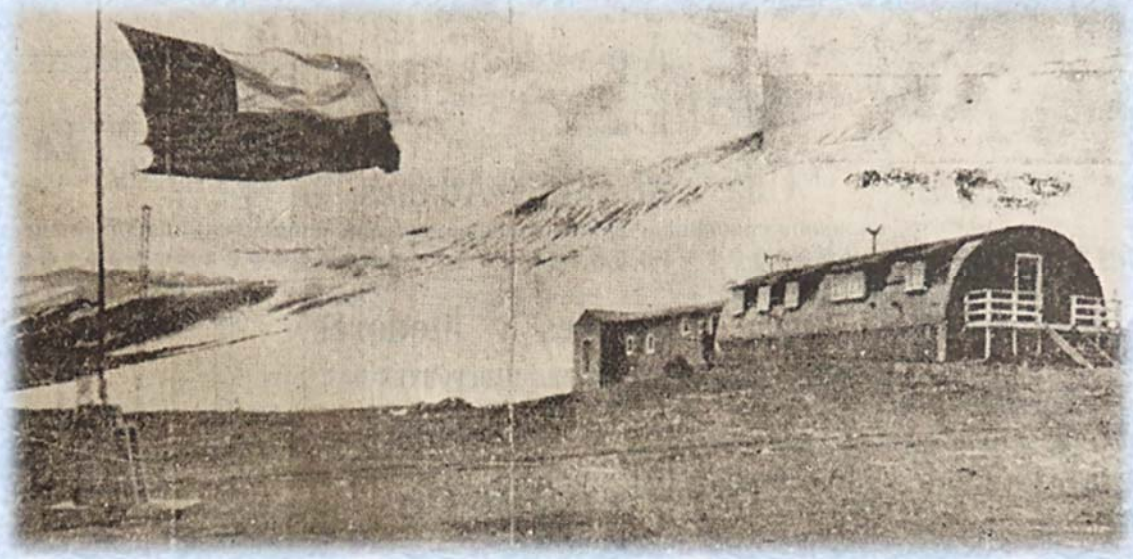
[6] El 1 de noviembre de 1979, un Lockheed C-130 Hércules de la FACH al mando del Coronel de Aviación don Jorge Iturriaga Moreira, el mismo que había seleccionado el lugar, efectuó un sobrevuelo exploratorio y el 12 de febrero de 1980, aterrizaban en la rudimentaria pista de 600 por 30 metros, los DHC-6 Twin Otter 942 y 938, pertenecientes al Grupo N°6 basado en Punta Arenas, aunque la inauguración formal habría de verificarse el 22 de marzo de 1980, (el 21 no fue posible por la niebla) con el aterrizaje a las 11:37am del C-130 del Grupo N°10 piloteado nuevamente por el coronel Iturriaga. A continuación, se instalaron las radioayudas que permitieron incorporar el aeródromo al sistema de aerovías continentales.

[7] Artículo póstumo complementado con algunos de sus apuntes y recortes entregados al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Rescate de Científicos Ingleses en Isla Decepción-Antártica Chilena

Habíamos llegado al área Antártica a fines de noviembre del año 1968, con una larga lista de tareas y trabajos que se debían terminar en el corto período de tres meses, pues la Dotación de la Fuerza Aérea ocuparía las nuevas construcciones que se desarrollarían, incluyendo el levantamiento de las antenas de comunicaciones y el apertrechamiento para todo el invierno, tanto de combustible como víveres y demás elementos generales.

También estaba considerado retirar el equipamiento que se encontraba en buenas condiciones y que se pudiera reutilizar, desde la Base Pedro Aguirre Cerda, en la Isla Decepción, a un año de ocurrida la erupción de diciembre de 1967. Entre éstos, los grandes generadores diesel, el *Zorba* y la *Bubulina*, bautizados así por el personal de la FACH y luego de terminado esto, deshabilitar y dejar en conservación la Base Gabriel González Videla, en Bahía Paraíso, lugar donde había permanecido la dotación de la Fuerza Aérea durante el año anterior, ante la destrucción acaecida en Decepción, trasladando el equipamiento, a su personal y enseres, a sus nuevas instalaciones en la Isla Rey Jorge.



La base de la Fuerza Aérea de Chile “Pedro Aguirre Cerda” antes de la erupción volcánica del 4 de diciembre de 1967.

Lo anterior, además de las tareas normales de aprovisionamiento de la Base Bernardo O´Higgins y de la Base Arturo Prat y de los trabajos hidrográficos asignados anualmente.

El tiempo había transcurrido rápido y sin ningún contratiempo extraordinario. Los malos tiempos y las diversas actividades se habían sucedido en forma normal, demandando un esfuerzo grande de cada uno de los miembros de este Grupo de Tarea Antártico, al mando del Comodoro don Jorge Paredes Wetzer, que además del AP Piloto Pardo, lo conformaba el AGS Yelcho.

El Destacamento de Aviación Naval, compuesto por dos helicópteros y sus respectivas dotaciones, tenía como jefe al Tte. 1º Sr. Fredrick Corthorn Besse y los pilotos de los helicópteros éramos Víctor Parada Kreft y el suscrito.

Con Víctor nos unía el hecho de haber realizado juntos los cursos de especialización, en Chile y en USA, pero muy especialmente el haber compartido la ceremonia de matrimonio religioso en Pensacola, FLA, USA, en noviembre de 1965.

Si bien Víctor y Lucía como Ximena y yo estábamos casados civilmente en Chile, la posterior llegada de las novias-esposas a Pensacola, requería la muy necesaria y previa formalidad del matrimonio religioso, para sentirnos plenamente casados.

Pensacola, Florida, USA. 19 de noviembre de 1965

Así lo asumió Tito Higueras quien cursaba junto a nosotros, y con Sarita su mujer, fieles a los tiempos, recibieron en su casa a Lucía y Ximena, haciendo el papel de chaperones hasta la llegada del gran día, cuando el Director del Pre Flight School y su señora, el comandante Jerry Lennon y Mary, con posterioridad a la celebración en la Capilla de *Our Lady of Loreto*, nos acogieron en su casa para festejar este doble matrimonio. Ellos, gente de excepción, nos hicieron sentir siempre bienvenidos en su hogar, a todos y a cada uno de los chilenos que pasamos por Pensacola.

Así era la relación que nos unía con Víctor: compañeros, amigos y más tarde, compadres.

Esa mañana del 21 de febrero de 1969, el AP 41 Piloto Pardo se encontraba fondeado, a la gira, en Bahía Fildes, Isla Rey Jorge, iniciando un día normal de trabajo ya dándole término a las tareas encomendadas para la construcción de la nueva Base y del Centro meteorológico, además del apoyo que debía prestarse a las diferentes agrupaciones nacionales que cumplían actividades en la Antártica Chilena, durante esa Comisión.

Nosotros realizábamos una mantención de rutina, aprovechando las buenas condiciones de tiempo sobre la cubierta de vuelo y del hecho de no tener esa mañana ninguna actividad de vuelo programada. Se habían removido algunas tapas laterales del Naval 13, un helicóptero Bell UH13P, para poder acceder a los diferentes componentes y accesorios y, en el caso del Naval 06, un Bell TH-13 M, esto era más sencillo, pues todos sus componentes principales se encontraban más a la vista y de forma más accesible.

Encontrándonos en cubierta, el Jefe del Destacamento nos llamó urgente a su camarote para informarnos que el buque se desplazaría en forma inmediata al área de la Isla Decepción para prestar apoyo a la dotación de la Base Británica John Biscoe, en caso fuera necesario y por precaución, pues el comandante del RRS Shackleton[8], que navegaba con muy mal tiempo, cruzando el Mar de Drake procedente de Port Stanley, en las Islas Falklands, estimaba que llegaría al área no antes de 20 horas y el personal del British Antartic Survey, desplegado en Decepción, le había informado que los movimientos telúricos en la isla se estaban sucediendo en períodos muy

[8] RRS *Shackleton* es un *Royal Research Ship* (buque de investigación) que operó en el Territorio Antárctico entre 1955 y 1992.

breves, aumentando su intensidad y que estimaban podría producirse una nueva erupción en forma inminente, de acuerdo a su experiencia de diciembre del año 1967.

Ante su incertidumbre de llegar en forma oportuna, en su mensaje al Comodoro Paredes, el comandante del RRS Shackleton le solicitaba, que si era necesario y posible, el Pardo rescatara a su gente, a lo que se le había respondido que así se haría.

Estimo sería alrededor de las 09:00 horas cuando todo empezó a desarrollarse, zarpando el buque de inmediato y nosotros, los del Destacamento, armando y trincando para preparar los helos para el caso de que se requiriera su empleo en la maniobra de rescate de los británicos.

Se le había pedido al Shackleton, quién mantenía comunicaciones con su gente en Decepción, que se les informara que el Pardo se dirigía al área y que estimaba encontrarse en ella en aproximadamente cinco horas, por lo que se les pedía que a esa hora, las 14:00 app., estuvieran lo más próximo a la boca de entrada a Decepción, en el lugar llamado La Ventana del Chileno, en los Fuelles de Neptuno, con el objeto de facilitar su ubicación, en caso el buque no pudiera ingresar al interior de la isla.

No se pudo establecer contacto directo con los hombres en la isla y se estuvo monitoreando las frecuencias indicadas por su mando, en el Shackleton, procurando tener una mejor apreciación de cómo variaba la situación general y el estado del tiempo atmosférico en el área. Mientras tanto, el Pardo navegaba rumbo sur, a su máximo andar.

A medida que se avanzaba hacia Decepción, el cielo comenzó a cubrirse y a incrementar la intensidad del viento desde el norte, por efecto de la aproximación de un sistema frontal, permitiéndole al Piloto Pardo avanzar más rápido al área de la isla Decepción.

Con el debido resguardo, el buque cubrió sus puestos de repetido y maniobra para largar sus helicópteros, tomando todas las precauciones del caso, en atención a que el viento, la visibilidad y el mar habían empeorado, según transcurría el día. Se había oscurecido notablemente el ambiente y la marejada ya se había levantado, en forma definida, desde el norte.

Si mal no recuerdo, hubo una comunicación del Shackleton en la que informaba que, su gente en la isla iniciaba su desplazamiento al lugar acordado, en medio de la erupción que ya se había iniciado, con el equipo de radio y las baterías correspondientes, para montarlo en las cercanías del lugar de espera y coordinar el salvataje. El grupo estaba compuesto por cinco personas.

A una distancia de tres a cinco millas de los Fuelles de Neptuno y con los helicópteros en su posición para echar a andar sus rotores, esto es, el Naval 13 ubicado a popa, con todo su empenaje de cola sobresaliendo de la cubierta de vuelo hacia popa y el Naval 06, atravesado a la línea de crujía, entre el Naval 13 y la grúa de popa del Pardo, única forma en que ambos helos podían operar conjuntamente, esperábamos la orden de iniciar el procedimiento.

Es necesario explicar que en esos tiempos, los helos de ese tipo, existentes en la Armada de Chile, no podían hacer funcionar sus motores sin que su rotor no girara, por lo que existía una seria limitación al poner en funcionamiento éstos, más aún con condiciones de viento de cierta intensidad y con la plataforma muy inestable, debido al cabeceo y balance del buque.

Para disminuir el riesgo de cortar la cola con el rotor, al tener éste poca rigidez giroscópica a bajas revoluciones, los mecánicos habían discurrido un procedimiento de fortuna, sujetando la pala del rotor, hasta que el motor partiera y luego, la impulsaban con fuerza para lograr contrarrestar esta limitación, con excelentes resultados. Al detener el motor ocurría algo semejante, pero existía un freno que permitía desacelerar razonablemente rápido el rotor.

Ya con los rotores listos y los procedimientos y listas de chequeo cumplidas, esperábamos la autorización para despegar, cuando el buque inició una serie de balances muy pronunciados que me hicieron resbalar sobre la cubierta y permanecí en ella sólo aguantado por las trincas.

Naval 13 del Teniente 1° Víctor Parada Kreft

El caso del Naval 13 era aún más crítico, pues se desplazaba lateralmente, a ambos costados y, si bien una pequeña distancia, era una situación muy poco confortable e insegura. Recuerdo que Víctor, con un tono no muy amistoso, a través de la radio urgió la autorización para el despegue, manifestando que no pudiendo mantenerse en esas condiciones, se largaba. La venia llegó de inmediato y al soltar mis trincas, me encontré en el aire, volando normalmente y sin haber tenido la intención de despegar. El procedimiento normal era que el Helo de popa despegara primero y el de proa lo hiciera con la cubierta clara, para poder alejarse de la grúa y obstrucciones de proa, en este caso ello no fue así.

Nos dirigimos hacia la entrada de la isla, en dirección a los Fuelles de Neptuno, en una formación abierta, el Naval 06 siguiendo al Naval 13, quién era el líder del Destacamento, por su experiencia y antigüedad. Eran las 14:30 Hrs., más o menos.

Las condiciones de visibilidad y techo eran bastante limitadas y el buque nos perdió pronto de vista, manteniendo contacto radial, mientras nos dirigíamos al punto de rendez vous con el personal, acordado con el RRS Shackleton.

Luego de un corto vuelo, arribamos a la entrada de la isla Decepción y sobrevolamos el letrero allí instalado por el Pardo, con su lema *Así La Proa*, no pudiendo ver a ninguna persona en sus cercanías. Informado esto al buque, el Sr. Comodoro dispuso el regreso de los Helos a bordo en espera de nuevas y mayores informaciones de parte del Shackleton y de mejores condiciones de tiempo.

El Pardo no estaba muy lejos y pronto vimos su silueta y luces encendidas, iniciando el procedimiento normal de aproximación y aterrizaje a bordo. Había sido un corto vuelo de menos de 30 minutos en condiciones de baja visibilidad, fuerte viento y mala mar, sin resultados positivos en cuanto al rescate de los británicos.

Alrededor de las 16.15 Hrs. se ordenó nuevamente cubrir zafarrancho para maniobra de Helicópteros, habiéndose mantenido las condiciones de mal tiempo en el área. El viento seguía fuerte y arrachado, con una mar bastante gruesa.

El despegue fue expedito y rápido, sin ningún inconveniente ni demoras. Las instrucciones a los pilotos eran, nuevamente, dirigirse a la entrada a Decepción, a las proximidades del letrero del Pardo y ver si se encontraban los británicos ahí, para traerlos a bordo. El Shackleton no había tenido nuevas comunicaciones con su gente en Decepción y no sabían que podría haber ocurrido.

En cuanto iniciamos nuestro acercamiento a la isla y encontrándome unos cien metros a popa del Naval 13, Víctor me indicó que algo estaba cayendo. No entendí bien a qué se refería hasta que percibí en la burbuja de mi helicóptero plumillas de nieve, pero de un color obscuro, que empezaron a cubrirla con el fin de mantener las comunicaciones en forma segura con el Pardo, me mantuve un tanto más arriba que el Naval 13, mientras éste bajaba para verificar en mejor forma los alrededores del punto de encuentro. Al no tener en visual a ninguno de los miembros de la dotación británica, Víctor me indicó que se asomaría un poco al interior de los Fuelles de Neptuno para observar cómo se veía la cosa por ahí y que yo lo siguiera un poco más alto para no perder las comunicaciones con el buque, lo que cumplí, informándole al Pardo nuestras intenciones.

El Naval 13 salió al aire con la información de que tenía a la vista, en el lado de caleta Ballenero, un resplandor de lo que parecía un incendio o fuego y que se dirigía en esa dirección. A continuación, informó que se trataba de un tambor ardiendo y que, en ese momento, podía apreciar el movimiento de algunas personas en sus proximidades. Posteriormente señaló que eran cinco los contactos y que se aprestaba a posarse en las cercanías del tambor encendido para embarcar a dos de los hombres, para el primer viaje, que yo embarcara a uno y luego volvíamos a buscar, uno cada uno.

Recuerdo que el panorama era lúgubre, todo oscuro y muy negro, por lo que el fuego del tambor era la única referencia para poder apreciar la visión de profundidad necesaria para el aterrizaje.

Apenas posado, Víctor me informó que lo había hecho sin novedad y que tenía un serio problema. No podía convencer a los británicos, que ya se habían subido al Helo, que la idea era hacer dos viajes, ninguno quería bajarse asumiendo, no sin razón, la improbabilidad de un nuevo viaje. Ante esta situación, me indicó que se llevaba a los tres!

El helicóptero Bell 47G, Naval 06, posándose en la cubierta de vuelo del buque antártico AP "Piloto Pardo" con los científicos ingleses rescatados.

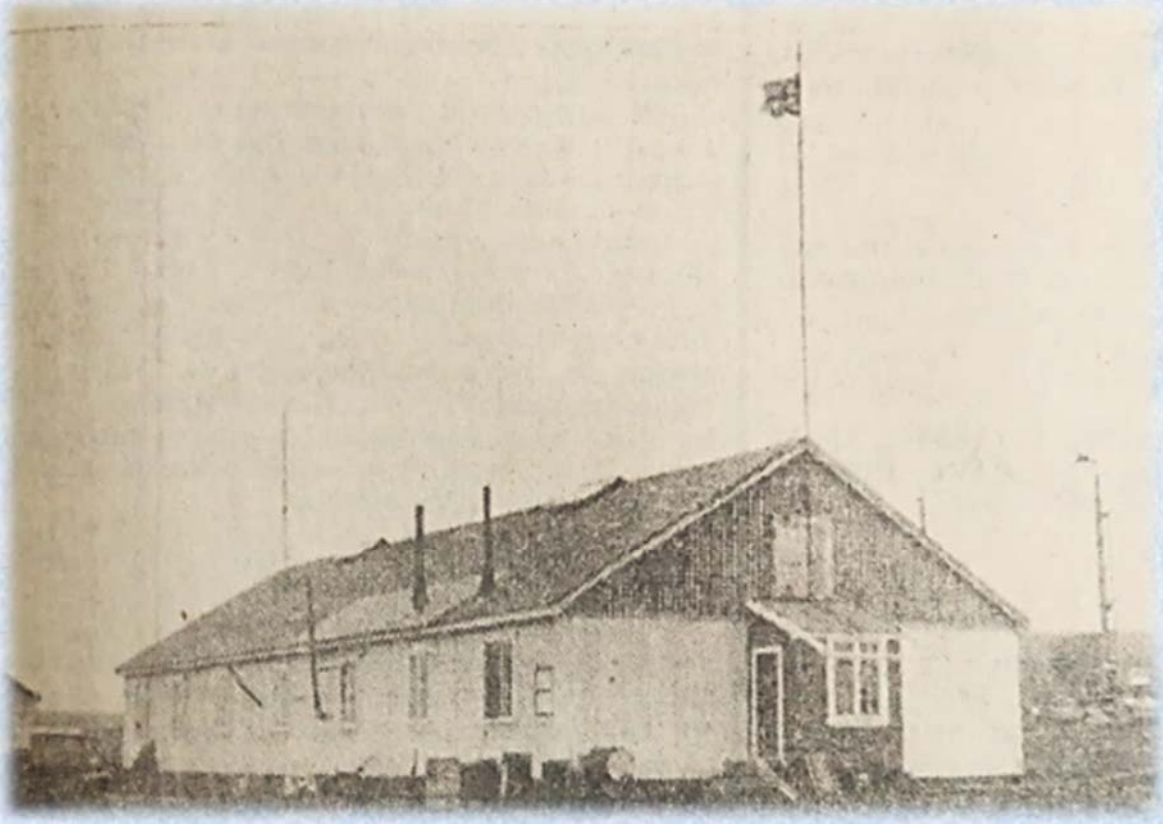
Toda esta información era retransmitida por mí al buque, mientras orbitaba y Víctor completaba su maniobra de trincar a sus pasajeros para iniciar el retorno al Pardo.

Mientras me aproximaba para recoger al resto, escuchaba que el Naval 13 ya estaba en contacto con el buque e iniciaba su aproximación. Este, siendo de un poco mayor capacidad y porte que el Naval 06, había sido equipado para esta comisión antártica con un ADF, un radiogoniómetro pequeño que en esta ocasión había mostrado su gran utilidad, al indicarle al piloto la exacta dirección hacia el buque.

En cuanto me posé, en las cercanías del tambor encendido, los dos hombres restantes saltaron a bordo, con sus parkas de abrigo y gorros empapados con nieve y agua, tratando de acomodarse en el muy pequeño espacio normalmente disponible sólo para una persona. Su único equipo, los registros de la actividad telúrica y de la erupción, contenidos en un par de cuadernos, nada más. No hubo oportunidad de decir ni de manifestar nada. Ya estaban listos para el despegue!

Una vez seguro en el aire, busqué la salida a través de los Fuelles de Neptuno y empecé a notar ciertas dificultades que se presentaban. La visibilidad hacia adelante y a los costados se había reducido ostensiblemente por la acumulación de nieve y ceniza en la parte exterior de la burbuja. Por dentro, en tanto, el calor humano y la excesiva humedad ambiente empezaban a empañarla.

Mi primera intención fue botar la puerta del lado del piloto para mejorar la visión, al menos hacia el costado. Afortunadamente no realicé esta maniobra, ya que sólo abriendo la ventanilla logré tener algo de visibilidad.



En este edificio funcionaba la base científica “B” de Gran Bretaña en Isla Decepción.

Ya fuera de los Fuelles empezó el problema de encontrar el buque. Recuerdo que caí hacia el norte, por un pequeño lapso de tiempo y luego empecé un viraje suave hacia la derecha, manteniendo la altura observando el agua a través de la ventanilla y solicitándole al Pardo que me encendieran los proyectores de señales, por si los avistaba. Desde el buque me informaban que estaban todas las luces encendidas y que la cubierta de vuelo estaba clara y lista para recibirme, luego que el Naval 13, después de lavarle su carlinga con baldes de agua, había despegado para apoyarme en mi aproximación.

Con mi helicóptero sobrecargado y pésima visibilidad, de pronto sentí una sensación de alivio enorme al observar por la ventanilla del costado las luces del palo del Pardo, a mi cuadra y a la misma altura, a unos doscientos metros de distancia. Comencé a descender para mi posada final a bordo, sin perder de vista por un momento ese maravilloso palo iluminado.

Culminaba con éxito una operación encomendada a nuestro buque[9], el Piloto Pardo y a su Destacamento de Aviación Naval embarcada.

---

[9] Los nombres de los científicos británicos rescatados fueron los siguientes:

Richard SKOTS	Jefe de la Base
David SHELL	
John NEWMANN	
Allan SPENCER	
John OTOOL	

"LA PRENSA AUSTRAL"
...sor intransigente del progreso de Magallanes

LA PRENSA AUSTRAL

Dirección y Administración
Waldo Seguel 616
Casilla 9—D

...ESIMO OCTAVO AÑO — N° 7.605 PUNTA ARENAS, Sábado 22 de Febrero de 1969 PRECIO DEL EJEMPLAR, E° 0,70

ERUPCIONES VOLCANICAS ARRASARON "DECEPCION"

Helicópteros del Piloto Pardo evacuaron a marinos ingleses en peligrosa pero feliz maniobra

...ABITABLE.— Vista aérea de Isla Decepción en donde en diciembre de ... hubo violentas erupciones volcánicas que obligaron a la evacuación ... bases chilena y argentina allí existentes. Sólo quedaron los ingleses ... ayer debieron ser rescatados por marineros del Piloto Pardo al reanu... la actividad volcánica que ha dejado inhabitable ese sector en la ... misma de la región antártica.

Violentas erupciones se han registrado en la Antártida en la zona de la Isla Decepción. Así lo informó a los mandos superiores de la Armada el Comodoro de la flotilla antártica correspondiente al presente año, capitán de navío Jorge Paredes W.

Los únicos habitantes del área eran los miembros de la base inglesa Balleneros que si bien se encontraban durante los temblores de 1967 no sufrieron daños en las instalaciones de su unidad. En esas condiciones optaron por permanecer en el lugar. Los aviadores chilenos de la Base "Pedro Aguirre Cerda" la abandonaron en su oportunidad en dramática partida habilitándose por ello la de "Gabriel González Videla" en Bahía Paraíso.

Las últimas informaciones recibidas en la ... dicaba la comunicación — temen una nueva y posible erupción volcánica. Al recibir el aviso el Comandante Paredes dispuso el zarpe del buque insignia el que, de acuerdo con los cálculos, debía arribar a Bahía Foster en Decepción en la latitud 63 grados y longitud 60,5 weste a las 14,15 horas, con el objeto de evacuar al personal de Balleneros por medio de helicópteros.

A las 10,15 horas el Shakleton indicó que los ingleses estaban haciendo abandono de la base Balleneros y sólo esperaban el arribo del Pardo. A las 10,50 horas se informó que ya se encontraban en el lugar conocido como Punta Sur Este junto a un letrero colocado por la tripulación del Pardo en 1968.

A las 15 horas en la Comandancia en Jefe de ... mensaje del Comodoro Antártico: "Recalé en Isla Decepción con muy malas condiciones de tiempo. Los helicópteros de la nave en difíciles condiciones reconocieron Punta Sur Este sin ubicar al personal inglés. La mala visibilidad impide la entrada de estos aparatos a la base Balleneros. Asimismo, concluía, estimo ...

ENTRADA A BAHIA FOSTER.— En una arriesgada y feliz maniobra, helicópteros del Piloto Pardo, rescataron a los ingleses de base Balleneros sin que el buque pudiera intentar siquiera el cruce de los "Fuelles de Neptuno" que se aprecian en el grabado.

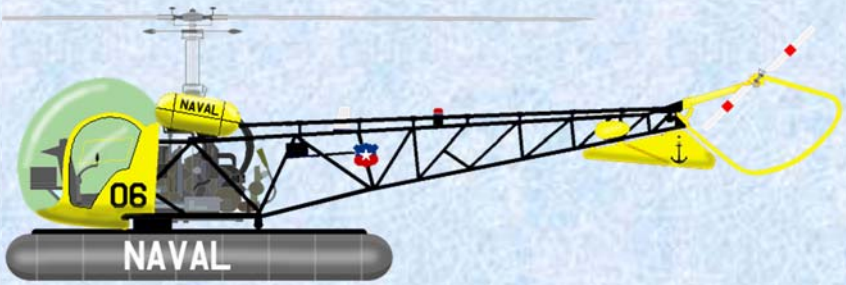
Seis injertos de un solo donante hacen en EE. UU

A bordo del buque antártico AP Piloto Pardo, tiempo más tarde el 28 de marzo de 1969, fueron condecorados con la Medalla Al Valor como reconocimiento por los rescates realizados en la Antártica Chilena.
De izq. a derecha: Los Tenientes 1° Fredrick Corthorn Besse, Héctor Higueras Ormazábal, Víctor Parada Kreft y Hugo Bruna Greene

Naval 06 del Teniente 1° Hugo Bruna Greene

Durante muchos años pensé que sería importante revivir y dejar por escrito estos hechos como una manera de hacer un recuerdo de Víctor, con quien compartí este difícil momento, como también tantos otros donde gocé de su valía profesional y de su sincera amistad. Juntos formamos familia en Pensacola y por ello quisiera que este postrer recuerdo vaya para Lucía, con el cariño de Ximena y el mío.

Hugo Bruna Greene
Contraalmirante (R)
Armada de Chile

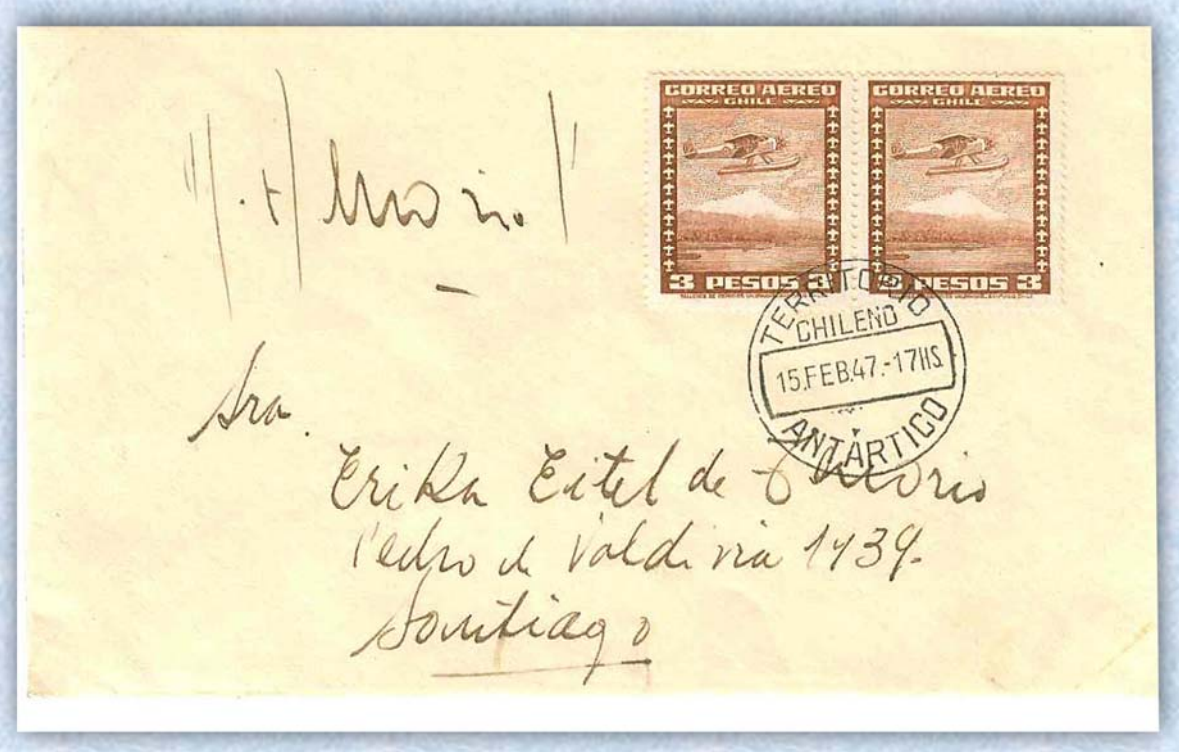


Apuntes Sobre El Correo En La Antartica

Con fecha 6 de noviembre de 1940, con la firma del Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda, fue emitido el Decreto Supremo N°1747, con el que quedaron establecidos los límites del Territorio Chileno Antártico, entre los meridianos 53° y 90° Oeste, en cuyas aguas siempre había habido permanente actividad de buques pesqueros nacionales.

La primera expedición a la Antártica zarpó de Valparaíso el 8 de enero de 1947, al mando del Capitán de Navío Francisco Guesalaga Toro, integrada por la fragata *Iquique* y el transporte *Angamos*, cuyo principal objetivo fue establecer una base antártica permanente en la bahía Soberanía, en la isla Greenwich, del archipiélago Shetland del Sur, la que fue inaugurada oficialmente el 6 de febrero de 1947 como la Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat, la que quedó al mando del teniente primero Boris Kopaitic O'Neill.

Dentro de las instalaciones de la base, quedó establecida la primera oficina chilena de correos en el territorio antártico chileno, en la que se comenzó a aplicar a la correspondencia, un matasellos que tiene, además de la fecha, la inscripción TERRITORIO ANTARTICO CHILENO. Un hecho importante a destacar en esta primera expedición a la Antártica fue que, a bordo del transporte *Angamos*, llegó personal de la Fuerza Aérea de Chile trayendo un hidroavión Vought Sikorsky "Kingfisher" desarmado, identificado con el N°308, en el que, una vez armado y debidamente acondicionado, el Teniente1°Arturo Parodi Alister realizó el primer vuelo antártico chileno, el 15 de febrero de 1947.



Sobre matasellado en el día del primer vuelo de un avión de la Fuerza Aérea de Chile. Ejemplar dirigido a la señora Erika Eitel y dedicado por su marido Humberto Tenorio I. (uno de los pilotos que más horas voló en aquella memorable misión antártica)

La segunda expedición a la Antártica zarpó de Valparaíso el 18 de diciembre de 1947, al mando del capitán de fragata Ernesto González Navarrete, integrada por la fragata *Covadonga* y el transporte *Rancagua*. A esta expedición le correspondió establecer una base en la península antártica continental Tierra de O'Higgins, la cual fue inaugurada el 18 de febrero de 1948, por el Presidente de la República, don Gabriel González Videla, primer mandatario de un país que visita el continente antártico, con el nombre de Base Militar General Bernardo O'Higgins, la que quedó al mando del Capitán de Ejército Hugo Schmidt Prado.

En la oficina de correos de dicha base se han usado, a lo largo del tiempo, tres matasellos diferentes, de los cuales, dos ellos, siendo de distintos tamaños, tienen la misma inscripción O'HIGGINS ANTARTIDA CHILE y el tercero con la inscripción BASE O'HIGGINS ANTARTIDA CHILE.

Base Militar "General Bernardo O'Higgins" en la Antártica

La primera base aérea en la Antártica quedó ubicada en Bahía Paraíso, en la península Tierra de O'Higgins y fue inaugurada el 12 de marzo de 1951, con el nombre de Base Aérea Antártica Presidente González Videla, por la quinta expedición antártica, que zarpó de Valparaíso el 20 de diciembre de 1950, al mando del capitán de navío D. Munita, integrada por el transporte *Angamos*, el patrullero *Lientur* y el remolcador de alta mar *Lautaro*.

En la oficina de correos de esta base se usaron dos matasellos con las inscripciones EXPEDICION GABRIEL GONZALEZ VIDELA CHILE y EXPEDICION GABRIEL GONZALEZ VIDELA ANTARTIDA CHILE, respectivamente. Esta base fue desactivada en el verano de 1964.

Base Aérea "Expedición Gabriel González Videla" en la Antártica

La segunda base de la Fuerza Aérea en la Antártica estuvo ubicada en la caleta Péndulo, en la isla Decepción, del archipiélago Shetland del Sur y fue inaugurada el 18 de febrero de 1955, con el nombre de Base Aérea Antártica Presidente Pedro Aguirre Cerda, por la novena expedición antártica, que zarpó de Valparaíso el 2 de enero de 1955, al mando del capitán de navío Jorge Gándara Bofill, integrada por la fragata *Covadonga*, el petrolero *Maipo* y los remolcadores de alta mar *Lautaro* y *Leucotón*.

En la oficina de correos de esta base se usó un matasellos con la inscripción PRESIDENTE PEDRO AGUIRRE CERDA, ANTARTIDA, CHILE. Esta base resultó destruida por un fuerte sismo, causado por una erupción volcánica, el 4 de diciembre de 1967.

Vista aérea de Isla Decepción antes de que se produjera la erupción

Matasello y timbre de la Base Aérea “Pedro Aguirre Cerda” en la Antártica

Sobre con matasello de la Base Aérea “Pedro Aguirre Cerda” y timbre del Primer Vuelo realizado entre Punta Arenas y la Antártica. Lleva este ejemplar, la firma, nombre del piloto y de la legendaria aeronave que realizó esta tarea.

El complejo antártico que Chile posee en bahía Fildes, isla Rey Jorge, del archipiélago Shetland del Sur, fue inaugurado el 7 de marzo de 1969, y solo comprendía el Centro Meteorológico y de Telecomunicaciones Presidente Eduardo Frei Montalva, construido allí para dar cumplimiento a los acuerdos adoptados por nuestro país durante la 1ª Reunión del Comité Ejecutivo del Grupo de Trabajo para la Meteorología Antártica, celebrada en Melbourne a comienzos de 1966. Posteriormente, en marzo de 1980 se agregó el aeropuerto Teniente Rodolfo Marsh Martin; el poblado Villa las Estrellas (1984); Capitanía de Puerto (1987); y el centro científico Profesor Julio Escudero, del Instituto Antártico de Chile, INACH (1995).

Algunos de los timbres usados en la correspondencia del Complejo Antártico

Villa Las Estrellas cuenta con todos los servicios necesarios para atender a un grupo poblacional establecido en forma permanente, constituido por el personal y sus familiares, que cubren los servicios de la base antártica, del aeropuerto y de las demás instalaciones y dependencias propias de la Villa, población que se ve aumentada considerablemente en los meses de verano. Es así como se dispone de: una escuela, una capilla, un centro polideportivo, y un supermercado, una sucursal bancaria y una oficina de correos, las que junto con el aeródromo, atienden las necesidades de los habitantes del complejo y de los científicos de las 9 bases extranjeras que se ubican en la isla, y el paso de numerosos turistas que visitan el lugar.

El matasellos utilizado en el correo tiene la siguiente inscripción: BASE EDUARDO FREI, CORREOS DE CHILE, ANTARTICA CHILENA. Dicha oficina concentra, además, el movimiento de la correspondencia de las bases de otros países ubicadas en la Isla Rey Jorge, para su llegada y salida por el aeropuerto Teniente Marsh.

PRIMERA EXPOSICIÓN FILATÉLICA

Con motivo de conmemorarse, durante el año 1959, el 50° aniversario de la firma del Tratado Internacional Antártico, que regula las relaciones entre los Estados firmantes, en todas las materias vinculadas con la Antártica, la Sociedad Filatélica de Chile, en conjunto con la Fuerza Aérea de Chile y contando con la colaboración de la Empresa de Correos de Chile y del Ministerio de Relaciones Exteriores, organizó la Primera Exposición Filatélica

en el Continente Antártico, bajo la denominación de EXPOANTARTICA CHILE 2009, la que se llevó a cabo del 4 al 15 de enero del 2009, en el Centro Polideportivo de Villa Las Estrellas. La responsabilidad por la organización y desarrollo de la exposición filatélica estuvo a cargo de los filatelistas Manuel Mariño Reimann y Carlos Atkinson Henríquez, por parte de la Sociedad Filatélica de Chile y por el comandante Miguel Figueroa y el Coronel de Aviación Santiago Madrid Correa, por parte de la Fuerza Aérea de Chile.

Manuel Mariño Reimann, CDA Santiago Madrid Correa y Carlos Atkinson Henríquez

EXPOANTARTICA CHILE 2009 fue todo un éxito en cuanto al número de visitantes se refiere, debido al notable aumento del movimiento de personas y de actividades de diversa naturaleza que se desarrollan en el territorio antártico, tales como: trabajos de investigación científica, exploraciones, ampliación de las instalaciones, etc. debido, principalmente, por las favorables condiciones climáticas durante la temporada de verano en el hemisferio sur.

En el período en que estuvo abierta la exposición al público, recalaron dos buques cruceros de turismo, de los cuales la mayoría de los pasajeros y tripulantes pasaron a visitar la exposición, al igual que de aviones charter en vuelo desde la ciudad de Punta Arenas. A esto se agregan los habitantes de la Villa Las Estrellas y el contingente de más de 90 personas de las diferentes dependencias de la Base Presidente Eduardo Frei Montalva.

En la base científica chilena "Profesor Julio Escudero" del Instituto Antártico Chileno, INACH, había, además de la dotación propia de la Base, un grupo de 18 estudiantes, invitados por dicho Instituto, que se dieron el tiempo para visitar la exposición filatélica en más de una oportunidad. Asimismo, concurrieron a visitar la exposición las

dotaciones de otras Bases Antárticas ubicadas en la Isla Rey Jorge como la "Base Científica Antártica Artigas" de Uruguay, la "Base Gran Muralla" de China y la "Base Bellingshausen" de Rusia. La gran cantidad de personas que había en la base china hizo necesario que se dividieran en tres grupos para visitar la exposición. En la Base rusa había investigadores de otros países, incluyendo algunos de Brasil y Alemania.

Príncipe Alberto II de Mónaco acompañado del Comisionado General Manuel Mariño Reimann

El visitante más destacado fue el Príncipe Alberto II de Mónaco, quien hizo un minucioso recorrido acompañado por el Comisionado General de la exposición, Manuel Mariño Reimann. El Príncipe Alberto no es ajeno a la actividad filatélica, pues cabe recordar que su padre, el Príncipe Rainiero, fue en vida un gran filatelista.

A la correspondencia despachada durante el período que duró la exposición se le aplicó, además del matasellos propio de la oficina de correos, dos timbres conmemorativos especiales, preparados para su uso durante dicho período, uno de forma circular, con inscripción EXPOANTARTICA CHILE 2009, 50 AÑOS DEL TRATADO ANTARTICO, 1959-2009 y el otro, de forma rectangular, con inscripción EXPOANTARTICA CHILE 2009, BASE ANTARTICA AEREA PDTE. EDUARDO FREI MONTALVA, 50 ANIVERSARIO DEL TRATADO ANTARTICO, 1959-2009. Además, la Empresa Correos Chile emitió un sello, que muestra una vista de la Villa Las Estrellas y un mapa del continente antártico, con la inscripción EXPOANTARTICA CHILE 2009.

Este sello fue complementado con un Block Conmemorativo, que muestra un avión Hércules volando sobre Villa Las Estrellas y, además, utilizó un matasellos especial que muestra, simbólicamente, la Cruz del Sur.

Block conmemorativo y sobre con el sello y matasellos especial, emitidos por CorreosChile
en el 50 Aniversario de la firma del Tratado Antártico

La exposición filatélica tuvo transcendencia internacional, por ser la primera realizada en el continente antártico, motivo por el cual fue tema ampliamente desarrollado, en la prensa y medios de información pública, no solo de carácter filatélicos, en todo el mundo.

Manuel Mariño Reimann
Director de la Federación Filatélica de Chile

Primeros Aterrizajes Antárticos

Hidroavión Vought Sikorsky OS 2U "Kingfisher" N°308 de la Fuerza Aérea de Chile, primera aeronave chilena en amarizar en el Territorio Chileno Antártico, tras realizar tareas de observación y soberanía aérea.

Aún para quienes tienen permanentemente la maravillosa posibilidad de poder volar, probablemente el retornar, sanos y salvos a tierra, sea por nuestra condición natural, una sensación que marca una experiencia que provoca una parte importante de esta aventura o actividad aérea.

Varias veces he escuchado comentar lo agradable que resulta el experimentar la relatividad de un suave aterrizaje, como también en otras -y no con poco asombro- he escuchado que existe para muchos una no muy clara diferencia entre lo que significaba la diferencia entre los conceptos de un aterrizaje a un amerizaje, sea quizás por la falta de experiencia más allá de lo etimológico.

Como sea, un amerizaje o también llamado amarizaje, amaraje o acuatizaje, es un concepto aeronáutico que define el proceso en el que una aeronave impacta de forma controlada en una superficie acuática de manera análoga a un aterrizaje, acción que ocurre sobre la tierra. Un amerizaje se logra tras haber efectuado un descenso en la altitud del vuelo, haber reducido la velocidad de este, seguir un patrón de aproximación, de

inclinación, de planeo y haber identificado el lugar exacto donde se habrá de ejercer el amerizaje, ya sea en la superficie de un río, lacustre o marítimo. No debe confundirse con un accidente aéreo en una superficie acuática, a pesar de que un amerizaje no planeado podría conllevar a uno.

Por analogía, en el campo de la astronáutica también se califica como amerizaje al impacto controlado de un vehículo espacial sobre la superficie marina[10].

Hecha esta corta pero siempre necesaria aclaración, me remitiré a sintetizar algunos de más emblemáticos amerizajes y aterrizajes protagonizados en nuestra Antártica Chilena.

El relato parece vincularse paradójicamente desde los inicios mismos de la aviación en 1906, cuando en Francia se controlaba el verdadero despegue, vuelo controlado y posterior aterrizaje de una aeronave impulsada por motor, en nuestro país se aprobaba una ley para financiar una expedición chilena hacia el continente antártico.

Este primer intento real en el ejercicio lógico de nuestra soberanía e interés de iniciar estudios serios sobre un territorio por lejos poco conocido y explorado, se vio truncado debido a un devastador terremoto ocurrido en el país. Esta lamentable situación obligó a volcar todos los esfuerzos hacia la reconstrucción nacional y luego a otras tareas y necesidades aparentemente prioritarias.

Una década más tarde, un acontecimiento externo requeriría el auxilio de una nave de la Armada en la Antártica Chilena, el rescate de una malograda expedición científica británica, al mando del valeroso Sir Ernest H. Shackleton, demandaría el homérico rescate del Escampavía chileno Yelcho, empresa comandada por el piloto 2° Luis Pardo Villalón, el 30 de agosto de 1916. Esta notable acción de impacto mundial, tuvo ciertamente en nuestro país una repercusión favorable hacia los intereses antárticos nacionales, pero el hecho del descubrimiento del salitre sintético en Alemania debido a su demanda masiva motivado por el conflicto mundial, impactó fuertemente nuestra economía, ya que ésta se basaba en gran parte en la exportación de este bien natural, por lo que su reemplazo, vino a postergar nuevamente las ilusiones antárticas.

No mucho más pasó, desde estos lamentables años en que también nos golpeó la furia del caos económico y social que trajo consigo la primera guerra mundial, sus repercusiones también se dejaron ver acá y el tema antártico sólo se volvió de hecho en activar mediáticamente, cuando las expediciones del almirante Richard E. Bird[11] presentaron la innovación del uso del avión.

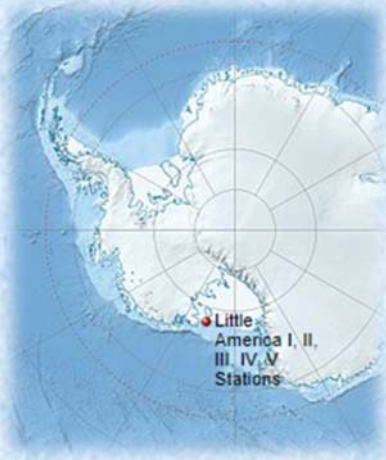
El explorador norteamericano, quien había experimentado por primera vez la eficacia de los aviones en la empresa polar de 1925, cuando sobrevoló la isla de Ellesmere partiendo desde Groenlandia. El éxito del vuelo le hizo pensar en la posibilidad de alcanzar el Polo Norte por vía aérea y al año siguiente llevó a cabo el proyecto. El 9 de mayo de 1926, se elevaba sobre Kingsbay (hoy Ny-Ålesund), Spitsbergen (Svalbard) a bordo de un monoplano Fokker junto a su compatriota, el piloto Floyd Bennett. Esta hazaña le reportó gran renombre como explorador y fue un gran estímulo para iniciar una nueva empresa de exploración científica en 1928, esta vez sobre territorio antártico, donde los éxitos precedentes, le sirvieron para recibir financiamiento y realizar nuevos vuelos sobre el Polo sur.

---

10 Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Amerizaje

11 Richard Evelyn Byrd (Jr.). Nacido en Winchester, Virginia, el 25 de octubre de 1888 —Oficial Naval de carrera en la reserva, y luego como oficial de línea durante los conflictos mundiales tras lo que llegó al grado de Contraalmirante. Se convirtió en un importante explorador y reconocido aviador naval en 1919, cuando sirvió como parte de la tripulación del primer vuelo transatlántico norteamericano. Especialmente célebre será años más tarde por sus audaces vuelos sobre el polo norte y luego en la Antártica, ya que permitieron conocer mejor la configuración geográfica del continente helado. Fallece en Boston, Massachusetts, el 11 de marzo de 1957.

La expedición del almirante Byrd al continente antártico fue cuidadosamente preparada, provista de grandes medios y constituida por 42 hombres. El campamento base, ubicado en la punta norte de la isla Roosevelt, en el mar de Ross, contaba con laboratorios, talleres, almacenes, una estación de radio y un hospital. Esta base bautizada como "Little America I"[12], fue su hogar por largos 14 meses. Aquí fue donde trabajaron para implementar una pista de hielo desde donde partió Byrd en avión equipado con esquíes para dar la vuelta al Polo Sur que sobrevoló el 29 de noviembre de 1929. El piloto empleado para este pionero vuelo, fue el experimentado noruego Bernt Balchen. Durante sus vuelos de exploración y levantamiento cartográfico, reclama haber descubierto, la ahora llamada tierra *Mary Byrd Land* y otras importantes cadenas.



Otro vuelo pionero realizado desde el territorio antártico, y que ciertamente que le vale ser considerado como el primer vuelo sobre el Continente Antártico, es del explorador australiano Sir Hubert Wilkinson[13], quien durante el mes de diciembre de 1928, despegó junto a su compañero Carl Benjamin Eielson en un avión monomotor, llegando hasta la Latitud 72° Sur. Este particular vuelo, se realizó el 21 de diciembre desde un improvisado campo aéreo sobre el hielo emplazado en isla Decepción perteneciente al grupo de islas Shetland del Sur (Territorio Chileno Antártico)recorriendo unas 600 millas (970 km) a través de la Tierra de O'Higgins[14], descubriendo con ello, algunas nuevas islas en la zona.

PRECIO EN TODO EL PAIS: 30 CENTAVOS — AGUSTINAS 1269. — CASILLA 81 D.

WILKINS HA DESPEJADO LA INCOGNITA DE LA ZONA ANTARTICA

"ANTARCTICA" no es un Continente sino un Archipiélago

"EN TRES MESES DE EXPEDICION AEREA SE REALIZA UN TRIUNFO QUE HABRIA EXIGIDO TRES AÑOS DE EXPLORACION", DICE STEFANSSON

PUBLICAMOS A CONTINUACION UN ARTICULO POR EL FAMOSO EXPLORADOR ARTICO, VILHJALMUR STEFANSSON, EN EL CUAL SE RINDE TRIBUTO A LOS GRANDES TRIUNFOS CIENTIFICOS ALCANZADOS POR WILKINS EN TRES [illegible] ANTARTICA OCTUBRE DE 1928 A ENERO DE ESTE AÑO.

ISLA DEL

Diario La Nación, sábado 16 de febrero de 1929

"En tres meses de expedición aérea, se realiza un triunfo que habría exigido tres años de exploración"

---

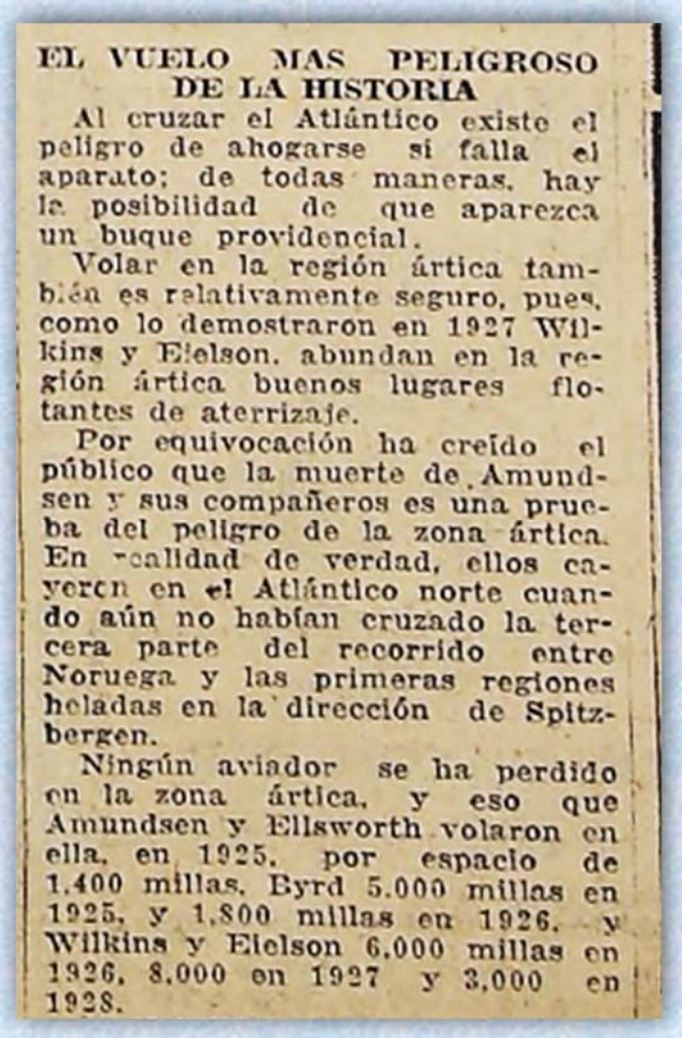
12 Traub Gainsborg, Norberto. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo posterior*. Hors-Serie. Journal of Technological possibilism. USACH. Noviembre de 2017. El primero e importante hecho vinculado con la aeronáutica antártica es el realizado el 4 de febrero de 1902, cuando se registre la primera ascensión en globo por parte de la expedición "Discovery" encabezada por el oficial británico Robert F. Scott, en el sector aledaño del Mar de Ross donde despegó Bird en 1929. Uno de sus tripulantes más recordados en Chile de estas ascensiones en globo cautivo, será el teniente de reserva británico, Ernest Henry Shackleton.

13 https://www.britannica.com/biography/George-Hubert-Wilkins Sir George Hubert Wilkins, piloto australiano nacido el 31 de octubre de 1888, en Mount Bryan East, South Australia, Australia—Fallece el 1° de diciembre de 1958, en Framingham, Massachusetts, U.S.A. Estuvo en Chile en 1916, cuando fue rescatado por el piloto Luis Pardo y recibió una medalla de la Municipalidad de Magallanes junto a su jefe, Sir Ernest Shackleton.

14 También llamada *Tierra de Graham* o referida como *Tierra de San Martín* por la cartografía argentina.

Definitivamente los éxitos alcanzados por este explorador de origen australiano, causaba un importante impacto en lo que serían las próximas exploraciones sur polares. Si bien a fines de la década de los veinte, el uso del avión era un elemento muy bien considerado para la exploración como también en la aventura del establecimiento de records de velocidad y larga distancia, no era en condiciones extremas como las que presentaban los polos, algo muy común.

Ambas expediciones tendrán un elemento común, la de Wilkins como la Byrd, se utilizarán aviones con esquies, y serán realizadas bajo bandera y financiamiento norteamericano. Al respecto, un interesante artículo publicado en el diario La Nación, de aquellos días, da cuenta del grado de peligrosidad que los vuelos polares tenían por sobre los trasatlánticos, estimulando su racional y oportuno uso.



EL VUELO MAS PELIGROSO DE LA HISTORIA

Al cruzar el Atlántico existe el peligro de ahogarse si falla el aparato; de todas maneras, hay la posibilidad de que aparezca un buque providencial.

Volar en la región ártica también es relativamente seguro, pues, como lo demostraron en 1927 Wilkins y Eielson, abundan en la región ártica buenos lugares flotantes de aterrizaje.

Por equivocación ha creído el público que la muerte de Amundsen y sus compañeros es una prueba del peligro de la zona ártica. En realidad de verdad, ellos cayeron en el Atlántico norte cuando aún no habían cruzado la tercera parte del recorrido entre Noruega y las primeras regiones heladas en la dirección de Spitzbergen.

Ningún aviador se ha perdido en la zona ártica, y eso que Amundsen y Ellsworth volaron en ella, en 1925, por espacio de 1,400 millas. Byrd 5,000 millas en 1925, y 1,800 millas en 1926, y Wilkins y Eielson 6,000 millas en 1926, 8,000 en 1927 y 3,000 en 1928.

Añadía en su atractivo contenido: *"El Antártico es aún más seguro que la zona ártica para la aviación, siempre que se disponga de medios adecuados para el aterrizaje. El único medio adecuado para aterrizar son los skids, de que ya hemos hablado. Pero Wilkins, debido a que los skids se le quebraron, hubo de efectuar el décollage con ruedas. Al aterrizar con ruedas sobre la nieve, se destruye el aparato; los navegantes pueden escapar con vida si la suerte les acompaña. Un terrizaje forzado en tales condiciones tiene consecuencias desastrosas, especialmente en una región de islas, desprovista de campos de aterrizaje naturales.*

Los mismos descubrimientos que Wilkins y Eielson estaban llevando a cabo les indicaban que un aterrizaje forzado importaba la muerte segura. Mientras más al sur volaban, se encontraban, no con un continente de nevados campos más o menos parejos, sino con un sinnúmero de islas rocosas separadas entre sí, por canales de hielo despedazado.

Bajo tales condiciones, aterrizar sin skids habría arriesgado hacerlo con las ruedas de que disponían era renunciar a toda esperanza."sic[15]

Wilkins tenía un especial vínculo con la Antártica y con el pueblo chileno, ya que temprano en agosto de 1916, había formado parte de los tripulantes de la Expedición Shackleton, que fueran rescatados desde Isla Elefante, por nuestro valiente Piloto 2° de la Armada Nacional, Sr. Luis Pardo Villalón.

[15] Diario La Nación, sábado 16 de febrero de 1929. Wilkins ha despejado la incógnita de la zona antártica. Pág. 1.

Avión Lockheed Vega utilizado por Hubert Wilkins en su exploración antártica.

(De nuestro enviado espacial señor Rafael Rojas V.)

UN AUTOGRAFO DE WILKINS PARA "LA NACION"

"Con mis sinceros agradecimientos y apreciación para Chile, cuyo pueblo tan generosamente prestó desinteresada ayuda a mi difunto jefe, Sir Ernest Shackleton. — HUBERT WILKINS".

Interesante reconocimiento y testimonio de aprecio por parte de Wilkins hacia el pueblo chileno

Por otra parte y tal como ya lo había señalado, el explorador estadounidense Richard E. Byrd había establecido cerca de la antigua estación de invierno de Amundsen, un gran campamento bautizado como Little America I, en la barrera de hielo de Ross. Para el desembarco de los materiales necesarios para construir su refugio antártico, había utilizado trineos tirados por perros esquimales como también unos vehículos para la nieve. Asimismo se desembarcaron y transportaron los tres aviones a utilizar en las distintas exploraciones: un trimotor Ford y dos aviones monomotores Fairchild y Fokker.

Mapa de las operaciones de la expedición de Byrd

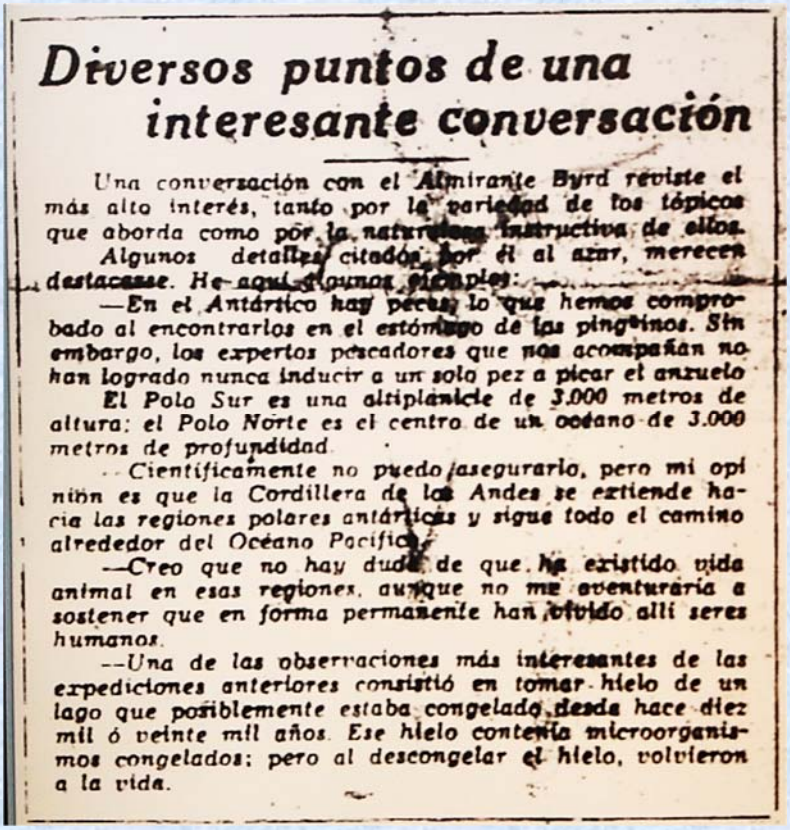
Existen registros de vuelos a principios de 1929, más específicamente el 17 de noviembre de 1929, cuando con el trimotor Ford tripulado por Bernt Balchen como piloto y Byrd de copiloto, junto al fotógrafo Ashley McKinley, despegó de la base antártica rumbo al Sur. Meses más tarde en noviembre de ese mismo año, volaría nuevamente en demanda exploratoria del Polo Sur.

Bernt Balchen 7 de marzo de 1929

Byrd regresó por segunda vez a la Antártica en 1934 y ahora desde una renovada estación denominada Little America II, -ampliada y reubicada en una zona aledaña al antiguo refugio- Byrd continuó la cartografía aérea de la Tierra de Marie Byrd hasta la Cordillera de la Reina Maud. Ambas expediciones incluyeron personal de investigación científica.

La tercera empresa de Byrd (verano de 1939/1940) estudió los alrededores con aviones y trineos tirados por perros desde dos estaciones de invernada (East Base en la costa este de la Tierra de Graham y Little America III), y amplió así de manera decisiva los conocimientos de las expediciones anteriores. Esta expedición también dejó tras de sí en el continente antártico, *banderas* y *antecedentes* que permitían documentar una eventual reclamación territorial por parte de Estados Unidos.[16]

16 Lüdecke, Cornelia. *Primeros Exploradores Antárticos Desde el siglo XVIII.* 2015.



Diversos puntos de una interesante conversación

Una conversación con el Almirante Byrd reviste el más alto interés, tanto por la variedad de los tópicos que aborda como por la naturaleza instructiva de ellos. Algunos detalles citados por él al azar, merecen destacarse. He aquí algunos ejemplos:

—En el Antártico hay peces; lo que hemos comprobado al encontrarlos en el estómago de los pingüinos. Sin embargo, los expertos pescadores que nos acompañan no han logrado nunca inducir a un solo pez a picar el anzuelo.

El Polo Sur es una altiplanicie de 3.000 metros de altura; el Polo Norte es el centro de un océano de 3.000 metros de profundidad.

—Científicamente no puedo asegurarlo, pero mi opinión es que la Cordillera de los Andes se extiende hacia las regiones polares antárticas y sigue todo el camino alrededor del Océano Pacífico.

—Creo que no hay duda de que ha existido vida animal en esas regiones, aunque no me aventuraría a sostener que en forma permanente han vivido allí seres humanos.

—Una de las observaciones más interesantes de las expediciones anteriores consistió en tomar hielo de un lago que posiblemente estaba congelado desde hace diez mil ó veinte mil años. Ese hielo contenía microorganismos congelados; pero al descongelar el hielo, volvieron a la vida.

El Mercurio, viernes 26 de abril 1940

INFORMACIONES GENERALES

ALMIRANTE BYRD FUE CONDECORADO CON LAS INSIGNIAS DE GRAN OFICIAL

La entrega de la condecoración se realizó en el Salón Rojo de la Cancillería.—Palabras del Dr. Sáenz.

RECEPCION EN LA EMBAJADA DE EE. UU.

Durante el día de ayer continuaron realizándose en esta capital los festejos en honor del almirante Richard Byrd.

Por la mañana, el distinguido huésped acompañado de personal de la Embajada recorrió diversos paseos públicos y los alrededores de la capital.

UNA CONDECORACION DEL GOBIERNO

En la tarde de ayer se llevó a efecto con todo brillo en el Salón Rojo de la Cancillería la ceremonia de entrega de la condecoración "Al Mérito", en el grado de Gran Oficial, al almirante Byrd, que le ha concedido el Gobierno como un reconocimiento a su vasta labor científica.

Se encontraron presentes en esta ceremonia el Canciller Dr.

MOVILIZACIÓN

EL MONU... NIC...

El General Francisco Ja... do del Alcal... don Guillerm... grama por ... palidad de ... vita a la in... numento eri... dad al auto... na", como t... nueva pavim... se efectuarán... go 28 a las ...

Por el mis... vita a toda... han coopera... del monume... se nos enca... conocimiento

El día jueves 25 de abril de 1940, el Contraalmirante Richard E. Byrd era distinguido con la Orden al Merito de Chile

La primera expedición noruega (verano de 1929/1930), patrocinada por el cónsul Lars Christensen y bajo la dirección de Nils Larsen, realizó un sondeo aéreo de la Tierra de Enderby. Esta expedición comprendió la realización de extensos raids aéreos de fotografía sobre la costa antártica, comprendiendo la zona entre la Tierra del Emperador Guillermo II y la Tierra de Enderby, así como a lo largo de la Costa del Príncipe Harald descubierta por ellos, cuya posesión fue esta vez, reclamada por Noruega.

Durante la segunda expedición (1929-1931), del australiano Douglas Mawson[17], se cartografió la costa entre 75°E y 45°E, tanto desde un barco como desde un avión, la cual resultaría en la formación y posterior reclamación del Territorio Antártico Australiano en 1936.

Douglas Mawson 1912. (Fotografía: Frank Hurley)

Otras expediciones aéreas importantes fueron: las dirigidas por el estadounidense Lincoln Ellsworth, que atravesó el continente en 1935 con cuatro aterrizajes intermedios, desde la Isla Dundee (Península Antártica) hasta Bahía de las Ballenas y realizó nuevos descubrimientos como las montañas de la Cordillera Eternity.

También, los noruegos condujeron una gran expedición aérea entre 1938 y 1939. A esta se agregan, la expedición del Servicio Antártico Estadounidense entre 1939 y 1941; la expedición británica a la Tierra de Graham (Tierra de O'Higgins), bajo la dirección del inglés John Rymill, quien invernó dos años para llevar a cabo un intensivo programa meteorológico, geológico, glaciológico y biológico. Para explorar la Península Antártica Occidental, utilizó un avión y por tierra unos trineos tirados por perros, comprobando finalmente que la Tierra de O'Higgins, si está unida al continente Antártico.

[17] Mawson había rechazado una invitación para unirse a la *Expedición Terra Nova* de Robert Falcon Scott en 1910; el geólogo australiano Griffith Taylor fue con Scott en su lugar. Mawson decidió dirigir su propia expedición, la *Expedición Antártica de Australia*, hacia King George V Land y Adelie Land, el sector del continente antártico inmediatamente al sur de Australia, que en ese momento estaba casi completamente inexplorado. La expedición, utilizando el barco SY Aurora comandado por el capitán John King Davis, partió de Hobart el 2 de diciembre de 1911, aterrizó en el cabo Denison (llamado así por Hugh Denison, uno de los principales patrocinadores de la expedición) en Commonwealth Bay el 8 de enero de 1912, y estableció la base principal. Un segundo campamento estaba ubicado al oeste en la plataforma de hielo en Queen Mary Land. El cabo Denison resultó ser implacablemente ventoso; La velocidad promedio del viento durante todo el año fue de aproximadamente 50 mph (80 km / h), con algunos vientos aproximándose a 200 mph (320 km / h). Construyeron un refugio en la capa rocosa y pasaron el invierno a través de tormentas de nieve casi constantes. Mawson quería hacer una exploración aérea y trajo el que sería el primer avión a la Antártica. El avión, era un Vickers R.E.P. Tipo Monoplano, el que debía ser volado por Francis Howard Bickerton. Lamentablemente se dañó en Australia, poco antes de que partiera la expedición, por lo que se cambiaron los planes, usándose como un tractor con esquís. Sin embargo, el motor no funcionó bien en el frío, por lo que fue retirado y devuelto a Vickers en Inglaterra. El fuselaje del avión en sí, fue abandonado. En enero de 2009, fragmentos de la aeronave fueron redescubiertos por la Fundación Mawson's Huts, que está restaurando las chozas originales.

En el verano austral de 1938/1939 una expedición alemana salió en secreto de Hamburgo hacia la Antártica, a bordo del buque-catapulta MS Schwabenland, bajo el mando del explorador Alfred Ritscher. La nave era capaz de transportar aviones[18] y para la expedición fue reforzado su casco y algunas estructuras mejoradas para soportar el frio.

MS Schwabenland

La expedición tenía 33 miembros, además de la tripulación de la nave, compuesta por 24 personas. El 19 de enero de 1939 el buque llegó a la Costa de la Princesa Marta en la Tierra de la Reina Maud, estableciendo una base temporal en tierra.[19] Durante esta expedición se voló sobre un área de 600.000 kilómetros cuadrados aproximadamente, utilizando los dos botes voladores Dornier Do J II, que lanzados desde una catapulta de vapor en el barco de la expedición, hicieron posible el reconocimiento detallado de una región que hasta entonces era desconocida, ubicada entre los 14°O y 20°E y entre los 70° y 75° Sur dentro de la Tierra de la Reina Maud. [20]

La expedición bautizó los territorios ahora conocidos como Nueva Suabia (*Neuschwabenland*) junto con sus cordilleras, y con las aproximadamente 11,000 fotografías aéreas tomadas, se construyó una de las cartas más informativas del interior de la Antártida de esa época, cubriendo unos 350 000 km². La Segunda Guerra Mundial impidió la continuación de las investigaciones planeadas, ya que Ritscher estaba preparando otra expedición con aviones de esquí mejorados, de modo de poder adentrarse en el continente.

[18] El Buque catapulta MS Schwabenland fue prestado por la Lufthansa para realizar lo que era la Tercera Expedición Antártica Alemana de 1938-1939. El barco zarpó en secreto desde Hamburgo el 17 de diciembre de 1938, transportando un complemento de unos 82 hombres y dos hidroaviones Dornier Wal Do J II.

[19] Ahumada, Benicio Oscar. *Primeras Travesías Aéreas en el Continente Antártico*. 2012.

[20] https://es.wikipedia.org/wiki/Nueva_Suabia. En la actualidad corresponde a una reivindicación costera indefinida por parte de Noruega, realizada en 1939 a raíz de esta expedición alemana.

Otros de los vuelos importantes a considerar sobre el territorio antártico, son los realizados por la Armada Argentina, quienes a inicios de la década de los cuarenta, llevó a cabo un ambicioso plan de exploración antártica, no sólo realizando navegaciones de reaprovisionamiento y control sobre su territorio reclamado en las Georgias del Sur e Islas Orcadas, sino que explorando las tierras de la península antártica a fin de instalar faros, refugios y establecimientos permanentes. La Armada consideraba de acuerdo con las otras experiencias extranjeras adquiridas en el campo antártico, que estas exploraciones deberían contar con la ayuda de una aeronave que pudiera ayudarlos en la navegación y cubrir un mayor territorio de exploración.

Para lograr sus objetivos, obtuvo la autorización para disponer de un buque con características especiales que permitieran su navegación antártica y que pudiera llevar una cubierta para trasladar una aeronave y también un par de plumas para poder izarlo y arriarlo. El avión elegido para llevar fue el Boeing modelo 76 D1 "Stearman" perteneciente a la Escuadrilla Aeronaval N° 1, al cual se le acondicionaron flotadores, un receptor de RT, radiogoniómetro y una cámara fotográfica.

Boeing Stearman que tomó parte en la campaña antártica de 1942.

En enero de 1942[21], zarpaba desde el puerto de Ushuaia, el *Primero de Mayo* al mando del capitán de fragata Alberto Oddera rumbo a la isla Decepción, donde arribó temprano el 6 de febrero. Durante ese día en Decepción, se preparó el avión Stearman, el que realizaría su primer vuelo al día siguiente, al mando del teniente de fragata aviador Eduardo Lanusse junto al Radio operador y fotógrafo, Cabo primero aeronáutico Antonio Guillermo Silva.

Dado el éxito obtenido y los datos y fotografías tomadas, el transporte zarpó el día 10, rumbo al archipiélago de Melchior. Los vuelos realizados durante esta campaña antártica, que se extendieron hasta el 18 de febrero entregaron un total de 30 horas de vuelo, donde se pudo realizar un relevamiento fotográfico en la ruta Melchior - Islas Argentinas por el estrecho Schollaert y por el Gerlache pudiendo recoger una importante información glaciológica siendo aprovechada tanto para la confección de cartas de navegación y establecer derroteros que brindaran mayor seguridad en las próximas campañas.

21 Ahumada, Benicio Oscar. "*Primeras Travesías Aéreas en el Continente Antártico*" http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/PrimerasTravesiasAereasAntartida.htm

Sabemos que el Gobierno de Chile no permaneció ajeno ante esta serie de exploraciones, hitos y reclamaciones territoriales, ya era de justicia, el recordar lo que el derecho y la razón le otorgan. Como no es el propósito de este artículo ahondar en el tema de los derechos de Chile en el continente austral, no quisiera tampoco continuarlo, sin volver a citar en esta exposición de datos, el crucial año de 1940, cuando quizás como respuesta a la reclamación hecha el 14 de enero de 1939, por Noruega sobre el territorio antártico comprendido entre los meridianos 0° y 20°, situación que inquietó al Gobierno chileno, incentivando la urgencia para establecer una comisión especial que examinara los intereses del país en la Antártica (Decreto N° 1541 de septiembre de 1939), y trabajara en la definición del Territorio Antártico Nacional, situación que gestó ese importante decreto donde el Presidente Pedro Aguirre Cerda, precisaba límites oficiales entre los meridianos 53° y 90° W para nuestra justa reclamación y junto con ello, ponía sobre el tapete político y ciudadano, nuestra inactividad ante asuntos tan relevantes como los que eran no solo el declarar jurisdicción, sino que también lo era el ejercer la soberanía. A este propósito ayudaría una importante película que habían filmado dos oficiales de la Armada Nacional, los tenientes Federico Bonert Holzapfel y Exequiel Rodríguez Salazar, quienes entre febrero y abril de ese año, habían participado de la tercera Expedición del Almirante Richard Byrd, observando no sólo la importancia y beneficios que la exploración aérea representaba dentro de ella, sino la importancia de afianzarse como Nación en el concierto antártico.

Lamentablemente, el terremoto del año anterior, la segunda guerra y otros asuntos internos postergaron nuestra Primera Expedición Antártica para fines de 1946 e inicios de 1947. Hecho relevante que motivó que como natural recompensa el justo primer nombre para la primera base antártica chilena, fuera la de Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "*Soberanía*". Como el relato de su fundación guarda especial significación para el autor[22] de esta nota, dejaremos su desarrollo para una próxima futura publicación.

Como es natural, en Chile se consideraba que los derechos antárticos llegaban hasta la línea del Tratado de Tordesillas, no obstante, en consideración de la reclamación de derechos argentinos, se fijó en el decreto el límite de su reclamación en un meridiano situado más al occidente (el de 53° Oeste), excluyendo a las islas Orcadas del Sur. Sin embargo, Argentina protestó formalmente por el decreto mediante una nota de fecha 12 de noviembre de 1940, rechazando su validez y expresando una potencial reclamación a la misma área. También a su vez, el Reino Unido protestó el 25 de febrero de 1941.

Para fines de 1940, Argentina y Chile tendrán una mutua consideración, al reconocerse ante el concierto internacional como naciones hermanas que buscan la Paz sin desconocer *"... que Chile y Argentina tienen derechos indiscutibles de soberanía en la zona polar denominada Antártida americana"*.

Luego a mediados de esta misma década, Argentina secundada por Chile, harán ver ante la OACI, la necesidad de proyectar la Región sudamericana (SAM) hasta el Polo Sur, entre los meridianos 25° y 90°, lo que es aprobado como una recomendación al Consejo de la OACI, con el voto en contra del Reino Unido y Holanda, recomendación que queda en estudio por el Consejo.

Antes de finalizar la década, el 4 de marzo de 1948, Chile y Argentina firmarán un mutuo acuerdo en la protección y defensa jurídica de sus derechos territoriales antárticos, reconociéndose mutuamente:
(...) hasta tanto se pacte, mediante acuerdos amistosos, la línea de común vecindad en los territorios antárticos de Chile y la República Argentina, declaran:

[22] Mi padre, Norberto Traub Krebs, un distinguido oficial de marina participó de esta señera expedición, por lo que les podré narrar y compartir documentos que en propiedad, describen la homérica tarea desarrollada para llevar a cabo el establecimiento de nuestra Primera Base Antártica.

1) Que ambos Gobiernos actuarán de común acuerdo en la protección y defensa jurídica de sus derechos en la Antártica sudamericana, comprendida entre los meridianos 25° y 90°, de longitud oeste de Greenwich, en cuyos territorios se reconocen Chile y la República Argentina, indiscutibles derechos de soberanía.

Al respecto y sólo para reseñar un hecho interesante de este período, sea entendido que durante la época de la Segunda Guerra Mundial y los años que la precedieron a su término, el tema antártico fue tratado muy diferente a lo que hoy se estila gracias al Tratado Antártico.

Volviendo al asunto medular de los vuelos antárticos, amarizajes, anevizajes y aterrizajes, nuestra operación aérea antártica tuvo su punto de partida el 15 de febrero de 1947.

Esta aventura aérea nacional, se iniciaba el 8 de enero de 1947 con el zarpe desde Valparaíso la Fragata *Iquique* de Armada Nacional, en ella venían parte importante del Contingente de personas que formarían la Primera Expedición Antártica Chilena compuesta por personal de la Armada de Chile, Ejército de Chile, Fuerza Aérea de Chile, un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores; un cineasta; cinco escritores; periodistas, historiadores, meteorólogos, naturalistas; biólogos marinos; un fotógrafo y tres oficiales de la Armada argentina: Oscar Rousseau, Capitán de Corbeta; Constantino Fragio, Teniente de Navío y Guillermo Aliaga, Teniente de Fragata.

Pocos días más tarde, salía del mismo puerto un segundo buque, el Transporte *Angamos* el cual llevaba sobre su cubierta, un hidroavión de la Fuerza Aérea de Chile, el Vought Sikorsky OS2U "Kingfisher" de matrícula Nº308.

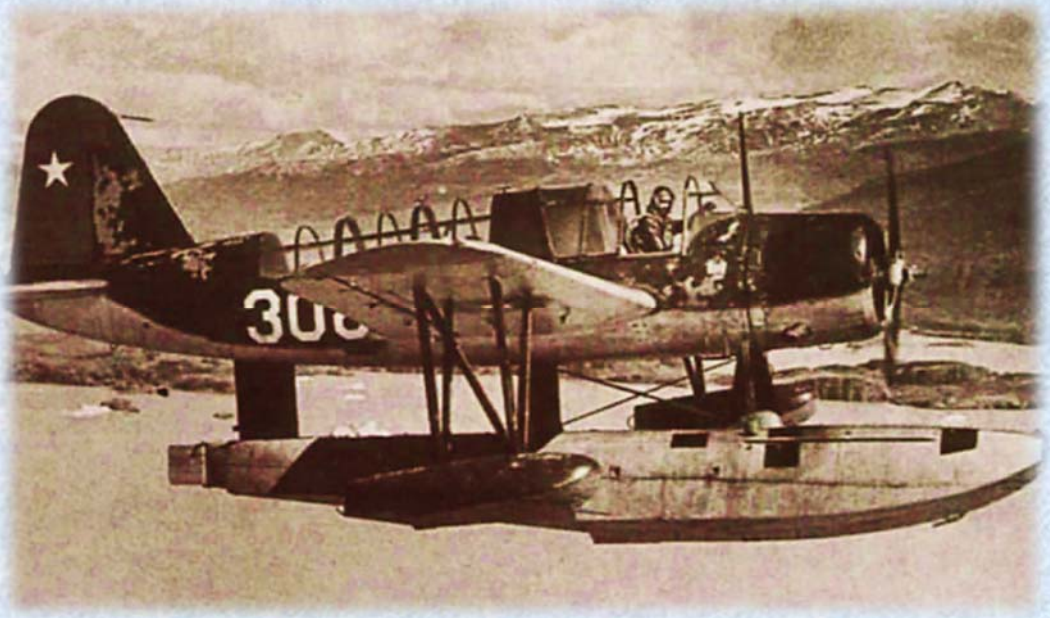
A medida que arribaban las naves al Continente Antártico, fueron reconociendo y explorando *"estas tierras chilenas*". Islas y canales salpicados de témpanos, los cuales eran sorteados virginalmente, pues un solo error podría llegar a ser fatal.

Casi un mes después del zarpe de estas dos naves, se fundaría en la Antártica Chilena, la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "*Soberanía*". El testimonio epistolar conservado por uno de los oficiales que iba en esa expedición, relata lo sucedido ese 6 de febrero de 1947, con éstas palabras:

El Comodoro Federico Guesalaga da lectura al Acta de fundación

"…con gran solemnidad se izó la bandera chilena junto a la casa recién construida, para los que se van a quedar todo el año en ella, y se tomó posesión en forma oficial de estas tierras, junto con la izada de la bandera se firmó un pergamino de los cuales un ejemplar queda en los cimientos de la casa y el otro en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores, fue un imponente espectáculo que llenó de emoción a todo el mundo. 156 hombres cantando la Canción Nacional que vibraba entre los hielos de los glaciares; me sentía orgulloso de estar entre estos 156".

Transcurrieron algunos pocos días, cuando por la tarde del 15 de febrero de 1947, se produjo un nuevo evento que deslumbraba a los presentes, *despegó desde el mar antártico*, el primer avión de la Fuerza Aérea de Chile, sumándose así con sus alas, al esfuerzo nacional emprendido para consolidar nuestra soberanía en las inmensidades antárticas.



Arturo Parodi Alister en el hidroavión Vought Sikorsky OS2U "Kingfisher" Nº308

El vuelo pionero del teniente Arturo Parodi Alister en el hidroavión Vought Sikorsky OS2U "Kingfisher" Nº308 perteneciente al Grupo N°2 de Quintero, iniciaba una apretada cronología que hasta la fecha, ha continuado proyectándose hacia el futuro.

Este primer vuelo se inició a las 16:03 hrs tuvo una duración de 30 minutos y se realizó sobre bahía Soberanía y la Isla Decepción.

En el corto tiempo que duró esta expedición se realizaron sobrevuelos de exploración que sumaron unas 22 horas de vuelo del Kingfisher, correspondiendo casi 20 horas al piloto Humberto Tenorio Iturra.

En esas misiones se captaron las primeras fotografías aéreas de las islas Shetland del Sur.

Subteniente Erich Burchardt sobrevolando Decepción en 1948

El empleo de aquellos fieles y firmes hidroaviones, duró otras cuatro campañas antárticas más, hasta que en 1953 se dio paso al uso del DHC-2 Beaver montado sobre flotadores, cuyos vuelos apoyaron la exploración y la construcción de las nuevas bases antárticas de la FACH hasta 1957.

Avión de origen canadiense, DHC-2 “Beaver” utilizado en operaciones antárticas entre 1953 a 1957

Algunos años más tarde, el comandante Humberto Tenorio Iturra, veterano de los vuelos antárticos desde 1947, esta vez al mando del Catalina Nº406 bautizado "Skua", unirá por primera vez Punta Arenas con el Territorio Chileno Antártico, el 28 de diciembre de 1955. Este sea quizás, uno de los hitos más importantes junto con el vuelo de los dos aviones Catalina PBY-5A de la Aviación Naval Argentina a comienzos de 1952, tras realizar el vuelo directo entre Río Grande en Argentina e isla Decepción en la Antártica, donde la nación hermana, tenía establecida una pequeña base[23].

Avión OA 10 Catalina Nº406 bautizado "Skua"

En adelante otros vuelos, tripulaciones y aviones irán sucediéndose en la Antártica Chilena. Helicópteros Bell 47D desde el año 1953 con el Capitán de Bandada don Edgardo Vera Maldonado, y más tarde, los anfibios Grumman SA 16 B "Albatross" iniciarán desde 1958, sus vuelos directos.

Si bien no tiene cabida directa en este artículo, pero dada su importancia no puedo dejar de mencionar, sea el hecho que para acercar aquel lejano territorio al mundo, se realizará el 22 de diciembre de 1956, un sobrevuelo de un Douglas DC-6B, matrícula CC-CLDA de LAN-Chile, señalado en la historia de la aviación comercial mundial, como el *primer vuelo de turismo realizado sobre la Antártica*.

La furia telúrica en isla Decepción, que en diciembre de 1967 destruyó la Base Antártica Presidente Pedro Aguirre Cerda y el Centro regional Meteorológico para la Antártica Americana, condujo dos años más tarde, a la fundación en isla Rey Jorge, del Centro Meteorológico Presidente Eduardo Frei Montalva.

Con ello vino en 1980, la construcción del aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin y en 1984 a la de la Villa de las Estrellas, el primer poblado chileno en la Antártica.

Gracias a este nuevo aeródromo, inaugurado por la Fuerza Aérea de Chile para celebrar su Cincuentenario, la institución se consolidó en su liderazgo antártico, operando con aviones "Twin Otter" y C130 H "Hércules".

[23] Barriga Kreft, Sergio. *El vuelo del Skua*. Revista Aerohistoria N°12. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. 2019

Con el nuevo aeródromo operativo, vinieron esos primeros “aterrizajes” en el Territorio Chileno Antártico, los primeros de ellos, tras un rápido toque y despegue efectuado por el avión C-130 “Hercules” N°996 del Grupo de Transportes N°10, al mando del entonces Comandante de Grupo (A) Jaime Parra Santos, aterrizaban en la nueva pista, dos aviones Twin Otter del Grupo de Aviación N°6 de la Fuerza Aérea de Chile. Era el martes 12 de febrero de 1980.

A este nuevo hito de la aviación nacional antártica, vino una segunda prueba definitiva para la nueva pista, un mes más tarde, a las 11.37 horas del sábado 22 de marzo de 1980, aterrizaba un C-130 Hercules, “*no sin antes haber lanzado por vez primera un grupo de paracaidistas”,* [24] los que participarían en los actos de homenaje del cincuentenario de la Fuerza Aérea de Chile en el Territorio Antártico.

Primeras operaciones en la pista del Aeródromo Teniente Marsh. Delante del Hércules, un helicóptero Hiller junto a un compresor.

A estas operaciones iniciales de la Fuerza Aérea de Chile, luego se sumarían aviones CASA 235 del Ejército de Chile, CASA 212-100 y Lockheed P-3 ACH "Orión" de la Aviación Naval a los que se agregaron los Beechcraft BE-200 de la DGAC para la inspección en vuelo de las radioayudas.

También han hecho lo propio, los aviones civiles Piper Twin Comanche en febrero de 1981 y el monomotor Beechcraft V-35B Bonanza en febrero del 2006; también las aerolíneas magallánicas TAMA en marzo de 1981, Aeropetrel y Aerovías DAP que vuela hasta la actualidad. En esta larga lista, no debemos olvidar el primer jet comercial, un BAE 146 de LanChile, que aterrizó en enero de 1990 con pasajeros.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

[24] Revista Fuerza Aérea N°154. Volumen XXXIX, julio – diciembre de 1980

Pioneros Aéreos Antárticos

La isla Decepción, en el territorio antártico, ha sido testigo de algunos hechos que fueron pioneros en la actividad aérea de ese continente.

El año 1967, el Coronel de Aviación Mario Jahn Barrera, Jefe del Departamento Antártico de la época, dispuso se construyera, en la Base de la Fuerza Aérea de Chile en esa isla, una pequeña losa para el estacionamiento de aviones Grumman del Grupo de Aviación N° 2, que amarizaban en el centro de la bahía. Debemos recordar que en esa época, no se disponía de pista de aterrizaje en la Antártica.

La isla Decepción, con forma de picarón, con una bahía de aguas tranquilas y una pequeña entrada que conecta con el mar de Drake, es una caldera volcánica que se presumía apagada, ¡gran error!. El 4 de diciembre de 1967 despertó el volcán y empezó una violenta erupción a sólo un kilómetro de la Base chilena.

CDA (A) Mario Jahn Barrera

Volcán en Isla Decepción

El volcán Chaitén, también nos sorprendió, cuando hizo erupción después de haber estado sin actividad alrededor de 5.000 años, según nuestros registros.

Ese mismo año, el Comandante de Grupo Edgardo Vera Maldonado, comandante del Grupo de Aviación N° 2, hizo su quinto arribo, amarizando en esa tranquila bahía, comandando una escuadrilla de tres aviones Grumman. Luego de un movido vuelo desde Punta Arenas y amarizar en isla Decepción, les esperaba la losa ya construida, lo que les permitió formar una base de operaciones, para hacer vuelos de exploración hacia el Sur y sobrevolar la península antártica.

Rápidamente estos avezados pilotos se habituaron a amarizar y despegar desde la bahía de isla Decepción y por primera vez lograron sobrevolar la península antártica más allá del círculo polar, donde no llegan los rayos del sol en el invierno del hemisferio sur.

En ese vuelo, iba un periodista encargado de relatar ese histórico vuelo. Cuando el Navegante dio por alcanzado el objetivo, el periodista le pregunta al piloto, Capitán Carlos Lamilla Cornejo, ¿Capitán, que le parece ser el piloto de este memorable vuelo?, a lo que el Capitán respondió "*me siento el descueve",* expresión poco ortodoxa para la época, el periodista enmudeció ya que asumió que le había malogrado su grabación.

Después de la erupción volcánica ocurrida el 4 de diciembre de 1967, que destruyó el Centro Meteorológico de la Base Pedro Aguirre Cerda en isla Decepción, Chile inició la búsqueda de un lugar en la Antártica para reemplazarlo; por ser un compromiso asignado a nuestro país por la OACI, organismo de la ONU.

LA PRENSA

PUNTA ARENAS, Martes 5 de

Violenta erupción volcánica hubo en la Isla Decepción

EVACUADA LA BASE PEDR O AGUIRRE CERDA DE LA FACH

PERSONAL ESTA CON ING LESES EN CALETA BALLENERO

Tanto Argentina como Chile habían hecho estudios con fotografías aéreas para encontrar un lugar para la construcción de una pista de aterrizaje. Chile, por su parte, envió un avión DC-3 que fotografió la isla Rey Jorge, con las cuales los expertos llegaron a la conclusión que no había un lugar óptimo para dicha construcción.

Sin embargo, después de la construcción del Centro Meteorológico, se estimó que se podría construir una pista con un trabajo titánico de remoción y emparejado del terreno.

Años después, en una recepción en la que se encontraba el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General Fernando Matthei Aubel, se le acercó un Comodoro Argentino y le preguntó ¿Cómo se le ocurrió ordenar la construcción de una pista de aterrizaje en la isla Rey Jorge?, porque nosotros hicimos los estudios y concluimos que era imposible, a lo que el General Matthei respondió con su humor alemán: *"de puro ignorante, yo no sabía que no se podía hacer".*

La explicación sobre la pista construida en ese terreno llamado "permafrost" no es simple, requiere de una complicada extracción de la abundante cantidad de agua que tiene el lugar, que lo convierte en barro y que hace que las ruedas del avión se entierren poniendo en peligro la operación aérea.

La pista se inauguró el 22 de marzo de 1980, con las debidas precauciones que requieren las operaciones en ese tipo de terreno.

La solución definitiva para esta importante pista "Teniente Marsh" de nuestro país, que se encuentra en la Base Aérea "Presidente Eduardo Frei Montalva", se encontró con la cooperación y asesoría canadiense, quienes poseen varias pistas de aterrizajes de este tipo, cercanas al Polo Norte, empleando complejas y eficientes técnicas de drenaje y dotándolas de vehículos barre nieve, que permanentemente están retirándola y lanzándola varios metros fuera de la pista, para que esté siempre seca y entregue seguridad en la operaciones aéreas.

Chile, posee una pista de aterrizaje en la Antártica Occidental, trampolín que nos permite volar hasta el Polo Sur. De esta manera, tiene el control del espacio aéreo asignado por la ONU, a través de la OACI (Organización Aeronáutica Civil Internacional).

GAV Jorge Iturriaga Moreira
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

DHC-6-300 Twin Otter de Aerovías DAP en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas. (Fotografía: Alberto Fortner.)

Twin Otter Antártico

Exactamente hace treinta y un años atrás, se iniciaba la aventura antártica de la empresa magallánica Aerovías DAP. El 12 de febrero del año 1989, culminaban los esfuerzos por unir comercialmente Punta Arenas con el Aeropuerto "Teniente Rodolfo Marsh" en la Isla Rey Jorge en el Territorio Chileno Antártico.

Podemos determinar que la historia de la compañía comienza en el año 1980, cuando el empresario Domingo Andrés Pivcevic, visualizando la inexistencia de un sistema aéreo que sacara del aislamiento a la zona austral y patagónica de Chile, crea Aerovías DAP, y concreta el 20 de septiembre de ese año, la adquisición de una aeronave De Havilland Canadá DHC-6-300 "Twin Otter".

Este avión, número de serie 709, había realizado su roll out el 29 de mayo de 1980, y su primer vuelo fue un mes más tarde el 26 de junio, en dependencias de la fábrica De Havilland Inc. en Downsview, Ontario, Canadá.

Posteriormente es entregado a su flamante dueño, la empresa británica Brymon Airways, luciendo los colores corporativos de la misma.

Hermosa imagen del Twin Otter de Brymon Airways en Plymouth, UK. (Fotografía: Sheldon Benner.)

Unos meses después, el 20 de septiembre el avión será adquirido por Aerovías DAP, manteniendo los colores y el diseño de la aerolínea inglesa, y recibiendo la matrícula nacional CC-CHV.

Una vez en el país, el Twin Otter realiza vuelos charter y turísticos en la región austral de Chile, para luego crear destinos regulares a Porvenir, Puerto Williams, Punta Catalina y Posesión.

Luego de unos años de operaciones y ampliación de las rutas, que incluyeron localidades en Argentina, el desafío pendiente era la Antártica chilena.

El momento llegó el día 12 de febrero del año 1989, cuando se requirió de una evacuación aeromedicina desde el territorio antártico a Punta Arenas.

Aerovías DAP, era la única empresa que prestaba ese servicio en la región, razón por lo cual, aceptó el desafío, despegando el avión Twin Otter con los pilotos Sergio Cortés y Luis Utman, además del tripulante mecánico Rigoberto Rosas desde el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, con destino al Aeródromo Guardiamarina Zañartu de Puerto Williams, lugar donde el avión fue reabastecido de combustible.

En forma exitosa se cumplió el primer vuelo comercial a la Antártida realizado por la empresa regional Aerovías Dap. El lunes recién pasado arribó a la base Rodolfo Marsh de la Fuerza Aérea de Chile el avión Twin Otter, que ayer regresó a Punta Arenas. En la fotografía, de izquierda a derecha, aparece uno de los pilotos, Luis Utman; el ejecutivo de Dap, Alex Pivcevic; el jefe de la base Marsh, comandante de grupo Héctor Barrientos y el subgerente de "La Prensa Austral", Oscar González. En segundo plano la aeronave posada en el continente antártico (Información en página 4).

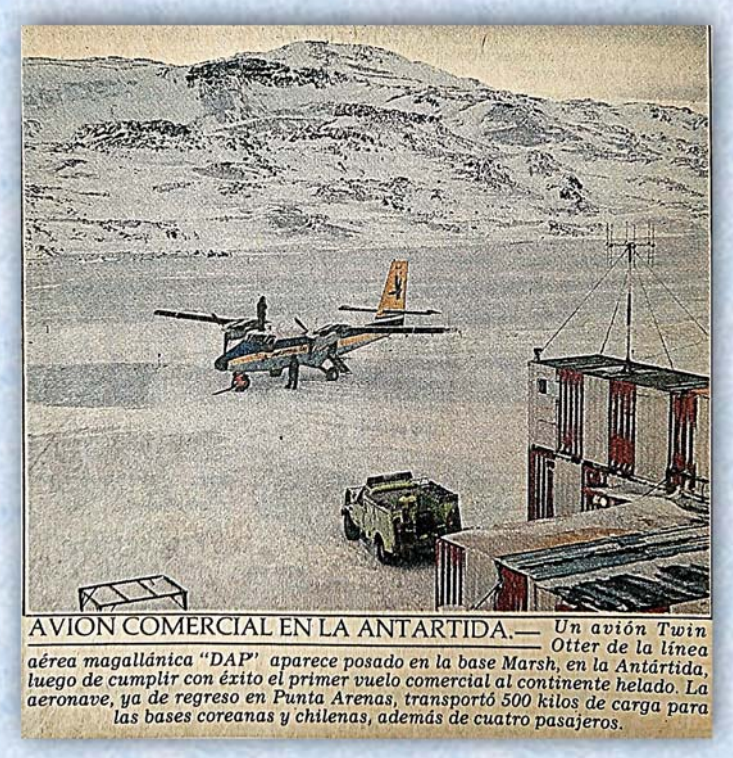
Así informaba el Diario La Prensa Austral de Punta Arenas, el exitoso vuelo, vía Tania Pivcevic.

Después de esta operación, prosiguió el vuelo en demanda del antártico aeródromo, al cual arribó sin novedad luego de unas largas tres horas de vuelo.

Comenzaban de esta manera los vuelos comerciales al continente helado. Si bien es cierto, no fue el primero, antes había llegado el Beechcraft BE-90 de Transportes Aéreos Magallánicos (TAMA) y el Cessna 404 de Aeropetrel, pero estas compañías no siguieron efectuando vuelos regulares.

El avión posado en Aeródromo Teniente Marsh. (Fotografía: Diario el Austral de Punta Arenas, vía Tania Pivcevic.)

El regreso vía Puerto Williams, se efectuó el mismo día, arribando a Punta Arenas a las 03.00 am del día 13. Aerovías DAP anunciaba el día 19 de mayo de 1989, la apertura regular de los vuelos a la Antártida con el Twin Otter.



AVION COMERCIAL EN LA ANTARTIDA.— *Un avión Twin Otter de la línea aérea magallánica "DAP" aparece posado en la base Marsh, en la Antártida, luego de cumplir con éxito el primer vuelo comercial al continente helado. La aeronave, ya de regreso en Punta Arenas, transportó 500 kilos de carga para las bases coreanas y chilenas, además de cuatro pasajeros.*

El diario el Mercurio de Santiago, informaba del histórico vuelo del Twin Otter de Aerovías DAP. (Colección Claudio Cáceres Godoy.)

Tríptico de la compañía publicitando los vuelos antárticos. (Colección Claudio Cáceres Godoy)

Hoy la compañía, es la única aerolínea en el mundo que vuela en operaciones regulares al continente helado chileno, lo hace en modernos aviones BAE-146, entre los meses de octubre y abril de cada año, atendiendo las demandas de misiones científicas, pasajeros que llegan en cruceros y excentricidades como llevar al grupo de rock "Metallica" en el año 2013.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Fernández Donoso, Alberto. *La Aviación en Magallanes.* DGAC 1994
http://modocharlie.com/2019/02/se-cumplieron-30-anos-del-primer-vuelo-antartico-de-aerovias-dap/
Publicaciones Aerovías DAP
Diario El Austral de Punta Arenas.
Archivos del Autor.

Colaboración:

Tania Pivcevic, Aerovías DAP
Rino Poletti Barrios
Alberto Fortner (QEPD), Brasil
Sheldon Benner, Gran Bretaña

FUERZA AEREA DE CHILE
ESTADO MAYOR GENERAL
DIRECCION DE OPERACIONES

EJEMPLAR N° 02 /HOJA N° 01 /

OBJ.: Declara en receso la Base Aérea Antártica "Teniente Rodolfo MARSH Martin" y crea en carácter experimental el Grupo de Aviación N° 19.

N° 005 /

SANTIAGO, 14 MAR. 1985

ORDEN DE LA COMANDANCIA EN JEFE DE LA FUERZA AEREA.

CONSIDERANDO:

1.- El impulso otorgado por el Supremo Gobierno a las actividades en el territorio antártico chileno, definidas en la Política Antártica vigente.

2.- La participación preponderante que ha asumido la Fuerza Aérea de Chile en el desarrollo de la Comuna Antártica; y

VISTOS:

Las atribuciones que confieren los artículos 248 y 251 del Reglamento Serie "A" N° 1, ORGANICO Y DE FUNCIONAMIENTO DE LA FUERZA AEREA DE CHILE".

ORDENO:

1.- Declárase en receso la Base Aérea Antártica "Teniente Rodolfo MARSH Martin", creada por el Decreto Supremo (AV.) N° 221 de 1980.

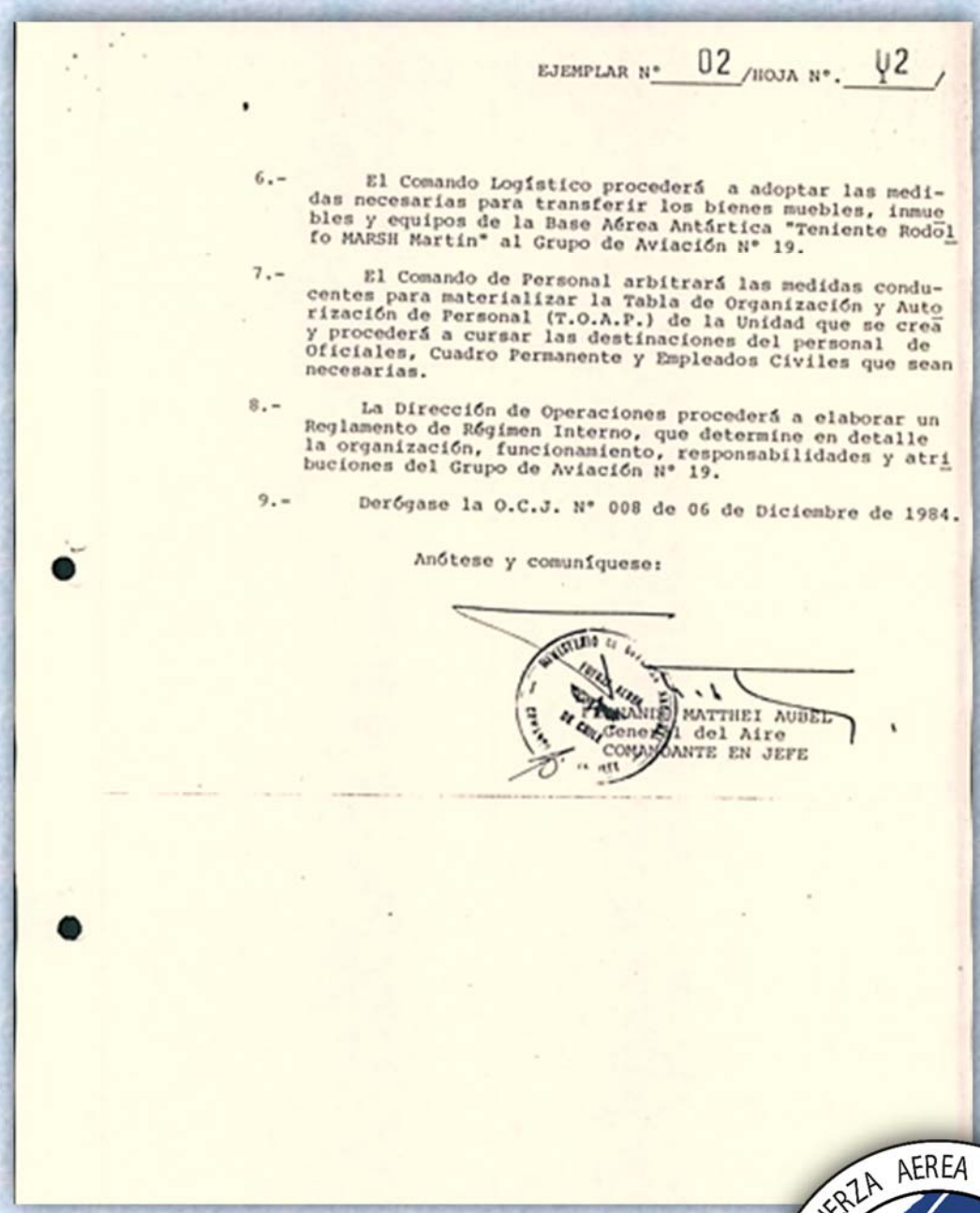
2.- Créase, con carácter experimental, el Grupo de Aviación N° 19, "De Operaciones Antárticas", dependiente de la IV Brigada Aérea, el que se establecerá en el territorio Antártico.

3.- El Grupo de Aviación N° 19 será una Unidad operativa, logística y administrativa, cuya misión será ejecutar operaciones aéreas de enlace, exploración y servicio aéreo de rescate en el Continente Antártico, con el propósito de apoyar el desarrollo y conocimiento del territorio antártico chileno.

4.- La Base Antártica "Teniente Luis CARVAJAL Villarroel" y las demás instalaciones y dependencias existentes, como asimismo las que se creen en el futuro, pasarán a depender del Comandante del Grupo de Aviación N° 19.

5.- El Aeródromo Teniente Rodolfo MARSH Martin, del cual depende el Centro Meteorológico Regional Presidente Eduardo FREI, actualmente asentados en la Base que se declara en receso continuarán funcionando en sus actuales instalaciones.

//.-



EJEMPLAR N° 02 /HOJA N°. 02 /

6.- El Comando Logístico procederá a adoptar las medidas necesarias para transferir los bienes muebles, inmuebles y equipos de la Base Aérea Antártica "Teniente Rodolfo MARSH Martín" al Grupo de Aviación N° 19.

7.- El Comando de Personal arbitrará las medidas conducentes para materializar la Tabla de Organización y Autorización de Personal (T.O.A.P.) de la Unidad que se crea y procederá a cursar las destinaciones del personal de Oficiales, Cuadro Permanente y Empleados Civiles que sean necesarias.

8.- La Dirección de Operaciones procederá a elaborar un Reglamento de Régimen Interno, que determine en detalle la organización, funcionamiento, responsabilidades y atribuciones del Grupo de Aviación N° 19.

9.- Derógase la O.C.J. N° 008 de 06 de Diciembre de 1984.

Anótese y comuníquese:

FERNANDO MATTHEI AUBEL
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

14/03/1985. Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico N°19, con el que se efectúa tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO

Monumento al Tratado Antártico

El Monumento al Tratado Antártico señala y conmemora a los firmantes del Tratado Antártico, que se abrió para su firma en 1959 y entró en vigor dos años después.

Se encuentra[25] cerca del Centro Meteorológico y de Telecomunicaciones Presidente Eduardo Frei Montalva y de las estaciones de investigación Bellingshausen y Escudero en la península Fildes de la Isla Rey Jorge en el sur Islas Shetland de la Antártida.

El monumento fue diseñado y construido por el estadounidense Joseph W. Pearson y ofrecido a Chile. La obra fue instalada y develada en 1999, con ocasión del 40 aniversario de la apertura signataria del Tratado Antártico.

El monumento lleva cuatro placas colocadas posteriormente en los idiomas oficiales del Tratado Antártico (inglés, francés, ruso y español), las que se instalaron en febrero de 2011, contiguas a la versión en inglés que decía:

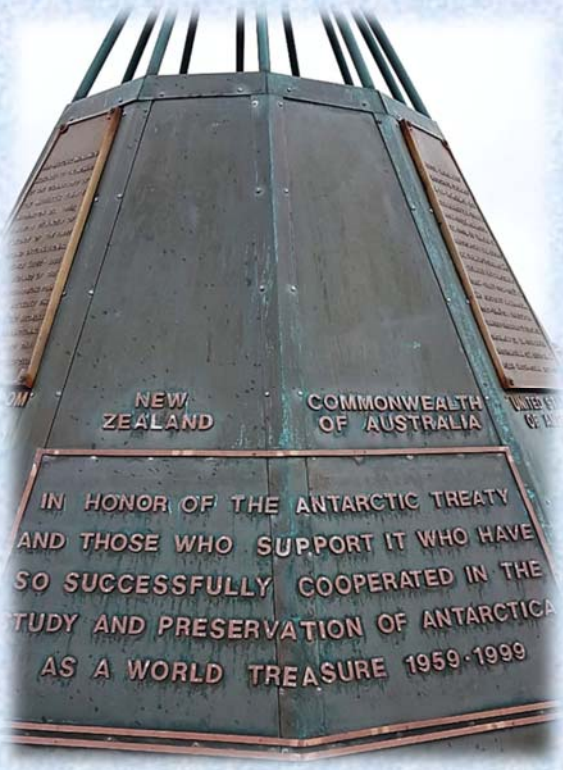
"*Este monumento histórico, dedicado a la memoria de los signatarios del Tratado Antártico, Washington DC, 1959, es también un recordatorio del legado del primer y segundo año polar internacional (1882-1883 y 1932-1933) y de la Internacional Año Geofísico (1957–1958) que precedió al Tratado Antártico y recuerda la herencia de la Cooperación Internacional que condujo al Año Polar Internacional 2007–2008* ".

El monumento ha sido designado *Sitio Histórico* o *Monumento* (HSM 82), siguiendo una propuesta de Chile a la Reunión Consultiva del Tratado Antártico. [26]

---

25 62°12'01"S 58°57'41"O

26 Los sitios y monumentos históricos están protegidos por el Sistema del Tratado Antártico, como una de las tres clases de áreas protegidas antárticas.


NEW ZEALAND
COMMONWEALTH OF AUSTRALIA
IN HONOR OF THE ANTARCTIC TREATY
AND THOSE WHO SUPPORT IT WHO HAVE
SO SUCCESSFULLY COOPERATED IN THE
TUDY AND PRESERVATION OF ANTARCTICA
AS A WORLD TREASURE 1959·1999

СОЮЗ
СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТ-
ИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

REPUBLIEK VAN
SUID·AFRIKA
KONINKRIJK
BELGIË
EN L'HONNEUR DU TRAITE DE
L'ANTARCTIQUE ET A LA MEMOIRE
DE CEUX QUI SE SONT CONSACRES
A L'ETUDE ET A LA PRESERVATION
DE CE TRESOR MONDIAL 1959·1999

REPUBLIQUE
FRANCAISE

Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades, saludos o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la dirección indicada para ello, deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extractarlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Estimados lectores,

hemos reservado este espacio para publicar en nuestros próximos números, vuestro parecer, respecto a este nuevo medio de difusión.

Por tratarse de una primera edición y sobre todo de una revista con características especiales, carecemos de retroalimentación sobre la opinión que les merece el trabajo que esta corporación, ha dispuesto realizar con la ayuda de nuestros integrantes y otros experimentados entusiastas, sobre las materias y asuntos que involucran a los aspectos "aéreos" conocidos o experimentados en el Territorio Chileno Antártico.

Es importante para nosotros y queremos conocer vuestra opinión, pues ello nos revela el mejor camino para enfrentar los temas a tratar en nuestras próximas ediciones trimestrales.

Desde ya, les deseamos todo lo mejor y esperamos nos sigan acompañando en esta nueva tarea que aventura emocionantes encuentros con la historia aeroantártica.

Calurosos saludos,

La Dirección

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	Presidente
Oscar Avendaño Godoy	Vicepresidente
Alberto Fernández Donoso	Director - Secretario
Aníbal Jiménez Lazón	Director - Tesorero
José Guzmán Moreno	Director
Mario Magliocchetti Oleaga	Director
Sandrino Vergara Paredes	Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

Portada: Reproducción del Acta de Fundación de la Base Soberanía (actual Base Antártica Arturo Prat Chacón) en febrero de 1947.

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alfredo Mellado Yáñez
Edgardo Villalobos Chaparro
Miguel Figueroa Ibarra
Oscar Avendaño Godoy
Patricio Eberhardt Burgos
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores
Claudio Cáceres Godoy
Erwin Cubillos Salazar
Hugo Bruna Greene
Jorge Iturriaga Moreira
Manuel Mariño Reimann

Vought Sikorsky OS2U-3 "Kingfisher" N°308 de la Fuerza Aérea de Chile.
15 de febrero de 1947

Desde el cielo a la tierra, la magia de una ***Carrocería,***
hoy se escribe ***GRISOLÍA***

50 AÑOS

Grisolia
G & C
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchalí
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí , Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797