



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

SOBERANÍA
IDENTIDAD NACIONAL
PATRIMONIO TERRITORIAL



- Primera Conferencia Internacional en la Antártica
- Primer vuelo comercial a la Antártica Chilena
- Primeras misiones de los helicópteros de la Armada de Chile en Territorio Antártico Chileno
- Vuelo a la sombra de un eclipse solar antártico
- Primera operación en helicóptero al Polo Sur
- Nuestras “ellas” en el Territorio Chileno Antártico



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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

EDITORIAL

“Chile, viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur.”

***Bernardo O'Higgins Riquelme.
Extracto de una carta al capitán británico
Jeremiah Coghland (20 de agosto de 1831)***

La presencia de nuestro país en la Antártica tiene como uno de sus tantos antecedentes, el patrimonio territorial heredado del período del Reino de Chile, destinado a éste por varias resoluciones de la Corona que datan de los tiempos de la conquista española en América, cuando solamente se avizoraba la existencia austral antártica.

Los preclaros conceptos republicanos expuestos y planteados por el general O'Higgins, constituyen también valiosos aportes para cimentar nuestros derechos sobre este territorio, más cuando esta concepción natural es asunto de larga data, en una época en que las potencias europeas y luego los Estados Unidos, iniciaran la exploración y posterior explotación de sus muchas riquezas. La inspiración del estadista y libertador americano, se concreta a partir de la mitad del siglo ante pasado, preparando con ello el remoto deseo de culminar con las expediciones soberanas realizadas por el capitán MacFarlane en 1820, luego con la experiencia de otorgación de permisos para las balleneras en 1906 y el claro primer intento de la Expedición Antártica¹, lamentablemente fallida por consecuencia de los fuertes daños sufridos en el terremoto de Valparaíso este mismo año.

Otro de los hitos importantes en esta progresión hacia el territorio nacional austral, debiera mencionarse para 1843 la instalación de una colonia en Fuerte Bulnes y tiempo más tarde, la fundación de Punta Arenas en diciembre de 1848.

¹ En 1906 Chile manifestó su propósito de hacer efectiva su soberanía sobre vastas islas australes y sobre el Continente Antártico, para lo cual creó la Comisión Antártica Chilena, organismo dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, que tuvo como misión la planificación y envío de la primera comisión al continente antártico. En la misma orientación, durante este mismo año, se planificó una primera política para administrar, poblar y explotar los territorios subantárticos y antárticos que contempló la fundación de poblaciones penales en las islas australes, la contratación de familias de pescadores para fundar una colonia en isla Elefante y la preparación de una expedición a dicha isla en un buque de la Armada de Chile para llevar a cabo la primera expedición antártica. Indudablemente, Chile había comenzado a desarrollar una política de reconocimiento de derechos soberanos antárticos, sobre la cual procedió en el año 1906 a autorizar a los ciudadanos chilenos Enrique Fabry y Domingo Toro Herrera a la ocupación por 25 años de algunas islas de las Shetland del Sur y de tierras situadas más al sur; y asimismo, mediante decreto autorizó a la Sociedad Ballenera de Magallanes para ocupar las islas Shetland del Sur con estaciones balleneras

¿Qué argumentos más válidos podríamos esgrimir, para indicar al mundo, quienes somos y dónde estamos?
¿Hay alguna otra nación, que pueda argumentar alguna pretensión escrita, similar o más antigua, para con la Antártica?

“Skua” continúa el vuelo que iniciamos este año de manera trimestral, 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, no sólo conquistado por DERECHO y NATURAL HERENCIA, sino que 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.

Como país antártico, nuestros derechos también se manifiestan a través de un conocimiento y participación nacional importante en asuntos relativos a esta región de nuestro territorio. Es así que, nuestra contribución a través de la investigación histórica aeronáutica incluye un vuelo constante para explorar desde estas páginas, el sagrado compromiso de cuidar las raíces e identidad nacional de esta tierra y mar, de manera, que la reclamación de los derechos antárticos de Chile no sólo sean fundados sobre bases geográficas, históricas y jurídicas, consolidadas y comunicadas a la comunidad internacional, sino que también con una presencia efectiva en el territorio antártico que desde 1947, año en que se realizó la expedición integrada por personal del Ejército, Armada y Fuerza Aérea para instalar la entonces denominada Base Naval Soberanía y levantar útil y actualizada cartografía desde el espacio aéreo, sean estas tareas, un testimonio perenne de nuestra integridad y soberanía nacional.

Particularmente, mucho de lo anterior, hoy se plasma en una vasta y reconocida trayectoria, experiencia, arduo servicio y valentía desplegada por cientos de integrantes de nuestras Fuerzas Armadas que como operadores antárticos, han adquirido ese alto nivel en sus capacidades, entregándonos especializada cartografía antártica, una presencia efectiva con personal capacitado, la encomiable disposición para trasladar recursos logísticos en apoyo de nuestra infraestructura antártica, como también de la permanente colaboración para el desarrollo de investigación científica y apoyo de otras empresas y cooperaciones nacionales y extranjeras que operan en nuestro territorio.

Como lo hemos reiterado, 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 continuamos extendiendo y relevando con el apoyo entusiasta de los miembros que componen este cuerpo académico y cultural, para así seguir resguardando desde las líneas, la razón y el corazón: nuestra Soberanía, Identidad Nacional y Patrimonio Territorial.

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.*

ÍNDICE

EDITORIAL	3
Límites Antárticos	6
HITOS, LOGROS Y EXPERIENCIAS AÉREAS ANTÁRTICAS	
Primera Conferencia Internacional en la Antártica	8
Primer vuelo comercial a la Antártica Chilena	12
Primeras misiones de los helicópteros de la Armada de Chile en el Territorio Chileno Antártico, 1957 - 1958	19
Dos aviones Fach Twin Otter aterrizaron en el Polo Sur	25
Vuelo a la sombra de un eclipse solar antártico	32
Primera operación en helicóptero al Polo Sur	38
Nuestras "ellas" en el Territorio Chileno Antártico	44
La nueva Ley Antártica Chilena, en menos de 1.500 palabras	57
PIONEROS AÉREOS ANTÁRTICOS	
Luis Alberto "Pilotín" Núñez Rojas. Primer intento en unir Magallanes con la Antártica	61
AERONAVES ANTÁRTICAS CON HISTORIA	
El Bell 47 G, primer medio aeronaval en el Territorio Chileno Antártico	68
RECORTES O DOCUMENTOS HISTÓRICOS	
La construcción del territorio aeromarítimo y aeroantártico	75
FILATELIA ANTÁRTICA, FRAGMENTOS GRÁFICOS DE HISTORIA	
El Servicio Chileno Postal Antártico 1947-1955	83
PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO	
El monumento al "Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme" y la placa del Territorio Chileno Antártico	88
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	92



LIMITES ANTÁRTICOS

"Determinación geopolítica de la Antártica Chilena"

*"La política territorial en América ha solido considerar con cierta frecuencia el estudio de los problemas referentes a algunos territorios, mares, islas o arrecifes que no han sido incorporados efectivamente a soberanía determinada, mediante el **"uti possidetis"** donde la desértica región de la Antártica americana constituye, dentro del tema de dicho estudio, una cuestión territorial sui generis, de contornos particularísimos", señalaba el Diario La Nación, 12 de noviembre de 1940, en una nota de don Luis Carcovich C.*

Pasados los años, desde ese histórico y relevante D.S. Núm. 1747 del 6 de noviembre de 1940, que resume los resultados de una larga serie de estudios y observaciones, que sirvieron de apoyo para consignar y asentar los límites del territorio y de él, las políticas que se derivan y que nuestros gobiernos en legítima y sagrada obligación deben conocer, asegurar y perpetuar.

Para entender la intención y concepción geopolítica que a veces censura la dinámica de Chile en los espacios australes y antárticos, sería necesario romper con la persistente y mala práctica de presentación que hay por muchas partes e intereses, del globo terráqueo. Ya que ella ciertamente desvirtúa la propia morada del hombre y su historia, no distinguiendo que cada habitante del planeta tiene un horizonte geográfico propio, no subjetivo, arbitrario o cambiante, sino que articulado en función de una ubicación concreta que se tenga a partir de la superficie terrestre ya delimitada.

En los asuntos de la Geopolítica Austral y Antártica, nuestra Fuerza Aérea tempranamente ha tenido y desarrollado un papel preponderante que pone en realce a través de sus reglamentos de Orgánica. Es así que, a partir de 1942, establece como labor institucional la jurisdicción y custodia juiciosa del Territorio Nacional como también del Territorio Chileno Antártico.

DECRETOS.

Modifica Reglamento Serie A. N.º 1.

S. T. N.º 133.—Santiago, 28. II. 942.—
Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, en su Oficio Secreto N.º 50, de 20. II. 942.,

Decreto:

Modifícase el Art. 31 del Reglamento Orgánico de la Fuerza Aérea de Chile, Serie A. N.º 1, aprobado por D[S. N.º 101, de 9. II. 937., en la siguiente forma:

"Art. 31.—La Fuerza Aérea tendrá cuatro Brigadas Aéreas: I.ª, II.ª, III.ª y IV.ª Brigadas.

La I.ª Brigada Aérea en Iquique, comprenderá los Grupos de Aviación N.º 1 (en Iquique) y N.º 7 (en Antofagasta); la II.ª Brigada Aérea en El Bosque, comprenderá los Grupos de Aviación N.º 2 (en Quintero) y N.º 4 (en El Bosque); la III.ª Brigada Aérea (en Temuco) comprenderá los Grupos de Aviación N.º 3 (en Temuco) y N.º 5 (en Puerto Montt) y la IV.ª Brigada Aérea en Punta Arenas, comprenderá los Grupos de Aviación N.º 8 (en Natales) y N.º 6 (en Punta Arenas).

La jurisdicción de las Brigadas será: Para la I.ª Brigada, las provincias de Tarapacá, Antofagasta y Atacama, inclusive;

Para la II.ª Brigada, las provincias de Coquimbo a Tallea, inclusive;

Para la III.ª Brigada, las provincias de Maule y Linares, hasta el paralelo 46º Sur (provincia de Aysen); y

Para la IV.ª Brigada, la provincia de Aysen, desde el paralelo 46º Sur, la provincia de Magallanes y el territorio Antártico bajo soberanía nacional, inclusive".

Tómese razón, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.—Dr. J. MENDEZ.—J. Hernández.

Desde la perspectiva geopolítica, el continente antártico y el Océano Pacífico Sur conforman una dupla espacial interdependiente, con un destino estratégico espacial común. En efecto, quien domina la Antártica podría consecuentemente, por derivación, dominar el Océano Pacífico o viceversa, la penetración a la Antártica es a través del Océano Pacífico Sur.

Una relación histórica muy particular, puede constituirse en el vaso comunicante entre ambos continentes, pues la configuración del territorio nacional, le confiere a nuestro país, ventajas decisivas frente a estos dos ámbitos espaciales -el Pacífico y la Antártica- en torno de los cuales convergen algunos intereses foráneos.

Sin duda, la existencia y plena vigencia del Tratado Antártico constituye una importante garantía jurídica, como también lo son el respeto a sus disposiciones por parte de los países signatarios. Sin embargo, es importante siempre de recordar, que Chile como el resto de los países reclamantes, no han congelado, obviado, extinguido o anulado sus derechos soberanos. El Tratado Antártico impone un statu quo que, bajo la fórmula del Profesor Julio Escudero Guzmán, fue *diseñado como una moratoria y no como una extinción*. De hecho, nada en el tratado antártico impide el ejercicio de soberanía. Lo que si hace es limitar dicho ejercicio a tal punto que lo minimiza frente a otros Estados.

Norberto Traub Gainsborg

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 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° 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.

PRIMERA CONFERENCIA INTERNACIONAL EN LA ANTÁRTICA

A comienzos de la década del 80 existía en el mundo una creciente importancia ante la perspectiva de la explotación de los recursos vivos y minerales existentes en el continente antártico, así como la definición de los respectivos regímenes regulatorios. Ello motivó al eminente profesor Francisco Orrego Vicuña, en ese entonces director del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, a convocar a un seminario internacional a destacados expositores del más alto nivel en cada uno de los temas señalados y cuya experiencia hubiese sido internacionalmente reconocida.

En este contexto, el Instituto de Estudios Internacionales organizó en octubre de 1982 la primera conferencia internacional realizada en el continente antártico. Este evento se denominó Primer Seminario Internacional sobre la Antártica y sus Recursos y fue realizado en la base Teniente Marsh de la Fuerza Aérea de Chile, con el auspicio institucional, de la Fundación Tinker y del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

A este encuentro asistieron 54 distinguidas personalidades del mundo científico, académico y diplomático de 16 países. Todas las contribuciones y las deliberaciones del seminario fueron conducidas en español e inglés, con traducción simultánea, para lo cual se llevó una caseta, equipos y dos traductoras en ambos idiomas. De la Fuerza Aérea de Chile asistieron el General de Aviación (R) Javier Lopetegui Torres, el General de Aviación Mario López Tobar, el General del Aire Fernando Matthei Aubel, el General de Brigada Aérea (A) Leopoldo Porras Zúñiga, el General de Brigada Aérea (A) Marcial Vargas del Campo y el Coronel de Aviación (A) Roberto Vergara Pecenti. Junto al director del Instituto Antártico Chileno Pedro Romero Julio y el embajador y reconocido defensor de los intereses antárticos Oscar Pinochet de la Barra, me correspondió asistir a este evento en mi calidad, en ese entonces, de jefe del departamento científico del INACH.

Todos saben que planificar un viaje a la Antártica no es fácil y muchas veces debe postergarse e incluso cancelarse, debido a condiciones climáticas adversas. Pero esta vez el viaje planificado por Francisco Orrego y la Fuerza Aérea de Chile se cumplió a cabalidad. El martes 5 de octubre, a las 8:30 de la mañana partimos de Santiago a Punta Arenas para continuar inmediatamente a la Antártica en un Hércules C-130, recorriendo en un par de horas los 1.236 kilómetros que separan ambos lugares. El alojamiento fue en la “Hostería” de la base, una moderna instalación con capacidad para 70 personas en cómodas habitaciones para dos personas.

El 6 octubre, muy temprano en la mañana, se dio inicio al seminario con las palabras de bienvenida por parte de los organizadores. La primera conferencia la dictó el profesor George A. Knox² de Nueva Zelanda sobre una visión científica de los recursos vivos de la Antártica.

Luego continuó el doctor Tore Gjelsvik de Noruega hablando sobre el progreso en la identificación de los recursos minerales en la Antártica. A continuación, intervino el doctor Martin Holdgate del Reino Unido refiriéndose a los factores ambientales que intervienen en el desarrollo de la explotación de la Antártica. El académico John Heap, también del Reino Unido, habló sobre la experiencia de un cuarto de siglo de cooperación en la Antártica. El profesor

² George Alexander Knox. Escritor, zoólogo, biólogo marino y educador. Universidad de Canterbury, Christchurch, Canterbury, Nueva Zelanda, profesor de zoología, c. 1949-84, jefe del departamento de zoología, c. 1964-84, profesor emérito. Nombrado para el Comité Nacional de Investigación Antártica, 1959; miembro del Comité de Investigación de Dependencias de Ross, 1965-92; Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR), delegado de Nueva Zelanda, 1974-86, presidente, 1978-82.

Takesi Nagata de Japón intervino con el tema sobre las necesidades y problemas para la aplicación de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos de la Antártica. Finalmente, ese día concluyó con la intervención del embajador Fernando Zegers Santa Cruz sobre la Convención de Cambera a la luz de los objetivos y políticas de su negociación.

Luego vino una magnífica cena y se establecieron diferentes grupos informales para comentar las intervenciones del día. También hubo grupos que se acercaron al bar para disfrutar bocadillos y pisco sour muy bien preparados por el barman de turno. En otro rincón nos juntamos en improvisadas parejas a jugar dominó y otros juegos de salón que nos proveyó la base.

El jueves 7 de octubre las actividades comenzaron más tarde de lo planificado, debido a una intensa nevazón que cayó la noche anterior cubriendo con una hermosa cubierta de blanco a la isla Rey Jorge. Las personas que más disfrutaron de este bello espectáculo fueron las cuatro únicas mujeres que asistieron a este seminario: las traductoras Agnes Flueller de Watt y Cecilia Martínez de Gómez, la profesora de derecho internacional, hoy nuestra embajadora en los Países Bajos, María Teresa Infante Caffi y Martha T. Muse presidente de la Fundación Tinker.³

Con don Oscar Pinochet de la Barra y Sir Vivian Fuchs, explorador inglés que en 1957 cruzó el continente antártico de un extremo al otro opuesto, pasando por el polo sur, salimos también a disfrutar del hermoso espectáculo (ver foto adjunta).



De Izquierda a derecha: Patricio Eberhard Burgos, Oscar Pinochet de la Barra y Sir Vivian Ernest Fuchs

³ La Fundación Tinker fue creada por Edward Larocque Tinker (1881-1968) en 1959 en memoria de su esposa Frances McKee Tinker, su padre Henry Champlin Tinker y su abuelo Edward Greenfield Tinker. Recibiendo el doctorado en literatura de la Universidad de París y la Universidad de Madrid, el Dr. Tinker había dedicado una parte importante de su vida a explorar la cultura hispana en América Latina, la Península Ibérica y los Estados Unidos. Estaba convencido de que la futura libertad y prosperidad de los pueblos de las Américas dependían de su confianza mutua, amistad y cooperación, y fue con ese espíritu que se estableció la Fundación.

Martha Twitchell Muse, la persona a quien el Dr. Tinker le confió el desarrollo de la Fundación Tinker, fue directora fundadora, se desempeñó como primera directora ejecutiva de la Fundación y asumió el cargo de presidente tras la muerte del Dr. Tinker. Fue su visión la que guió el desarrollo de los programas de la Fundación Tinker durante los primeros 40 años de su vida.

INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE

POLITICA PARA LOS RECURSOS ANTARTICOS

SEMINARIO INTERNACIONAL
BASE TENIENTE MARSH
ANTARTICA
6 - 9 DE OCTUBRE 1982



AUSPICIAN
FUERZA AEREA DE CHILE
UNIVERSIDAD DE CHILE
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE CHILE
THE TINKER FOUNDATION
CORPORACION DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

Ese segundo día las conferencias se iniciaron con el embajador Keith Brennan de Australia quien se refirió a las condiciones para el acceso a los recursos de la Antártica: aplicaciones, procedimientos y experiencia aplicables.

Con un tema muy semejante, pero aplicable a los recursos minerales habló el doctor Egil Bergsager de Noruega. El doctor Gilbert Guillaume de Francia expuso sobre los problemas particulares y experiencias del petróleo como recurso especial. El doctor Ernest Frederick Roots de Canadá presentó las perspectivas y limitaciones de tecnologías polares. El embajador C. O. Beeby de Nueva Zelanda exhibió una síntesis de los problemas que deberán abordarse en la preparación de un régimen para el aprovechamiento de los recursos minerales antárticos. Finalmente, ese día, el doctor Finn Sollie de Noruega se refirió a una perspectiva política sobre los problemas jurisdiccionales en relación con los recursos minerales antárticos.

El viernes 8 de octubre, el seminario partió con el embajador Alfred van der Essen de Bélgica quien habló sobre la aplicación del Derecho del Mar en el continente antártico. Continuó el embajador argentino en Alemania, Roberto Enrique Guyer, explayándose sobre el interés antártico en las relaciones internacionales. Y finalmente, el también embajador R. Tucker Scully de Estados Unidos se refirió a las perspectivas para la década del 1990 en las alternativas de cooperación e institucionalización en la Antártica.

El sábado 9 de octubre se programaron un par de excursiones a sitios de interés en los alrededores de la base Teniente Marsh y el posterior regreso a Punta Arenas.

El seminario presentó una amplia variedad de problemas que reflejan la complejidad de ellos y la necesidad de negociaciones para resolver y regular la explotación de los recursos existentes en el continente antártico. No obstante, los diferentes puntos de vista que se manifestaron en las exposiciones y posterior discusión de ellas, en general se vio que se mantiene incólume los fundamentos del Tratado Antártico de 1959, en particular, el concepto que la Antártica debe ser un continente dedicado a la paz y la ciencia y nunca llegar a ser un escenario de discordia internacional.

Con este positivo resultado y la publicación en extenso de todas las contribuciones en el libro La Antártica y sus Recursos, problemas científicos, jurídicos y políticos, de Francisco Orrego Vicuña, se dio término a la primera conferencia internacional realizada en el continente antártico.

Patricio Eberhard Burgos

Secretario General de la
Sociedad Chilena de Historia y Geografía

PRIMER VUELO COMERCIAL A LA ANTÁRTICA CHILENA

Lan-Chile "Primera sobre la Antártica"

22 de diciembre de 1956



Cuadrimotor Douglas DC-6B N° 401, matrícula CC-CLDA, de LAN-CHILE aterrizado en Los Cerrillos, Santiago

Eran las 05:36 horas del 22 de diciembre de 1956 cuando el cuadrimotor Douglas DC-6B N° 401⁴, matrícula CC-CLDA, de LAN-CHILE, despegaba desde Chabunco y colocaba proa al continente helado. Era la primera vez que un avión comercial se trasladaba con pasajeros desde la austral Punta Arenas hasta nuestra más lejana posesión: La Antártica Chilena; en un claro esfuerzo por reafirmar nuestra soberanía en esas lejanas tierras. Ya no eran el Ejército, la Armada ni la Fuerza Aérea quienes iban en este vuelo pionero; eran civiles, personas comunes, incluso dos niños, quienes se habían atrevido a integrarlo, un poco por la aventura y por conocer desde el aire esta especial conformación del globo terráqueo en el que las nieves dan su tonalidad especial al paisaje de ese lejano y desconocido continente que, por tradición histórica y geográfica, contiene parte de nuestra larga y angosta faja de tierra.

Por tratarse de un viaje sin precedentes en la aeronáutica nacional, integraban la tripulación el Vicepresidente de Lan Adalberto Fernández, los reconocidos pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa Reyes, los acompañaban como ingeniero de vuelo Eric Campaña Barrios, radiooperador Januario Lazo, el sobrecargo Héctor García y las auxiliares vuelo Polígona (Poly) Nehrlich y Karen Hanke.

⁴ El DC-6B CC-CLDA fue el primero de este tipo al servicio de LAN. Tenía en C/N 44690. En 1962 cambia a CC-CCD y años más tarde, fue vendido a SOLASTRAL en 1973.

Los primeros 33 pasajeros pagaron \$ 73.740, el resto estaba integrado por políticos y funcionarios, entre ellos el Ministro de Tierras y Colonización Santiago Wilson y el Senador Exequiel González Madariaga, 8 periodistas de Santiago, entre los que destacaba Luis Hernández Parker de "Ercilla" y Manuel Olivari de "La Crónica", de Lima. La presencia femenina se hizo representar por las reporteras Lenka Franulic de "Ercilla" y María Silva Carvallo, de "La Unión", de Valparaíso; Elba Gallardo, esposa de Santiago Wilson y Helen Rudolph, esposa de William Rudolph, ingeniero jefe de Chuquicamata, además de las dos auxiliares, ya nombradas.

En Punta Arenas, pagando el total de su pasaje, se unió a los pasajeros el pionero de la aviación puntarenense Franco Bianco Bianco, quien en un monoplano deportivo Miles Hawk Trainer M2R, conocido como Saturno, el 7 de junio de 1936, diera inicio a su atrevido vuelo Punta Arenas a Santiago y luego regresara a su ciudad vía Buenos Aires. Para Bianco, que había arriesgado su vida en aquel vuelo memorable, en un pequeño monomotor descubierto, viajar en el moderno Douglas de Lan; éste debió parecerle un vuelo de niños, pero que también tenía la trascendencia de llevar tantas personas a conocer el continente antártico.

REPERCUSIÓN MUNDIAL

Ya al momento del despegue, los teletipos de la prensa comenzaron a distribuir la noticia a sus cadenas asociadas y muy pronto el vuelo era de conocimiento mundial. Se hablaba tanto del turismo, como del reconocimiento de la posesión que ejercía Chile sobre su territorio Antártico, situación que permitía realizar este tipo de vuelos a su línea bandera, dando por descontado que este era el inicio de futuros vuelos, acercando la Antártica a quienes pudieran pagar un pasaje por sobrevolar las bases chilenas, presumiendo que, en un futuro cercano, los aviones podrían aterrizar en el lugar. Ese, sería sin duda, el trampolín perfecto para dar el salto directo a Australia, acortando en miles de kilómetros la distancia que nos separaba de la lejana tierra de los canguros.

Se destacaba también que el vuelo había arrojado sólo un déficit de \$ 204.770, ya que de la totalidad de los pasajeros, 33 pagaron su pasaje completo, siendo el resto tripulación, periodistas e invitados especiales, situación que en un futuro cercano permitiría realizar otros vuelos con lleno completo del avión, que podía transportar fácilmente 100 pasajeros.

El vuelo en sí, no tuvo otro epílogo sentimental que el recuerdo imperecedero para sus protagonistas. Durante su trayecto el DC-6B se remontó a seis mil metros de altura, con una velocidad media de 560 a 600 km/h, lo que permitió a los pilotos superar turbulencias y tempestades.

El día viernes a las 04:14 horas había despegado el avión desde Cerrillos. Se intentó salir esa misma mañana a la Antártica y almorzar durante el vuelo, mientras el Presidente Ibáñez, mediante una grabación, saludaría a los integrantes de las bases chilenas destacadas en nuestro territorio antártico, pero ello no fue posible porque una tempestad de nieve ocultaba con una gruesa capa el territorio por donde debería transitar el avión. Según comentó



★ **LOS QUE PAGARON MAS:** Los esposos Helen y William Rudolph viajaron desde Chuquicamata, donde él es ingeniero jefe. Cada uno pagó 100 mil pesos por el pasaje completo hasta la Antártida. Era el único continente que les faltaba conocer.

el Vicepresidente Adalberto Fernández, no se trataba de realizar un vuelo a ciegas sobre la Antártica, sino que los pasajeros habían pagado por ver claramente la geografía y especialmente las bases chilenas destacadas allí.

Por la tarde tripulación y pasajeros descansaron en Punta Arenas, que por esos años registraba 35.000 habitantes, con el tiempo necesario para visitar el comercio, ya que la ciudad estaba declarada Puerto Libre, al igual que Arica, donde los santiaguinos viajaban de compras, pero los precios en la austral ciudad no eran convenientes para los capitalinos, ya que por todos los productos había que pagar impuestos y los precios eran más altos, debido al recargo por el pago de fletes.

El día sábado a las 05:36 hrs. El Douglas 401 enfiló hacia el Mar de Drake. Durante cuatro horas tripulantes y pasajeros tuvieron oportunidad de ver paisajes únicos, que la mayoría no volvería a ver en su vida



Después de dos horas de vuelo entre nubes de tonalidad plomiza y una atmósfera de vapores acuosos en constante suspensión, que predominaron a partir del Cabo de Hornos, la Antártica se fue presentando a los viajeros con lento y abrumador señorío. Un resplandor amarillento sobre el horizonte fue el primer signo de que el avión se aproximaba a áreas cubiertas por hielo o agua. Luego surgieron los primeros témpanos con su iridiscencia verde, que los hacen tan espectaculares a la vista.

El soberbio espectáculo de las nieves que formaban enormes bloques de hielo y que poco a poco iban deslizándose hasta el mar, para seguir flotando a la deriva con el impulso lento de las corrientes marítimas, sobrecogían a los

pasajeros que expresaban su sorpresa ante este mundo desconocido, tratando de dominar todas las tonalidades del paisaje, prácticamente pegados a las ventanillas del avión.

Hacia cinco meses que el Vicepresidente Adalberto Fernández había presentado el proyecto al Consejo de Lan. Como suele ser en estos casos, la preparación fue febril pero se efectuó con la mayor discreción, por si fallaba algún detalle a última hora.

El Vice y los gerentes Alberto Bermúdez y Héctor Sauvageot, más los técnicos Orestes Maldifassi y Eric Campaña (quien años más tarde sería este último, presidente de LAN), formaron la comisión pro viaje antártico, la que tuvo que estudiar rutas, alturas y condiciones meteorológicas del continente blanco durante los meses de verano, en que el sol no se pone en el Polo Sur. Para extremar medidas solicitaron el auxilio de las Fuerzas Armadas, las que pusieron diariamente a su disposición los estados meteorológicos de sus bases en la Antártica.

El avión también fue seleccionado por sus características especiales, pues se trataba de una maquina nueva que había sido traída en vuelo desde la fábrica Douglas ubicada en Santa Mónica, California, en enero de 1955, el que al momento de su partida ya lucía el número 0401 y la matrícula nacional CC-CLDA, el que en esa oportunidad estuvo piloteado por el Comandante Cyril Halley Harris, el Comandante Raúl Turner Roa y el Ingeniero Jorge Hofer Orrego.



Con el fin de reafirmar la soberanía chilena sobre la Antártica, el 22 de Diciembre de 1956, voló hasta el continente helado el DC-6B N° 401, el cual despegó desde Chabunco, a las 05:36 hrs.

Integraban la tripulación el Vicepresidente de LAN,

ADALBERTO FERNANDEZ, los pilotos ALBERTO BERMUDEZ y JORGE JARPA, el ingeniero de vuelo ERIC CAMPAÑA, el radiooperador JANUARIO LAZO, el sobrecargo HECTOR GARCIA y las auxiliares POLIGENA NERLICH y KAREN HANKE.

Para lograr el financiamiento del vuelo, que costaba dos millones quinientos mil pesos, se resolvió publicar avisos invitando al “*hombre cualquiera*” a comprar un pasaje a la Antártica, por un valor de \$ 65.000 más 13% de impuestos, total \$ 73.450. A principios de diciembre apareció la singular oferta, lo que hizo temblar a los ejecutivos de Lan, pues en los primeros días en ninguna de las 25 agencias del país había interesados. El plazo vencía el 15 de diciembre, pero el día 14 se cerró la venta porque las vacantes se llenaron con los 33 pasajeros que se necesitaban. De entre ellos, se sabe que 12 fueron de Santiago, 5 de Valparaíso, 3 de Chuquicamata, y 1 por Puerto Montt, Concepción y Valdivia. Después del día 15, llegaron numerosos solicitantes, pero ya era tarde, la dotación del avión estaba completa.

ALGUNAS ANÉCDOTAS DEL VUELO

Por aquellos años, no todos los pasajeros habían volado en un avión moderno como era el Douglas DC-6B, es más algunos lo hacían por primera vez, por lo que muchos se extrañaban que las ventanas del avión no se pudieran abrir, igual que en los trenes.

La mayoría llevaba consigo alguna máquina fotográfica, pero el Senador Exequiel González Madariaga y el funcionario del Departamento Antártico Germán Carrasco, llegaron premunidos de inmensos mapas, por lo que de inmediato fueron motivo de cordiales bromas, pero a medida que las conversaciones se fueron “antartanquizando”, hubo colas para observar y estudiar detalles en las ilustrativas cartas geográficas que traían.

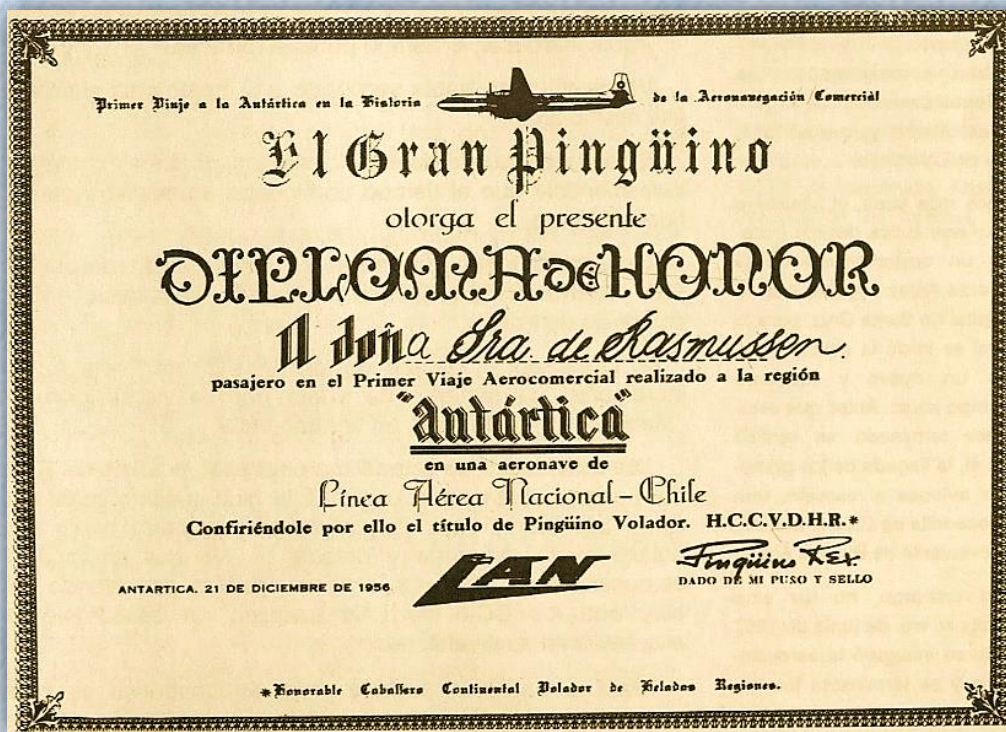


Portalón de acceso de uno de los DC-6B de LAN
(Gentileza del señor Esteban E. Raczynski)

Helen y William Rudolph, que viajaron desde Chuquicamata para participar en el vuelo (el pasaje total les había costado \$ 100.000 a cada uno), dijeron que participaban en el vuelo “*porque era la única parte del mundo que no conocían*”. El matrimonio había llegado a Chuquicamata por primera vez el año 1922. Estuvieron ausentes entre el 28 y el 48, en que el ingeniero, luego de prestar servicios en Estado Unidos, Bolivia y Venezuela, volvió a “Chuqui” como ingeniero jefe. Muy conformes declararon a la prensa “*hemos viajado por el mundo entero, incluso desde China a Moscú y conocemos todos los continentes, pero este es el viaje más maravilloso que hemos hecho*”.

Entre los pasajeros había varios pilotos civiles. Entre ellos, Guillermo Burmeister, de Peumo; y Guillermo Schulze, de Valdivia. Este último había pedido no dar su nombre, lo que de inmediato originó conjeturas maliciosas entre los periodistas sobre su reserva. Pero luego aclaró que sólo había pedido que no se utilizara su nombre “*con fines propagandísticos*”.

Orlando Bossur, 15 años y Fernando Escobar, 14 años, fueron los dos niños que viajaron en el vuelo. El viaje fue un regalo de Pascua (como se decía en esos años), de su tío Alejandro Soto. Naturalmente fueron las mascotas del vuelo. Ambos eran estudiantes y recibieron el “regalo” con mucha expectación. Como broche de oro, al término del vuelo todos los pasajeros fueron distinguidos con “La orden del Gran Pingüino”, diploma de Lan-Chile que fue recibido con mucho humor.



Copia de uno de los ejemplares del diploma otorgado a los diferentes pasajeros en recuerdo de este primer vuelo
(Fuente: La Aviación en Magallanes de Alberto Fernández Donoso)

En la Bitácora a cargo del Ingeniero de vuelo Eric Campaña, quedó registrado el derrotero completo del avión a la Antártica y su histórica trayectoria:

05:36 DESPEGUE Chabunco. Diego Ramírez
06:40 Base Arturo Prat (Isla Decepción)
08:21 Base Bernardo O'Higgins
08:41 Base Gabriel González Videla
09:35 Base Pedro Aguirre Cerda
10:06 Regreso.
11:42 Diego Ramírez
13:25 Chabunco
17:25 Despegue con rumbo a Los Cerrillos
22.19 horas Los Cerrillos. Itinerario cumplido, cero faltas

DATOS TÉCNICOS DEL AVIÓN DOUGLAS DC-6B. Matrícula CC-CLDA

Planta Motriz: 4 Motores de pistón en estrella Pratt y Whitney R-2800-CB-17, Double Wasp de 1,864 kw.

Actuaciones: Velocidad de crucero 507 km/h autonomía con carga útil máxima 7.596 km; techo de servicio 7.620 m.

Dimensiones: envergadura 35,81 m.; longitud 32,18 m.; altura 8,74

Peso 48.534 k. peso máximo de despegue.

Carga útil: hasta 102 pasajeros



Perfil del Douglas DC6 B de la Línea Aérea Nacional
(Ilustración gentileza de nuestro socio Juan Carlos Velasco García.)

CONCLUSIONES

Este histórico viaje de un avión de LANCHILE el año 1956, al Continente Helado, tuvo el mérito de ser el primero en el mundo realizado por una aerolínea comercial. Si bien es cierto el avión no aterrizó en la antártica, recorrió todo el territorio Antártico nacional, declarado como tal por el Presidente Gabriel González Videla, años antes.

En 18 horas de vuelo se recorrieron 8.220 kilómetros, en una ruta sin precedentes para una empresa comercial, que debió verificar todos los antecedentes con meses de anticipación, para dar una mayor seguridad al vuelo. Eso fue lo que permitió que la aeronave pudiera llegar hasta el paralelo 64 de la Antártica Chilena.

Simbólico fue también, que no sólo militares o científicos, como se acostumbra en viajes de esta naturaleza, fueran los pasajeros. Al contrario, como se ha dicho en el texto, hubo desde damas hasta niños, profesionales y pilotos de clubes aéreos, en general chilenos de diversas tonalidades, incluyendo, por supuesto, al ministro de Bienes Nacionales, que pudo ver desde el aire la inmensidad del territorio que, según la ley, está bajo su ineludible tuición.

Naturalmente la compañía también sacó dividendos agradables al publicitar el vuelo del avión y darle a su flota el mérito de "Primeros sobre la Antártica", frase que lucieron en su proa y "La primera línea aérea comercial del mundo en llegar al Polo Sur", connotación que la dejaba en una situación especial ante sus similares de todo el mundo.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Barriga Kreft Sergio, Historia de Lan-Chile, Imp. Sem Service, Santiago, Chile, 1984
- Fernández, Alberto, La Aviación en Magallanes, Imp. DGAC, Santiago, Chile, 1994
- Jackson, Robert, La Enciclopedia de la Aviación, España, 2018
- Diccionario Biográfico de Chile, Ed. 1965
- Revista Ercilla. Edición del 26-12-1956
- Archivo del autor
- Foto Archivo personal del autor

PRIMERAS MISIONES DE LOS HELICÓPTEROS DE LA ARMADA DE CHILE EN EL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO, 1957 Y 1958

Con la sabia decisión del Presidente de la República, don Gabriel González Videla; de hacer cumplir el Decreto N°1.747 del 6 de noviembre de 1940 del presidente Pedro Aguirre Cerda, que estableció los límites del Territorio Chileno Antártico; fue enviada entre el 15 de enero y el 26 de marzo de 1947 una expedición encabezada por la Armada de Chile. Esta 1° Comisión Antártica, comandada por el Comodoro Federico Guesalaga Toro; la componían la fragata "Iquique", el transporte "Angamos", una comisión de la Fuerza Aérea de Chile con un avión anfíbio Vought Sikorsky y otras autoridades, científicos y personalidades.⁵

De esta forma, las misiones antárticas quedaron definidas cada año en la Comandancia en Jefe de la Armada en Valparaíso, iniciadas preferentemente entre noviembre y diciembre, y zarpando generalmente desde Valparaíso rumbo al Territorio Chileno Antártico como "Flotilla Antártica", con habituales detenciones en Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas y Puerto Williams. En la navegación Valparaíso-Magallanes, los buques efectuaban a menudo diversos trabajos hidrográficos y oceanográficos. Algunas misiones se iniciaron y concluyeron en Punta Arenas.

Entre 1948 y 1953, la Armada de Chile no contaba con Aviación Naval, debido a que, en 1930, el presidente Carlos Ibáñez del Campo había unido los dos cuerpos aéreos chilenos, del Ejército y la Marina, formándose la Fuerza Aérea Nacional (FAN), que poco después en 1937, tomaría el nombre de Fuerza Aérea de Chile.

Nuestra Marina logró, gracias al mismo presidente, en su segundo mandato; reorganizar su Aviación Naval por Decreto N°149 del 4 de julio en 1953, adquiriendo en 1954 tres aviones de transporte liviano Beechcraft D18S y tres helicópteros Bell 47G.⁶

Sin embargo, la Armada de Chile sólo dispuso a partir de 1956 del uso de sus helicópteros para misiones en la Antártida Chilena, participando así, por primera vez, un Bell 47G naval en la XI Misión Antártica de 1957.

El retorno a Valparaíso de los buques que transportaban los helicópteros navales, permitía que luego de la expedición anterior, estos pasaran a mantención en la Base Aeronaval "El Belloto" de Quilpué.

COMISIÓN ANTÁRTICA 1957

La primera operación antártica en la que participó un helicóptero naval se efectuó durante el verano de 1957. Era la XI Misión Antártica (Grupo de Tarea Antártico (GTA) 1957), que iba al mando del capitán de navío Alejandro Navarrete Torres y estaba conformada por los buques "Rancagua" (petrolero y transporte, nave insignia, comandada por el Capitán de Fragata Eduardo Beeche R.), "Angamos" (transporte, al mando del capitán de fragata Jorge Román P.) y los patrulleros "Lientur" (al mando del Capitán de Corbeta Jorge Thornton S.) y "Lautaro" (con el Capitán de Corbeta Jorge Paredes W.).⁷

⁵ "Base Naval Antártica 'Capitán Arturo Prat'", en "Capitán Arturo Prat Chacón", de WFL, www.chile-arturo-prat.blogspot.com (Ref.: "La primera base chilena en la Antártica celebra sus 66 años", 7.02.2013, www.armada.cl; y "Ceremonia de reapertura Base Naval Antártica 'Arturo Prat'", 13.03.2008, www.mardechile.cl); y "Viajes y Exploraciones", Anuario Hidrográfico de la Marina 1947-1951, Tomo 39, 1979

⁶ "La Aviación Naval de Chile", Carlos Tromben, 1998

⁷ "Viajes y Exploraciones - Comisión del año 1957", "Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile 1957-1963", Tomo 41, 1984

La misión la iniciaron el “Rancagua” y el “Lientur” el 15 de noviembre de 1956, con la llegada a Isla Decepción y concluyó el 11 de marzo de 1957 en Pta. Arenas.⁸

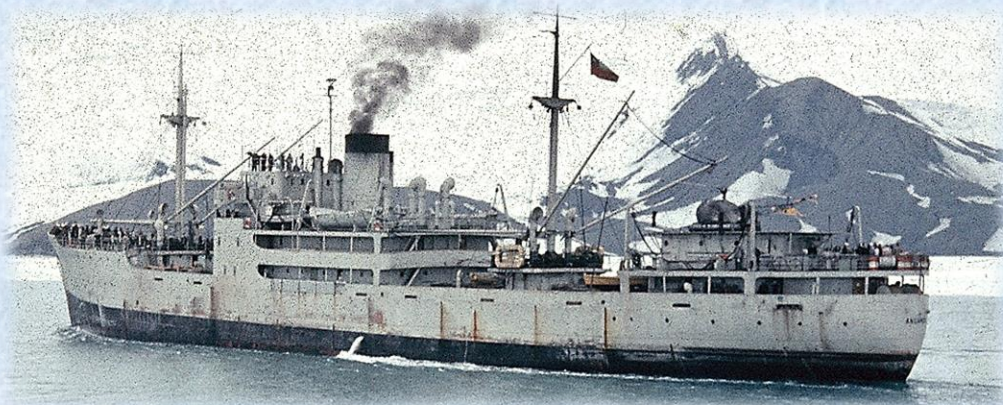
A bordo del “Rancagua” fueron embarcados un hidroavión modelo Beaver y un helicóptero Bell 47 de la FACH, los que habrían sido desembarcados en la Base Aérea “Pedro Aguirre Cerda” en Isla Decepción. La revista “Fuerza Aérea” de la FACH de 1980 indica, que en 1957 se efectuaron vuelos en el Territorio Antártico con los “*pilotos Capitanes de Bandada Orlando Pérez, Eduardo Fornet y Santiago Blanchet*”, en un “*avión Beaver y un helicóptero Bell, en misiones de soberanía, observación, ayuda a la navegación marítima, reconocimiento y verificación de hielos*”.⁹

También lo indica así el informe “XI Operación Antártida 1956-1957” del Instituto Antártico Chileno (INACH, 1976): “*un hidroavión Beaver L-20 y un helicóptero con flotadores, Bell 47D*”. Entre el 18 y 19 de diciembre de 1956, participó también en esta expedición, la fragata “Baquedano”, que efectuó labores de apoyo, relevando las dotaciones de las bases antárticas “O’Higgins” y “González Videla”. Entre otras misiones realizadas por la expedición, se incluyó la ceremonia del aniversario de la Base Naval Antártica “Capitán Prat” el día 6 de febrero y la inauguración de la Base Científica “Luis Risopatrón” el 3 de marzo.

El primer helicóptero naval en la Antártida

Sobre el primer helicóptero naval en la Antártida, hay algunas notas que destacar:

- El diario “La Prensa Austral” de Pta. Arenas del 21 de enero de 1957 (“*Transporte ‘Angamos’ zarpó de Valparaíso en viaje al casquete polar*”) menciona: “...lleva también un helicóptero perteneciente a la Armada”.¹⁰ Luego, el investigador aeronaval, Suboficial Mayor (R) Aviación Naval, Carlos Saldivia Rojas; indica que el primer helicóptero naval se embarcó en el verano de 1957 a bordo del buque “Angamos” y fue piloteado por el Capitán de Corbeta Gastón Lagos Garretón, especificando la fecha “19 de enero de 1957”.¹¹ Finalmente, el “Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile”, Tomo 41, indica que el “Angamos” se encontraba en reparaciones en Alemania y en “*los primeros días de enero de 1957... se incorpora a la División Antártica y se alista para su comisión en Valparaíso. El 19 de enero zarpa el ‘Angamos’... cruza el paso Drake... se dirige a Puerto Soberanía, donde fondea en la mañana del 7 de febrero*” (lo ratifica el informe “XI Operación Antártida 1956-1957”, del INACH).



El transporte “Angamos” en la expedición de 1957 con el Bell 47G de la Armada

⁸ Ibid

⁹ “Bases y actividades de la FACH en la Antártida”, “Actividades aéreas”, revista “Fuerza Aérea de Chile”, ene.-mar. 1980 (Colaboración de Iván Siminic, historiador aeronáutico); y “Antártica”, Fuerza Aérea de Chile, FACH, www.fach.cl / También en “*Síntesis de la Historia Antártica de Chile*”, Pedro Romero Julio, 1985

¹⁰ Ref. en: “*El Año Geofísico Internacional en la perspectiva histórica chilena, 1954-1958*”, Mauricio Jara Fernández, Pablo Mancilla González y otros, 2012, pág.284

¹¹ “*Aniversario Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1*”, SOM Carlos Saldivia Rojas, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile (AHNMCH), 2016

El mencionado informe del INACH, indica, además, que el helicóptero de la FACH fue transbordado luego al “Angamos”, “el cual, además, tenía embarcado de dotación un helicóptero naval marca Bell 47G, también con flotadores. Ésta... es la primera nave aérea de la Institución que operó en el continente”; detallando finalmente que éste “...cumplió misiones de reconocimiento, de observación y de relevo de las dotaciones de verano de los refugios antárticos...”

Las fotografías de este helicóptero naval, modelo Bell 47G, Armada 05 (A-05), que se muestran a continuación, dan referencia de la primera aeronave naval en el Territorio Antártico Chileno en "enero de 1957", sin especificar fecha exacta.



El piloto naval Gastón Lagos Garretón junto a personal naval y científicos integrantes de la Expedición Antártica de 1957, en la plataforma habilitada para los helicópteros a bordo del transporte “Angamos” (Fotografía: Archivo Histórico de la Armada)



El helicóptero naval Bell 47G, A-05, con el capitán de fragata Jorge Román Pérez, comandante del transporte “Angamos”. (Fotografía: Archivo Histórico de la Armada)

Respecto a esta expedición, cabe destacar, que luego de pasados 5 meses del relevo de las dotaciones antárticas chilenas, ocurrió la tragedia del 12 de agosto de 1957, cuando los tenientes Oscar Inostroza Contreras y Sergio Ponce Torrealba, miembros de la Base Militar “Bernardo O’Higgins”, fallecieron al caer su trineo a una profunda grieta en el hielo, siendo rescatado tiempo después fallecido el teniente Inostroza y quedando desaparecido el teniente Ponce.¹²

COMISIÓN ANTÁRTICA 1958

La XII Misión Antártica (Comisión 1958) al mando del Capitán de Navío Gustavo Cruz Cáceres, con la Flotilla Antártica conformada por los buques “Angamos” (comandante Jorge Román P.), “Lientur” (Capitán de Corbeta Hugo Castro J.) y “Lautaro” (Capitán de Corbeta Mario Poblete G.); recaló en Puerto Soberanía el 13 de noviembre de 1957. El petrolero “Rancagua” (Capitán de Fragata Adolfo Amenábar C.) participó entre 18 a 30 de diciembre de 1957 para abastecer de combustible a los buques y relevar personal. Los patrulleros “Lientur” y “Lautaro” terminaron su misión en Punta Arenas el 11 de febrero de 1958 y el “Angamos” lo hizo el 27 de febrero en Valparaíso.

El SOM (R) Carlos Saldivia Rojas indica que en esta misión se efectuó el segundo viaje de un helicóptero naval, al mando del capitán de corbeta Carlos Acosta Ramírez; información que también aparece en *“Hoy abandonan las aguas del puerto la flotilla que va a la Antártica en misión de soberanía y relevo”* del diario “La Prensa Austral” de Punta Arenas del 9 de noviembre de 1957 (el informe “XII Operación Antártida 1957-1958”, INACH; también lo indica así). Este helicóptero naval fue el A-04, según lo indica el comandante Carlos Tromben en su libro “La Aviación Naval de Chile” (1998).

Sobre éste, el diario “La Prensa Austral” de Pta. Arenas en referencia, indica: *“La Armada Nacional lleva a la Antártica su propio helicóptero, piloteado por un oficial naval, el capitán de corbeta (AV), señor Carlos Acosta Ramírez,...El helicóptero ha estado durante días en el patio del Arsenal Naval y ha sido objeto de la curiosidad del público... Estos aparatos han sido y son de suma utilidad en las expediciones antárticas, pues no requieren de pistas de aterrizaje y se posan tanto en tierra, como en mar o sobre la cubierta de un buque”*.



Enero de 1958, dos científicos y un oficial naval en la Misión Antártica

¹² “Antártica Héroes Anónimos”, www.antarticaheroesanonimos.cl; y “XII Operación Antártida 1957-1958”, INACH (1976)

Esta Expedición Antártica inició sus actividades con el apoyo a una operación de Estados Unidos, que llevaría dos de sus aviones a la Base "Ellsworth". Respecto a ésta, se destaca:

- A fines de octubre de 1957, el helicóptero Bell 47G, A-04, que sería piloteado por el Capitán de Corbeta Carlos Acosta Ramírez y embarcado en el transporte "Angamos", había concluido su acondicionamiento en los talleres de la Base "El Belloto", para el apoyo logístico que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos había solicitado para una misión antártica que pretendía alcanzar el Polo Sur.¹³

- Los norteamericanos necesitaban demarcar una pista de aterrizaje en la nieve, en Isla Roberts; y también depositar pertrechos, incluyendo combustible. La carga fue trasladada desde el patrullero "Lientur" durante cerca de 14 horas, entre fuertes vientos, en una operación compleja, debido a que este tipo de helicóptero no contaba con los sistemas modernos de hoy, como aumentadores de estabilidad, piloto automático y otros; por lo que el operador debía sujetar muchas veces la palanca de mando con las rodillas para efectuar otras maniobras con las manos.¹⁴

- Los aviones de EE.UU. llegaron el 16 de noviembre y debieron esperar cinco días para buenas condiciones de tiempo y continuar rumbo al sur.

- El Anuario Hidrográfico de la Armada, Tomo 41; explica que, en la mañana del 13 de noviembre de 1957, durante la Misión Antártica XII (Comisión 1958), los buques transporte "Angamos" y "Rancagua", y patrulleros "Lientur" y "Lautaro"; llegan a Puerto Soberanía, Base "Capitán Prat", para iniciar sus labores antárticas, y "... entre el 14 y 16 de noviembre, el patrullero 'Lientur' se dirige a caleta Copper Mine con el objeto de reconocer y acondicionar una pista de aterrizaje en Isla Roberts, para proporcionar apoyo y cooperación a dos aviones DC-3 de la USAF... que se dirigían desde el continente en vuelo a Ellsworth... Ambos aviones aterrizaron sin novedad en Isla Roberts, abandonando territorio chileno el 21 de noviembre".¹⁵

- Por otra parte, el diario "La Prensa Austral" de Pta. Arenas, 15 de noviembre de 1957 ("Aviones norteamericanos recalarán en isla chilena en su raid ..., en la Antártica"), agrega: "Dos observadores norteamericanos viajaron en los buques, uno en el 'Angamos' y otro en el 'Lientur'. 'Son dos técnicos... para inspeccionar la pista de aterrizaje construida por los chilenos... El capitán de fragata Jorge Prat Valdés, Jefe de Comunicaciones de la Zona, conversa diariamente con el capitán Finn Ronne, Jefe de Ellsworth Station, base que fue instalada hace ocho meses por la expedición realizada por el rompehielos 'State Island' y el transporte 'Wyandot'. El mismo periódico indica también, que esta operación debió ser abortada en la expedición del verano 1956.



El "Lientur" lleva bencina y víveres para isla Roberts, donde los marinos chilenos construyeron pista de aviación

¹³ "La Aviación Naval de Chile", Carlos Tromben, 1998

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ibidem

Sobre el helicóptero naval, el informe “XII Operación Antártida 1957-1958” del INACH, indica también: “... *cumplió un total de 80 horas de vuelo, apoyando en forma efectiva las actividades operativas... tanto logísticas como de carácter científico..., enlace, reconocimiento, transporte de pasajeros y carga, fotografías y salvataje. Prestó cooperación muy importante... en la cancha de Isla Robert. Se confirmó una vez más la importancia que reviste que los buques que componen un GTA, cuenten con helicópteros embarcados...*”



El Lientur junto al Angamos y el Lautaro, acoderados en caleta Péndulo, bahía Foster, isla Decepción. Enero 1958
(Fotografía: Jorge Valdés Romo. En https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:XII_Expedici%C3%B3n_Ant%C3%A1rtica_1957_-_1958.jpg)

Cabe mencionar, que recién iniciada esta expedición, el 27 de noviembre de 1957 un incendio arrasó casi toda la Base “O’Higgins” y meses después, el 10 de agosto de 1958, otro incendio destruyó por completo la Base “Luis Risopatrón”.¹⁶

Walter E. Foral Liebsch

Desde Austria para revista SKUA
Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

¹⁶ “XII Operación Antártida 1957-1958”, INACH (1976)

DOS AVIONES FACH TWIN OTTER ATERRIZARON EN EL POLO SUR



Sello conmemorativo con uno de los dos Twin Otter que aterrizaron en el Polo Sur en 1984.
Ilustración gentileza de Mauricio Navarro González. Diseño: Mario Román Pérez (Socios del IIHACH)

“Con esto, Chile ingresa al selecto grupo de los grandes, que han sido capaces de llevar a cabo, con pleno éxito, una operación de esta envergadura, lo cual nos llena de orgullo”

Eran las 13.36 horas del 29 de noviembre de 1984, cuando una histórica expedición al Polo Sur en los aviones Twin Otter 932 y 933 de la Fuerza Aérea de Chile se concretaba exitosamente. El raid aéreo denominado **Estrella Polar**, ubicaba a Chile, “en el selecto grupo de los grandes” según informaba el Comandante en Jefe de la Institución aérea, General del Aire Fernando Matthei Aubel. El entonces integrante de la Junta de Gobierno ofrecía esa tarde una conferencia de prensa en el edificio Diego Portales, donde daba a conocer la noticia de los dos aviones, que al mando del General de Aviación Mario López Tobar, quien además había piloteado el avión líder, aterrizaran sin novedad en el Polo Sur, específicamente en la base de investigación científica Amundsen-Scott a cargo de los Estados Unidos de Norteamérica

“Con este vuelo -dijo el general Matthei- culmina exitosamente la operación Estrella Polar, montada por la Fuerza Aérea para esta finalidad y en la cual tienen responsabilidad y participación muchos integrantes de la institución, la cual contó, en todo momento, con el apoyo de S.E. el Presidente de la República y del señor Ministro de Defensa Nacional”

En la reunión de prensa, agregó a los periodistas presentes, que esta operación, tiene la importancia que los chilenos hemos llegado finalmente, en un raid de enorme esfuerzo, hasta el último confín de nuestro territorio, teniendo presente que, en esta etapa final, volando siempre en condiciones adversas, dificultosamente imaginables, donde se debió cubrir una distancia de 4.627 kilómetros, equivalente a unir las ciudades de Arica y Punta Arenas aproximadamente. En cuanto a la forma y etapas que contempló esta expedición, se aclaró que se habían iniciado los preparativos hace ya meses atrás.

El raid había iniciado a las 6 de la mañana del miércoles 28 de noviembre, cuando el general Mario López, se subía a un Lear Jet de la Fuerza Aérea en el cual arribó a Punta Arenas; allí subió en un C-130 y llegó a medio día a la entonces Base Teniente Rodolfo Marsh Martin, en donde lo esperaba uno de los dos Twin Otter que realizaron el histórico y significativo vuelo. En la tarde, tras pasar por Siple, llegó al anochecer a los montes Ellsworth¹⁷, donde las tripulaciones descansaron unas cuatro horas para luego cargar combustible y seguir hacia los montes Hills, desde donde despegarían en la mañana del jueves 29, iniciando esta última etapa a eso de las 9.30 horas, aterrizando exactamente a las 13.36 horas en la estación científica Amundsen-Scott, en el Polo Sur.

Cabe señalar que, durante toda esta travesía azotada de agresivas condiciones climáticas, los expedicionarios debieron reabastecerse en diversos puntos mediante apoyo logístico prodigado mediante paracaídas desde aviones Hércules C-130 del Grupo de Aviación N°10. Este apoyo consistió además en alimentos, equipos de supervivencia, equipos de comunicaciones y otros elementos que pudieran ser imprescindibles ante una eventualidad, los que fueron retirados desde las bases logísticas de Presidente Gabriel González Videla, Teniente Carvajal, Fossil Bluff, Siple, Ellsworth, Martin Hills, Thiel Mountains y la estación Amundsen-Scott en el POLO SUR.

“¡Lo logramos!”

Exclamaron casi al unísono los integrantes del grupo de la Fach que materializaron

lo que por meses fue la meta de un equipo especialmente entrenado: posar la bandera chilena en los 90 grados de latitud sur”

Por otra parte, esto también demandó de las importantes tareas al personal terrestre, quienes suministraron apoyo en meteorología y comunicaciones apoyados con el auxilio de plantas electrógenas y la colaboración de comandos de aviación, que, con alto espíritu de sacrificio en diversos puntos, permanecieron 21 días soportando las inclemencias del clima antártico.



¹⁷ Los montes Ellsworth constituyen la cordillera más alta de la Antártica, la formación montañosa se extiende a lo largo de 360 kilómetros y tiene 48 km de ancho, está orientada de norte a sur sobre el lado oeste de la barrera de hielo Ronne. Están divididos en dos, por el glaciar Minnesota, la mitad norte constituye la cordillera Sentinel y la mitad sur la cordillera Heritage. La primera, con mucho, es la mayor y más espectacular, con el macizo Vinson (4.892 m), que es el punto más alto en este continente helado. Las montañas fueron descubiertas el 23 de noviembre de 1935, por Lincoln Ellsworth, en el curso de un histórico vuelo que realizó desde la isla Dundee a la Barrera de hielo de Ross.

Histórica expedición al Polo Sur en aviones Twin Otter de la FACH

- Aeronaves arribaron a la base Admunsen-Scott de los Estados Unidos luego de volar ininterrumpidamente similar distancia a la que existe entre Arica y Punta Arenas
- Raid aéreo denominado "Estrella Polar" ubica a Chile "en el selecto grupo de los grandes" afirmó el general Matthei

La Nación, sábado 1° de diciembre de 1984

Fueron varios medios nacionales y extranjeros los que recogieron la exitosa nueva por aquellos días, entre ellos diario La Nación, del 1° de diciembre además de destacar la noticia del vuelo, agregaba algunas de las impresiones del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea respecto a lo realizado y al riguroso trabajo de la FACH en el Territorio Chileno Antártico: "...la presencia de Chile en el Territorio Antártico, se remonta a su propio nacimiento, ya el cronista español Alonso de Ercilla, lo contemplaba; además está su clara cercanía geográfica que le añade una ventaja operativa que ha permitido que Chile, a través de grupos humanos de trabajo, desarrollen labores de soberanía y de carácter científico, cimentado en la reafirmación de lo dispuesto en el Decreto Supremo 1.747, de fecha 6 de noviembre de 1940, mediante el cual se fijaron los límites del Territorio Chileno Antártico".

"Viaje al Polo Sur Es un Galardón para Todo Chile"

- Así lo señaló coronel de Ejército uruguayo, Eduardo Techera, encargado de la nueva base de ese país en la Antártida.

PUNTA ARENAS (Francisco Ete-rovic). — El teniente coronel del Ejército uruguayo, Eduardo Techera, del Instituto Antártico de ese país, dijo aquí que el viaje al Polo efectuado por la Fuerza Aérea de Chile, "es un galardón no sólo para la FACH, sino para todo Chile en general".

"Esto no hace otra cosa que demostrar y reiterar una vez más el alto gra-

do de capacitación, no sólo en la parte técnica, sino en lo profesional y moral de los integrantes de la FACH", señaló.

El coronel Techera participa junto a otros personeros en la preparación de la nueva estación de ese país, instalada muy cerca de la Base Marsch, con el fin de "dar el salto hacia la Antártida", como calificó el viaje posterior de un avión de la Fuerza Aérea del Uruguay, que se concretará este jueves desde el aeropuerto local Presidente Ibáñez.

"Todas las tareas han sido facilitadas por las autoridades y el pueblo chileno, al que estamos agradecidos profundamente por su apoyo y acogida, fundamentalmente aquí en Punta Arenas", destacó el coronel Techera, refiriéndose a la implementación de la base de su país. Al comienzo, dijo, la estación será pequeña, con una dotación de doce personas.

El Mercurio, 5 de diciembre de 1984

Estrella Polar

La implementación de la Política Antártica Nacional auspiciada por el Supremo Gobierno, significó para la Fuerza Aérea un desafío importante de planificación, de trabajo profesional, audacia y coraje para lograr las tareas encomendadas. Está claro que el alcanzar la penetración en dicho territorio hasta alcanzar el Polo Sur, significó el desarrollo de una adecuada infraestructura operativa y ayudas a la navegación. Si bien es cierto que la Fuerza Aérea contempla tempranamente su apoyo y acciones soberanas para con este territorio¹⁸, su desempeño físico está presente desde febrero de 1947, cuando inicia con precaria capacidad, algunos de sus primeros y avezados vuelos en pos de vencer esa difícil y poco explorada geografía.

En pocos años, han quedado demostrados los frutos de aquel trabajo constante y eficiente, uno de ellos fue esta exitosa misión al Polo Sur, denominada “Estrella Polar”, y dirigida por el General de Aviación Sr. Mario López Tobar quien contó con el apoyo directo de las siguientes tripulaciones y apoyo terrestre.



Algunos de los integrantes de la Operación *Estrella Polar* en el Polo Sur, 1984.

De izq. a derecha: Sof. Carlos Palacios Velásquez; Tte. (A) Leandro Serra Orellana; CDE (A) Claudio Sanhueza Corvalán; CDB (A) Francisco de Diego Viñas; Tte. (A) Ricardo Ruminot Saffirio y Sgto. 1° José Bernedo Villablanca

Meses más tarde, el Supremo Gobierno y en especial la Fuerza Aérea de Chile distinguía con la condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico” a los integrantes de la operación “Estrella Polar”. En aquella memorable ceremonia del 21 de abril de 1985, uno de los medios de comunicación institucionales registró el discurso que hiciera el entonces Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, General de Aviación Carlos Desgroux Camus, cuando al referirse a la hazaña, señaló: *“Hoy contamos con una pista de aterrizaje en la isla Rey Jorge que sirve de base de operaciones para nuestras aeronaves, la Base Teniente Marsh, con capacidad de operación las veinticuatro*

¹⁸ Ya en 1942, se contemplaba la dependencia orgánica del Territorio Antártico al interior de la Fuerza Aérea. Al respecto, se señala: “Modifícase el artículo 31 del Reglamento Orgánico de la Fuerza Aérea de Chile, Serie A N°1, aprobado por D.S. 101 de 9 de febrero de 1937.

horas del día. Estos logros significan que nuestra Institución ha tenido una participación seria, pionera y de gran visión en la consecución de estos objetivos. Ello, indudablemente, refleja desvelos, sacrificios, tenacidad y esfuerzo de nuestros hombres y mandos, para alcanzar objetivos fundamentales en la vida del país.

No basta en la vida pensar en un ideal, hay que aplicar todo el esfuerzo y constancia para su realización. Así lo entendió nuestra Fuerza Aérea y así lo hizo suyo nuestro Comandante en Jefe, General del Aire don Fernando Matthei Aubel, al fijar el objetivo: Polo Sur “Operación Estrella Polar”.

La Fuerza Aérea de Chile con sus propios medios, sin ayuda logística ni material de otros organismos debía lograr esta meta: así se hizo y se alcanzó el éxito. Se venció, no sin dificultades, las barreras económicas, materiales y geográficas que se nos presentaron en el camino, entrenamiento de pilotos, navegantes, meteorólogos, comunicantes y comandos.

El entrenamiento y estudio bien planificado, constituía sólo una parte de los requisitos para alcanzar el éxito en esta misión. La otra, estaba en la personalidad y capacidades de cada uno de los integrantes, representado por valores morales, intelectuales y patrióticos como: decisión, coraje, moral y fe en la Fuerza Aérea. A todos y cada uno de los integrantes de esta misión, les debemos nuestro reconocimiento por el progreso que significa para Chile esta hazaña. El equipo humano participante en la operación Estrella Polar ejerció en plenitud toda su vocación y profesionalismo para que ella resultara un éxito. El tecnicismo de las tripulaciones y pilotos, el invaluable apoyo del personal terrestre, la participación valiosa del Grupo de Aviación N°10, hicieron posible que toda la ciudadanía conociera este logro que despertó una reconocida y bien ganada admiración nacional e internacional por nuestra Fuerza Aérea.”

Finalmente agregaba, “Vuestra hazaña, es una contribución más, para que nuestra Fuerza Aérea se sienta orgullosa de sus hombres y su destino. El país lo aquilata ya que con ello se abren innumerables posibilidades para una serie de otras tareas en el quehacer nacional.

Es por ello que el Sr. Comandante en Jefe ha querido testimoniar el reconocimiento Institucional a todos aquellos miembros de la Fuerza Aérea que participaron en la misión “Estrella Polar”, haciendo entrega de la condecoración “Cruz de vuelo distinguido” a las tripulaciones, y “Cruz de servicios distinguidos” al personal de apoyo terrestre”.

Resolución de la Comandancia en Jefe N°006.- Santiago, 19.III.1985

Considerando:

A.- La destacada participación que tuvieron en el Raid Estrella Polar, que permitió el aterrizaje de aviones de la Fuerza Aérea de Chile en el Polo Sur.

Vistos:

Los Art. 12 Letra a) y Art. 21 Nos. 3, 4 y 5 del Reglamento Serie “E” N°18 “Para el otorgamiento de la Condecoración al Mérito Aeronáutico de Chile”.

Resuelvo:

Otórgase al Personal que más adelante se señala la Condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile” en los grados que se indican:

1.- “Cruz al Vuelo Distinguido”

General de Aviación Sr.:

Mario López Tobar

Comandante de Escuadrilla (A) Sr.

Claudio Sanhueza Corvalán

Capitán de Bandada Aérea (A) Sr.

Francisco De Diego Viñas

Tenientes (A) Sres.

Leandro Serra Orellana

Ricardo Ruminot Saffirio

Suboficial Sr.

Carlos Palacios Velásquez

Sargento 2° Sr.

José Bermedo Villablanca

2.- “Cruz de Servicios Distinguidos”

Capitán de Bandada Aérea (T) Sr.

Ariel Álvarez Rubio

Sargentos 1° Sres.

Gustavo Pulgar Briones

Eduardo Peña Ramírez

Cabo 2° Sr.

Ibrahim Parra Gallegos

Empleado Civil Sr.

Augusto Llano Eck



Cruz Al Vuelo Distinguido
(Modelo único otorgado con placa “Polo Sur”)
(Col. del autor)



Cruz de Servicios Distinguidos
(Modelo otorgado con placa “Polo Sur”
al entonces CDB Ariel Álvarez Rubio)

Al respecto de este hecho, el general Matthei recordaría meses más tarde en su discurso del 55° aniversario de la Fuerza Aérea, la misión cumplida en conceptuosas palabras: **“Hemos logrado llegar, en una operación, orgullo de planificación y ejecución profesional, al Polo Sur, último confín de nuestro territorio, abriendo una puerta de enormes proyecciones para Chile. El trabajo ha sido realizado con imaginación, audacia y resolución inquebrantable, para superar con nuestra actitud y nuestro profesionalismo, las dificultades materiales que habrían desanimado espíritus más templados”**

"No Somos Héroes Ni Aventureros"

■ Tripulantes de aviones de la FACH que descendieron en el Polo Sur expresaron significado de la histórica misión aérea.

El Mercurio, 5 de diciembre de 1984. Página C4.

"No somos héroes, ni aventureros. Hemos logrado un objetivo, planificado durante varios meses, que coloca al país en un honroso sitio de vanguardia ante la opinión pública mundial, y confirma el excelente nivel técnico y profesional de la Fuerza Aérea de Chile", eran las palabras con que el General de Aviación Mario López Tobar, jefe de la operación Estrella Polar, reflejaba el sentir de quienes participaron en aquel histórico hito aeroantártico ideado a nivel del Supremo Gobierno a fines de 1983.

Reflexiones

A casi 36 años de historia antártica, cuando la voluntad de un gobierno, confió a la Fuerza Aérea la importante misión de explorar el continente antártico a plenitud, se reforzó con ello la tarea y compromiso adquiridos desde la temprana implementación de la aviación militar para Chile, cual era la de conectar al país en su total y magna envergadura.

Esta operación que fuera iniciada el 26 de enero de 1984, cuando el general López asumiera como Director de Operaciones, partió formando comisiones de trabajo en diferentes áreas, de modo de determinar las necesidades reales, como eran el capacitar y perfeccionar al personal que operara en el gélido y a veces impenetrable, punto más recóndito de nuestro suelo. Experiencias señaladas por el general López tales como: *"...después del paralelo 70 y hasta el Polo Sur, no hay brújula que valga"* y esto había que compensarlo por otros medios, de modo que el equipamiento de comunicaciones, preparación de las aeronaves y logística fue tan completo que, en el momento que los aviones aterrizaron en el Polo, pudieron comunicarse con las bases e incluso con Punta Arenas, reafirmando con ello no solo la operatividad y nivel de preparación de una Fuerza Aérea entrenada y metódica, sino que la conectividad total era posible para con ello cumplir a cabalidad con la defensa soberana de nuestro territorio,

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

VUELO A LA SOMBRA DE UN ECLIPSE SOLAR ANTÁRTICO



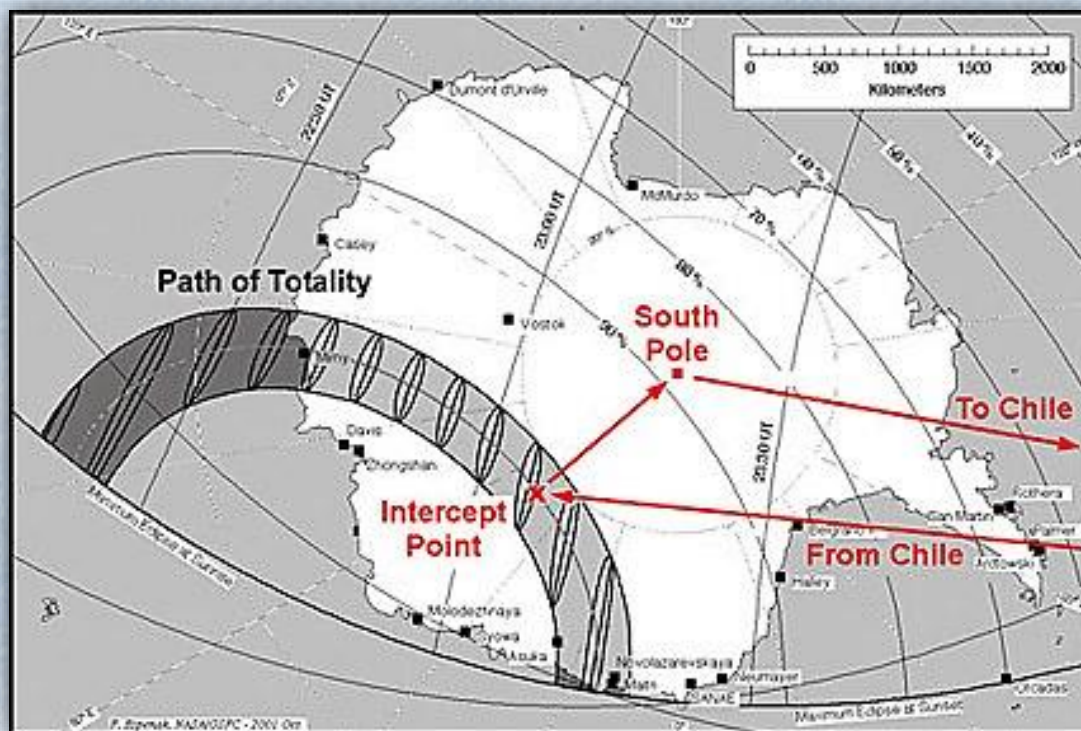
Fotografía por el Editor Jefe de Sky & Telescope Magazine, Dennis di Cicco desde una ventanilla del Airbus 340 de LAN Chile sobre la Antártica, el 23 de noviembre de 2003. En ella se aprecia la corona solar y una erupción de gas.

A comienzos del año 2003, la revista científica Sky & Telescope junto a la compañía turística Travel Quest, solicitaron a LAN que realizara un vuelo sobre el continente antártico que tenía como objetivo observar un eclipse solar total, que se verificaría el domingo 23 de noviembre de 2003, entre las 5:24 y las 6:14 p.m. HL coincidiendo con el período de mayores tormentas solares jamás registradas en la era moderna.

Este vuelo se planificó con muchos meses de antelación, estando al mando de esta operación El Capitán Hans Peter Fuchslocher, acompañado por el Capitán Julio Reti y los Primeros Oficiales Andrés González e Ian Staiger.

Como parte de la preparación de la tripulación, en el mes de agosto, se organizó un curso especial de una semana de duración en la Escuela de alta montaña del Ejército de Chile en Portillo. A este entrenamiento acudieron los pilotos Reti y Staiger, acompañando de los Tripulantes de Cabina Paola Recamán, Rose Marie Henning, Fernando Rencoret y Nicolás Echenique. Parte del entrenamiento en Los Andes, consideró Instrucción teórica de técnicas de supervivencia en clima frío, así como también prácticas de ski y navegación terrestre en nieve.

Como parte de la preparación teórica y administrativa en el ámbito propiamente operacional, se hicieron algunas pruebas en el simulador de vuelo de Sao Paulo más que nada para verificar procedimientos y contingencias en vuelos a latitudes extremas, y para desarrollar una estrategia de interceptación del segmento final de avistamiento. Este tramo, tenía coordenadas exactas tanto de entrada como de salida, así como también horas preestablecidas por la comunidad astronómica que realizaba el vuelo.



Esquema de la trayectoria del vuelo y del eclipse sobre la Antártica.
Mapa cortesía de Fred Espenak (NASA) Sky & Telescope Magazine.

El vuelo presentaba diversos desafíos técnicos que había que manejar a fin de disminuir los riesgos de la operación. La navegación en zonas polares tiene algunas particularidades que no son muy conocidas por nosotros que volamos en latitudes más bajas. El combustible pasó también a ser una consideración importante, no solo por la cantidad necesaria para cumplir con las casi 14 horas de vuelo, sino además por la posibilidad de alcanzar el punto de congelación de combustible, debido al prolongado vuelo en régimen de bajas temperaturas.

En cuanto a las alternativas de ruta, fuera de considerar solo en caso de emergencia aquellas bases militares tanto chilenas, rusas y norteamericanas, no existía ningún aeropuerto adecuado para recibir un avión como el A-340. Por esa razón es que, entre otras precauciones, se consideró llevar a bordo equipamiento de supervivencia y primeros auxilios especialmente diseñados para climas fríos.

El desarrollo del vuelo polar comenzó en Punta Arenas con el arribo del Airbus A340-300, M.S.N. 429, CC-CQE a Carlos Ibáñez del Campo.



El Airbus A340-300 de la historia, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago de Chile.
Fue el primero de su tipo sobre el Polo Sur. (Fotografía: Claudio Cáceres Godoy)

Embarcaron los casi 80 pasajeros (científicos y astro fotógrafos) más una tripulación de 18 personas (4 pilotos, 9 Tripulantes de Cabina, 3 militares, un médico y una guía turística). El primer desafío fue tratar de ver la Península de Palmer, cosa que se vio imposibilitado debido a las malas condiciones locales de la zona. Luego de casi siete horas de vuelo, procedimos a interceptar la trayectoria de avistamiento del eclipse, cosa que se logró hacer con una precisión de segundos en las coordenadas S7841.3 / E05151.5, logrando un eclipse (totalidad) de casi tres minutos. Los pasajeros, luego de la obscuridad, estallaron en llantos de emoción por la experiencia vivida.



El eclipse desde la cabina del A340-300
Las primeras imágenes fueron enviadas directamente desde el avión en vuelo por e-mail vía teléfonos satelitales.

“Fue un momento muy dramático y espiritual a pesar de lo corto del tiempo. Hay que agradecer a LAN CHILE y la tripulación de vuelo que se preparó especialmente en simuladores. Esta es una de las más gratas experiencias que hemos tenido en nuestras vidas”, señaló James Kelly Beatty, editor ejecutivo de la revista Sky and Telescope en declaraciones al diario La Prensa Austral. Agregó que los pasajeros pudieron ver el eclipse durante 2 minutos y 20 segundos.

Una de las sorpresas que el Capitán Fuchslocher les dio a los pasajeros, fue el desvío que realizáramos en dirección latitud 90° para tener la increíble experiencia de sobrevolar el Polo Sur. Uno de los pasajeros era un científico que vivió durante seis meses en la base Amundsen-Scott ubicada en el polo, cuya intención en este vuelo era mostrarle a su esposa donde había vivido en aquellos meses. Le solicitamos al científico que haciendo uso del sistema Passenger Address, relatara algunos aspectos geográficos de la estación, el domo, las edificaciones de la base y aspectos propios de la cotidianidad de la vida en la Antártica, mientras Andrés González, asumía los controles de vuelo manual luego de la desconexión del AutoPilot.



Durante el regreso a Punta Arenas se sobrevoló la base Amundsen/Scott en el Polo Sur a 2,500 pies
Los pasajeros pudieron apreciar un Lockheed C-130 Hércules despegando de la pista polar.

El vuelo de regreso a PUQ nos dio también la oportunidad de realizar un sobrevuelo al Macizo Vinson que se eleva hasta los 4900 metros, siendo la cumbre más alta del continente helado. El aterrizaje en el aeropuerto de Carlos Ibáñez, fue a las 06:23 UTC, completando un tiempo de vuelo de 14:08 hrs.



Monte Vinson desde el avión



Al descender en círculos sobre el monte Vinson se pudo apreciar la estela de condensación dejada por el Airbus en los cielos antárticos.

Tripulación de Mando

Julio Reti
Hans Peter Fuchslocher
Andrés González
Ian Staiger

Tripulación de Cabina

Alexia Manzano
Paola Recamán
Marianne Hoppe
Fernando Rencoret
Rosemarie Henning
René Gajardo
Nicolás Echenique
Mariana Scapini
Alejandro Kauffmann

Aquellos que tuvimos la oportunidad única de participar en el particular vuelo del A340 sobre la antártica, jamás olvidaremos la intensidad de esta experiencia, especialmente por la posibilidad remota de haber podido observar lugares como el Polo Sur, significando eso, un enorme privilegio en la historia de la humanidad.

Ian Staiger Pirazzoli
Capitán B 787 LATAM

Nota del Editor: En noviembre de 2003, dos aeronaves comerciales fueron a perseguir un eclipse total de sol sobre la Antártica. Uno fue el Boeing 747-438, Manufacturer Serial Number 24354, VH-OJA, Longreach City of Canberra de Qantas que operó desde Melbourne y el otro, el Airbus A340-300, M.S.N. 429, CC-CQE de LAN que operó desde el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, Chile.

El precedente relato de este vuelo chileno, ha sido escrito por uno de sus pilotos.



PRIMERA OPERACIÓN EN HELICÓPTERO AL POLO SUR

“La Antártica ha dejado de ser una región de misterio lejano, inaccesible y sólo tentadora para aquellos dotados de espíritu de aventuras o tocados por el afán de la exploración”

Cuando Chile fijó los límites de su “Antártica Chilena”, o “Territorio Chileno Antártico”, en 1940 a través del Decreto 1.747, definió que *“todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares (pack-ice) y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existente dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich”*, significaba entonces, que la presencia de Chile se extiende desde el Mar de Drake hasta el mismo Polo Sur geográfico.

A partir de este mandato geográfico y desde la Primera Expedición Nacional en 1947, fueron muchas las operaciones aéreas que se realizaron desde 1947 hasta la construcción del Aeródromo “Teniente Marsh” en la Base Aérea Antártica “Presidente Frei” en 1980, y luego la realización de la “Operación Estrella Polar”, la primera expedición aérea chilena al Polo Sur en 1984, que con esfuerzo humano, operacional y logístico permitió explorar y conocer la profundidad del continente antártico. Este vuelo no fue otra cosa que la culminación de una extensa etapa de vuelos de reconocimiento y exploraciones, que también dejó a su paso, un legado de conocimiento y experiencia polar incalculable que nos permite hoy en día seguir la senda que iniciaron nuestros precursores.

Lo realizado por la Fuerza Aérea de Chile, obedecía a un trabajo programado año a año y que rindió su primer gran fruto en 1984 con el aterrizaje de dos Twin Otter en el Polo Sur.

Cuatro son los viajes al Polo Sur de importancia histórica, el primero, como ya se señaló, fue en 1984 al mando del Director de Operaciones de la FACH, General de Brigada Aérea Mario López Tobar, aterrizando el 30 de noviembre de 1984 en la Base Amundsen-Scott, a las 14:36 hrs. Su objetivo fundamental fue realizar el primer vuelo de la Fuerza Aérea al punto más austral del territorio nacional.

El segundo vuelo fue realizado el 14 de enero de 1995, en el cual dos aviones Twin Otter aterrizaron en el Polo a las 02:53 horas, con el objetivo de afianzar la soberanía y materializar la posibilidad de apoyo al amplio universo de exploración científica. Dicha misión fue comandada por el primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea que alcanza dicho lugar, el General del Aire don Ramón Vega Hidalgo.

El tercer vuelo al Polo, tuvo como objetivo realizar un vuelo transpolar hasta la Base Aérea Norteamericana McMurdo, lo que fue considerado un hito dentro de la historia de las exploraciones hacia el continente helado. Dicha misión se realizó con dos aviones Twin Otter y un avión C-130, lo que como ruta general siguieron las mismas bases y campamentos de las otras exploraciones (Punta Arenas – Base Frei – Base Carvajal – Fossil Bluff – Patriot Hills – Thiel Mountains – Polo Sur) y desde allí en un vuelo directo sin escalas a McMurdo. Dicha misión fue comandada por el General Fernando Rojas Vender. Por primera vez, durante dicha misión, un avión C-130 chileno sobrevoló el Polo Sur y aterrizó en la base McMurdo.

Esta operación demostró que la Fuerza Aérea de Chile está capacitada para efectuar cualquier operación en territorio antártico, asentando de esta forma la soberanía y demostrando con ello también que se puede apoyar a la investigación científica en una gran parte del territorio antártico.

El cuarto vuelo es el que se realizó con el helicóptero Black Hawk, el 28 de enero de 1999, la aeronave aterrizó en la Base Amundsen-Scott, estableciéndose un hito en la historia de la aviación nacional y mundial, ya que fue la primera vez que un helicóptero recorre en vuelo, los 4.568 kilómetros que separan Punta Arenas del Polo.



Al centro, el General del Aire Fernando Rojas Vender junto a los otros distinguidos integrantes de esta misión

Los objetivos de la Operación fueron comprobar en condiciones operativas las capacidades del helicóptero UH-60L, en lo referente a su empleo con estanques de combustible externo, en configuración de gran alcance, operación con máximo peso, y su empleo en condiciones meteorológicas adversas, dadas por bajas temperaturas, formación de hielo y fuerte viento.

Asimismo, efectuar por primera vez en la historia de la aviación mundial, un vuelo con helicóptero desde el Continente hasta el Polo Sur por sus propios medios, con el propósito de mostrar a la ciudadanía las capacidades del helicóptero recientemente adquirido por la Fuerza Aérea y marcar una importante presencia de Chile en la Antártica, reafirmando el compromiso en la exploración, estudio y desarrollo de zonas aisladas de nuestro territorio nacional.

Habida consideración del apresto de la operación, transcurrieron en Punta Arenas, con el material y el personal dispuesto para iniciar la actividad, los días debieron transcurrir en espera de la caprichosa naturaleza se decidiera por fin, sonreírle a los aviadores chilenos.



Helicóptero Black Hawk UH-60L de la Fuerza Aérea de Chile

La impaciente demora advertía que en cualquier momento sería posible iniciar la operación. Sin embargo, fueron reiteradas las ocasiones en las cuales, a minutos del despegue, se imponían las adversas condiciones climáticas que dificultaban la anhelada partida.

Al iniciar el sexto día, por fin, las nubes disiparon, y con ellas la ansiedad de quienes debían comandar y ejecutar la misión. Como un formidable pájaro de acero, la aeronave alzó su vuelo con rumbo hacia el Polo Sur desde la Base Aérea Chabunco de la ciudad de Punta Arenas. La primera escala se efectuó en Puerto Williams donde se reabasteció de combustible. Luego de recorrer cientos de kilómetros, la aeronave aterrizó sin contratiempos en la Base Aérea Antártica “Presidente Frei”.

Ya en Isla Rey Jorge, debieron esperar nuevamente hasta que las condiciones climáticas fueran favorables para continuar con la travesía y llegar a la Base Teniente Carvajal, distante 774 Kilómetros, 418 millas náuticas, al sur de Base Frei. Allí se determina esperar algunos días hasta que la meteorología se estabilizara para luego despegar hacia el sector de Patriot Hills.

Por fin, el 28 de enero, la expedición aérea se posa en ese lejano campamento ubicado a mitad de camino entre las bases antárticas chilenas y el Polo Sur. A unos pocos metros, se recortan las siluetas de los aviones Twin Otter que escoltan al UH-60 en su última etapa antes de llegar al corazón del Polo Sur.

En vista de las excelentes condiciones climáticas imperantes en la zona, se decide remontar el mismo día hacia el destino final. El potente helicóptero emprende vuelo con una temperatura ambiente de 11° bajo cero y una sensación térmica aún menor. De ahí en adelante, la ansiedad de los protagonistas convierte cada minuto en una eternidad y los tramos postreros se harían interminables.

Durante todo el trayecto, desde Patriot Hills hacia el Polo, las imágenes han sido similares: un desierto blanco que parece no tener fin, salpicado de imponentes peñascos de roca negra y cadenas de montañas cubiertas de hielo virgen y eterno. A estos peñascos se les denomina en la jerga antártica como “Nunataks”, cuyo significado corresponde a una montaña aislada de una cordillera o cordón montañoso rodeado por hielo y corresponde a un término esquimal, que hoy día de usa en forma común para describir este tipo de montaña. Luego la claridad del horizonte le señala a la tripulación que están sobre el casquete polar, en lo alto del majestuoso hito que indica la llegada al Polo Sur, a más de 2.500 metros sobre el nivel del mar.

El ambiente que se vive dentro del UH-60 es expectante dado el último minuto histórico que protagoniza su tripulación, que encabeza el entonces Comandante en Jefe Institucional, General del Aire Fernando Rojas Vender. Los relojes marcan los 18:50 horas del 28 de enero de 1999 cuando el Black Hawk posa sus skíes sobre la Base Amundsen-Scott, en el centro del Polo Sur. En cada uno de los rostros de los hombres que se encuentran a bordo de los aviones Twin Otter brotan sonrisas, frases de admiración y un sentimiento de orgullo y de estar haciendo Patria en ese confín de la Tierra.

El momento es un hito profundo e inquebrantable para la aviación mundial, ya que por primera vez un helicóptero chileno recorría en vuelo una distancia de 4.568 kilómetros entra la ciudad de Punta Arenas y la base austral estadounidense.

La operación contó con el apoyo del Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, General Mike Ryan, quien valiosamente aportó la instalación de algunos equipos en el helicóptero, como un transmisor GPS, teléfono satelital modelo Iridium y los elementos necesarios para la operación en nieve, instrumento que permitió el seguimiento vía satélite de toda la misión, la que fue monitoreada en el Puesto de Mando Estratégico de la Fuerza Aérea de Chile, conociéndose en todo momento la ubicación de la aeronave.

Asimismo, y en el contexto del mismo apoyo y para asegurar el buen rendimiento de la aeronave en condiciones de bajas temperaturas, se solicitó en calidad de préstamo al Escuadrón con base en Alaska de la Guardia Nacional de los Estados Unidos, un conjunto de elementos (Winterization kit), que contiene los elementos para asegurar una correcta partida de la unidad de encendido auxiliar, operación en nieve o hielo y seguridad en los trasvasajes de combustible de la aeronave.

Las escenas de alegría, abrazos y buenas intenciones se repitieron con insistencia en la base norteamericana. El General Rojas Vender y la tripulación compuesta por 3 pilotos y un tripulante; Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez, Teniente (A) Claudio Avendaño, Teniente (A) Jaime Reyes y Sargento 2° Erick Fernández, más un piloto de la empresa Sikorsky, permanecieron algunas horas en el lugar, tiempo durante el cual se pudo conocer las instalaciones y saborear la comida típica estadounidense conocida por sus sabrosos aros de cebolla, pescado fileteado, salsa de barbacoa, donuts y cakes, que poco y nada tenían que ver con la exquisita cazuela preparada en el Campamento de Patriot Hills.

Luego del carguío de combustible en el helicóptero y en los dos Twin Otter, ya se habla de regreso. Tras las fotografías de rigor junto al hito polar, los rotores se encienden apresurando la partida. Le meta, inédita en la historia aeronáutica, se había cumplido.

Sin tener verdadera noción del tiempo, debido al desorden circadiano en el cual la noche no existe durante el verano austral, los aviadores se retiraron satisfechos de haber sido los primeros en doblarle la mano a un hostil e indómito Polo Sur.



Helicóptero Black Hawk junto a los Twin Otter que apoyaron la misión de regreso

En el vuelo de retorno del helicóptero, en el tramo Patriot Hills rumbo a Base Teniente Carjaval y durante una posta de combustible planificada en el sector de Sky Blue del British Antarctic Survey, la tripulación fue saludada con mucho entusiasmo por parte de sus pares antárticos, sabedores gozosos de haber cumplido la misión al Polo Sur en un helicóptero.

Fueron momentos de júbilo y de afectuosos saludos, donde se cruzaron las fotografías y testimonios escritos fueron testigos del acontecimiento con sus pares antárticos ingleses. Todo ello en el contexto de la armonía, amistad y cooperación que existe entre los Estados que trabajan para el continente de la esperanza. En el mismo tramo, pilotos de la aeronave Dash 7 del programa inglés en vuelo y a través de la frecuencia de radio, daban los afectuosos saludos de felicitaciones a la tripulación chilena por el logro alcanzado, en un ambiente de mucha alegría y emoción.

Esta operación fue posible gracias al apoyo de dos aeronaves Twin Otter de la IVa Brigada Aérea, Grupo de Aviación N°6 y sus respectivas tripulaciones que acompañaron al helicóptero Black Hawk en todos los tramos desde Punta Arenas, así también la operación de los C-130 para la activación y sostenimiento del Campamento en Patriot Hills.

El éxito de la operación fue producto de una operación planificada que consideró la previsión de equipamiento especializado para zonas extremas, dado que ello significó la ausencia de fallas o desperfectos que afectaran la operación.

Esta hazaña sorprendió a muchos por lo que ella significó, en cuanto al desplazamiento de capacidades humanas y tecnológicas en pro del éxito de la misión. Durante esta Operación paralelamente se prestó apoyo, como siempre ha sido la tradición, a investigadores de los Institutos Antártico Chileno y Geográfico Militar, quienes realizaron estudios geodésicos y evaluaron las posibilidades de establecer pistas de aterrizaje sobre hielo. Además, dos profesionales de la Universidad Santa María realizaron importantes estudios para determinar la factibilidad de poder habitar en los hielos azules, esfuerzos que significaron la antesala para la instalación de la Estación Polar “Teniente Arturo Parodi Alister”.

Miguel Figueroa Ibarra
Coronel de Aviación (BA)
Jefe de la División Antártica
Fuerza Aérea de Chile



NUESTRAS “ELLAS” EN EL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO



BAJO CERO | *Ciclo de charlas virtuales sobre la Antártica*

Miércoles 01 de julio
19:00 hrs. Chile / 20:00 hrs. Magallanes
Vía Zoom

Charla
Antártica: ¿un continente no apto para mujeres?

 **Dra. Daniella McCahey**, historiadora y académica de la Universidad de Idaho (EE.UU.), experta en historia polar.

Charlas abiertas a todo público *previa inscripción.*
#QuedateEnCasa

Más información: www.centroideal.cl

Organiza:  **IDEAL**
Centro de Investigaciones Científicas de Estudios Regionales de Alta Latitud

Colaboran:  **INACH**
 **Universidad Austral de Chile**
Facultad de Ciencias

 **ICML**
Instituto de Ciencias Marinas y Limnología - UACH

 **explora**  **PAREXPLORA O'HIGGINS**  **PAREXPLORA LOS RÍOS**  **PAREXPLORA LOS LAGOS**  **PAREXPLORA AYSÉN**  **UACH**

Durante los meses de mayo, junio y julio de este año se realizó un ciclo de charlas virtuales sobre la Antártica. Una de ellas a la que tuvimos accidental acceso, fue la interesante presentación titulada “Antártica: ¿Un continente no apto para mujeres?”, que la Dra. Daniella McCahey, académica de la Universidad de Idaho, EE.UU., y reconocida historiadora experta en historia polar, tuviera disponible en internet a través del Instituto Antártico de Chile (Inach) y de la Facultad de Ciencias de la Universidad Austral de Chile.

Según sus palabras “Aunque el número de científicas esté creciendo en la Antártida, históricamente, las mujeres han sido excluidas de los programas de investigación antártica. En algunos casos, había reglas específicas que prohibían la presencia de mujeres en las estaciones y los barcos de investigación. La lenta integración de las mujeres en la Antártida se debe al hecho de que muchas personas creían que la ciencia y la exploración eran profesiones para hombres. De esta manera, la Antártida se convirtió en un espacio masculino, donde las mujeres se

veían como intrusos.” Para sostener esta propuesta, la presentación contempló algunos ejemplos e investigaciones basadas en experiencias obtenidos de algunos programas antárticos de la Commonwealth británica y de los Estados Unidos en la zona.

Este particular tema, hizo que con adentráramos en una realidad que anteriormente, no habíamos reparado en su justa dimensión empírica, ni menos que pudiera existir una realidad, donde el espacio pudiera dividirse por sexo.

La realidad histórica nacional, ha estado seguramente afecta a una experiencia donde la mujer siempre ha tenido un sitio de respeto y consideración más allá de sustracciones sexistas o “de género”, como hoy las suelen mal denominar. La situación ha estado dada por una participación e interés natural, más allá que por una falta de condiciones. La inequívoca ausencia de mujeres en las tareas de soberanía y/o campañas antárticas, no ha sido para Chile, una situación histórica donde esté presente una discriminación, sino más bien, esta ha obedecido a la falta de profesionales disponibles para desarrollar tareas de carácter duro en condiciones inciertas.

Para nuestra realidad, las estadísticas actuales nos entregan datos como que el 47% de los proyectos chilenos en la Antártica son liderados por mujeres¹⁹. En el marco del Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia, Marcelo Leppe Cartes, Paleobiólogo doctor en ciencias y director del Instituto Antártico Chileno desde 2018, señaló esta realidad y experiencia adquirida de entre las mujeres que investigan el continente blanco.



Mujeres científicas de Base Yelcho²⁰ a comienzos de este año 2020. De izquierda a derecha: Paulina Brüning, Lisette Zenteno, Lorena Rebolledo (Jefa de Base), Valeska Vásquez, Marianne Buscaglia, Jurleys Vellojin (Colombia) y Mireia Mestre (España)

¹⁹ https://www.futuro360.com/videos/47-de-los-proyectos-chilenos-en-la-antartica-son-liderados-por-mujeres_20190211/

²⁰ La base fue cedida por la Armada de Chile al INACH en 1986, siendo utilizada hasta 1998 para el desarrollo de investigación marina. La reapertura de la base “Yelcho” se hizo durante la temporada polar del 2015, fue calificada como uno de los grandes hitos de la etapa marítima de la 51ª Expedición Científica Antártica organizada por el Instituto Antártico Chileno (INACH) y apoyada fuertemente por la Armada de Chile.

La mujer y los aviones en la Antártica

Registros de mujeres en la Antártica hay algunos muy antiguos, basta un rápido tour por la red, para encontrar algunos tan antiguos como los que relata la tradición oral maorí, donde el explorador polinésico “Ui-te-rangiora”, habría alcanzado las aguas antárticas alrededor del siglo VII, junto a su esposa. Otros datos bastante más tardíos y ciertamente más certeros, nos señalan a la francesa Louise Séguin en 1773, como la primera mujer occidental en visitar la región antártica navegando a bordo del velero Roland con Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec²¹, y luego unos tres años más tarde, la exploradora y botánica Jeanne Baret, y así, son varios otros nombres que se podrían señalar.

El vínculo de la mujer y los aviones en el contexto antártico, es propio del siglo veinte, cuando el uso del avión comienza a demostrar su valor determinante, en la realización exitosa de las empresas en este continente. Es así que con el auge de las exploraciones, viene de la mano el registro escrito de éstas y con ello, sobresale en muchos casos, la compañía en algunas expediciones, la existencia de algunas escritoras como también el registro de arriesgadas aventureras. Quizás uno de los registros primeros, sea la de la exploradora noruega, Ingrid Christensen Land.



Ella era hija del principal armador de barcos Thor Dahl, quien en ese momento era uno de los comerciantes más grandes de Sandefjord, Noruega, por lo que su vida estuvo siempre ligada al mar. En 1910 se casó con Lars Christensen, otro connotado marino, al cual acompañó en la década de las 30 durante cuatro expediciones al territorio antártico a bordo del barco ballenero *Thorshavn*. La primera de ellas en 1931 y la última en la expedición de 1936-37, ocasión en que habría sido la primera mujer en poder admirar el continente helado desde un avión.

Durante la expedición de 1936-1937, Ingrid Dahl de Christensen, voló sobre una parte del continente en un hidroavión convirtiéndose en la primera mujer en ver la Antártida desde el aire y dejar caer una bandera noruega. (Fuente: Instituto Polar Noruego.)

En la actualidad, Ingrid Christensen Land es el nombre de la región donde se encuentra la estación antártica australiana Davis. Aparte de este interesantísimo y peculiar hecho, existen en la red una serie de datos que testimonian algunos otros acontecimientos vinculados a la mujer en la Antártica. Uno de ellos es el libro titulado “Mujeres sobre el hielo”, escrito en la década de 1980 por la investigadora antártica Elizabeth Chipman. Ella, al

21. Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec fue un oficial de la marina y navegante, conocido por haber liderado dos expediciones francesas a los mares antárticos y haber descubierto en 1772 las islas Kerguelen, un archipiélago localizado en el océano Índico, a igual distancia del sur de África que de Australia. (Fuente: Alain Boulaire, Kerguelen, Le phénix des mers australes, France-Empire, 1997.)

igual que Dra. Daniella Mc Cahey, señala que la historia de las mujeres en el extremo sur es "irregular". De hecho, menciona que *fueron activamente excluidas del continente*. Uno de los tempranos ejemplos de esto, sería cuando la Dra. Marie Stopes (en ese momento una destacada paleobotánica), solicitó en 1910 acompañar a la expedición Terra Nova de Robert F. Scott para buscar los patrones o restos fosilizados de las venas de las hojas de *Glossopteris indicia*, para demostrar que la Antártida había sido una vez parte del antiguo supercontinente de Gondwana²². A pesar de su reputación internacional, Scott se habría negado a aceptarla.

Luego agrega, que fueron muchas otras quienes continuaron postulando a las expediciones durante *la era heroica* (incluidas las de Mawson, Scott y Shackleton) donde su destino fue similar. Señala además con convicción, que un número de 1300 mujeres habrían postulado a la Expedición Antártica Británica propuesta para 1937. Ninguna de las cuales fue aceptada, gestando el hecho de que estas solicitudes, ha sido parte fundamental en este olvido.

Nuestras "ellas" en el Territorio Chileno Antártico

Tal como nos hemos informado, la realidad antártica femenina en Chile, no ha ido de una mano de una negación, sino más bien, de una realidad sujeta a la oportunidad y a la realidad nacional.

Con la inauguración de la entonces Base Teniente Marsh de la Fuerza Aérea de Chile, durante la segunda quincena del mes de marzo de 1980 y la construcción del más "septentrional" de los aeródromos en la Antártica, vino un impulso mayor para la construcción de Villa Las Estrellas, inaugurada el 14 de marzo de 1984, vino a ser un nuevo faro que consolidó el status soberano de los chilenos en esta antes lejana sección de nuestra tierra. Ello marcó el inicio de nuevas actividades, que permitió que no sólo mujeres llegaran a la Antártica, sino que ahora nacerían y vivirían familias completas.

Chile enfrentó el desafío de poblar con residentes permanentes, su extenso Territorio Nacional con seis familias integradas por 18 personas -entre ellos cinco menores y una guagua de 7 meses- fueron los primeros habitantes de Villa Las Estrellas, ubicada a un kilómetro de distancia de la pista de aterrizaje y a escasos cien metros de Bahía Fildes. Para ello, la aviación haría su máximo esfuerzo para acortar cada una de las brechas que los separaban del resto de Chile.

Aquí las mujeres, tuvieron un papel relevante, pues eran las encargadas de llevar una casa en condiciones distintas a las habituales, si bien las comodidades

PRIMERAS FAMILIAS COLONIZADORAS

Enseñan a padres a educar a sus hijos en la Antártida

Los propios padres de las familias que el próximo mes parten a colonizar la Antártica serán los profesores de sus hijos. Ello, durante su permanencia en el continente helado. Los menores son siete y sus edades fluctúan entre los seis meses y los siete años de edad.

Con tal finalidad, el Ministerio de Educación entregó a los jefes de familia un completo equipo de material didáctico, con el cual deberán ayudarse en la labor de enseñar a sus hijos. Paralelamente, el Centro de Perfeccionamiento del Magisterio, CPEIP, está preparando algunas guías que sirvan de orientación a los padres en el desarrollo de esta labor docente.

TRABAJO A DISTANCIA

El secretario ejecutivo del CPEIP, Humberto Alday, señaló a "La Segunda" que el Centro tiene mucho interés en elaborar un programa de trabajo a

se prepara una guía que sirva de orientación, la cual deberá estar lista en marzo.

No obstante, agregó que el CPEIP espera que esta iniciativa alcance un grado superior de desarrollo y que se transforme en un programa de enseñanza y evaluación a los menores que vayan a vivir a la Antártica.

VIDEOS

Por su parte, fuentes del Ministerio de Educación señalaron que, además de la asesoría técnico-pedagógica que se brindará a los jefes de familia que van a la Antártica, esa Secretaría de Estado aportará todo tipo de material didáctico para facilitar la labor docente de los padres y evitar atrasos en la formación de los menores.

Entre los implementos que el Ministerio enviará al continente helado se incluyen libros, cuadernos, piza-

²² Gondwana era un súper continente que existía hace más de 200 millones de años y que contenía rocas de 3.600 millones de años, antes de dividirse en lo que hoy son los continentes de África, América del Sur, Antártida, India y Australia. La división se produjo debido al proceso geológico de la tectónica de placas.

eran suficientes no eran las mismas que los grandes centros poblados; el cuidado de los niños, su educación y otras actividades distractoras eran nuevas. Ellas fueron cumplieron nuevos roles, entre otros, unas fueron encargadas de la biblioteca en la base, de la nueva oficina de Correos Chile, de la tienda del Centro de Madres, del apoyo en la educación de todos los niños y finalmente de la Enfermería

La Fach había hecho gestiones con el Ministerio de Educación para acceder a los planes de Estudios, mismos que fueron impartidos inicialmente por sus padres y otros adultos, hasta que llegaron a vivir una pareja de profesores. En cuanto a la salud, sería cubierto por personal de la Institución. Por otra parte, todos los miembros de las familias, fueron entrenados en el uso de esquís, supervivencia y uso adecuado de los recursos antárticos, incluyendo nociones sobre conservación de la flora y fauna y otras materias de relevancia.

Para cumplir este trascendental paso, la prensa nacional comunicaba en febrero de 1984, que ya se embarcaban el primer contingente de familias "colonizadoras"²³. Seis matrimonios y sus respectivos hijos viajaban en un Boeing 707 institucional desde Santiago rumbo a Punta Arenas, para posteriormente continuar viaje al continente helado.

LISTA DE PASAJEROS PARA LA BASE AEREA ANTARTICA		
"TENIENTE RODOLFO MARSH MARTIN".		
F E C H A: 13 FEB 1984.		14:30 HRS. DESPEGUE " LOS CERRILLOS "
1.- Sra. Adriana del C. WEEZEL Herrera	Esposa Cap.Sr.CONTRERAS.	
2.- Adrián Felipe CONTRERAS W.	Hijo	" "
3.- Rodrigo Javier CONTRERAS W.	Hijo	" "
4.- Cap.Bdda.Sr. Orlando MIRANDA Guajardo		
5.- Sra. Hilda Susana LAGUNA Lizana	Esposa del Cap.Sr.MIRANDA	
e Hija Gabriela Noemí MIRANDA L.	de 7 meses de edad.	
6.- Teniente (S)Sr. Germán CAMACHO B.	Médico	
7.- Sra. Ana María MARTINO de Camacho	Esposa del Tte.Sr.CAMACHO	
8.- Germán Andrés CAMACHO M.	Hijo de años de edad.	
9.- Francisco Javier CAMACHO M.	Hijo de 4 años edad	
10.- E.C. Sr. Adolfo Fabián CORTES.	Colono Villa Las Estrellas	
11.- Sra. Jissela del C. ROJAS de Cortés	Esposa E.S.Sr. CORTES "	
12.- E.C. Sr. Reineri MERINO Pamírez	Colono Villa Las Estrellas	
13.- Sra. Nilda ALVAREZ de Merino	Esposa E.C.Sr. MERINO.	
14.- E.C. Sr.Domingo ROJAS González	Colono Villa Las Estrellas	
15.- Sra. María Teresa ZUNIGA de Rojas	Esposa E.C.Sr. ROJAS	
16.- Gonzalo Javier ROJAS Zuñiga	Hijo de 7 año de edad	

Relación de pasajeros que viajarían a la Base Aérea Antártica "Teniente Rodolfo Marsh Martin"

²³ El primer establecimiento o más bien "pueblo" semipermanente en la Antártica, donde flameó el pabellón chileno durante unos ocho años, y donde vivieron hombres, mujeres y niños, fue el que se instaló en la temporada de verano austral de 1906-1907, al mando del comodoro Adolfo A. Andresen, quien ocupó la caleta Balleneros (Whalers Bay), en la isla Decepción, como su base de operaciones. Es aquí, donde a partir desde 1907, se empiezan a construir las primeras casas y los pabellones para la maquinaria de la planta factoría chilena denominada "Sociedad Ballenera Magallanes"; además, se instalaría una carbonera para el abastecimiento de la flota y de otras naves cazadoras extranjeras.

Luego, otro feliz acontecimiento que estuvo presente, fue el nacimiento de los primeros niños antárticos, entre ellos, destacamos el nacimiento de Juan Pablo Camacho Martino y de la primera "mujercita", Gisela Cortés Rojas, nacida el 2 de diciembre de 1984.

Les presentamos a Gisela la primera chilena que nació en la Antártica

Una visita de cortesía a la IVª Brigada Aérea realizó recientemente el matrimonio de Adolfo Cortés Cruz y señora Gisela Rojas Ledezma, una de las familias pioneras de la Villa «Las Estrellas» en la Antártica Chilena.

La particularidad de este feliz ma-

trimonio estriba en el hecho de que ellos son los padres de la primera mujercita nacida en la Antártica Chilena, y por lo tanto, ya forman parte en la historia de la Base Aérea Antártica «Teniente Rodolfo Marsh Martín» de la Fuerza Aérea de Chile.

En Chabunco fueron recibidos en audiencia especial por el Cdte. en Jefe de la IVª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) DN. Fernando Rojas Vender. El Águila Austral también tuvo la ocasión de conocer y conversar con este feliz matrimonio. Gisela y Adolfo, son funcionarios de la Dirección de Aeronáutica y están en la Base Teniente Marsh desde el 15 de Febrero de 1984.

«Nuestra hija nació sin dificultades el 2 de Diciembre de 1984 en la Isla Rey Jorge en un parto normal y con la asistencia de cinco médicos especialistas del Hospital de la Fuerza Aérea de Chile».

«En la Base Teniente Marsh hacemos una vida normal; tenemos mucha actividad; la Villa Las Estrellas es nuestro hogar; y tenemos que colaborar con Conaprán, con el Correo, en fin, cooperar al máximo».

«Nuestra hija es el segundo nacimiento en la Isla Rey Jorge; el primero fue Pablo; Juan Pablo Camacho Martino; en todo caso, la primera mujercita antártica».

«Adolfo y yo -dice ella- somos de Santiago, y para mediados de Enero de 1986 tenemos anunciada la visita de la cigüeña nuevamente y si todo sale bien, será el cuarto nacimiento en la Antártica Chilena...; nuestra presencia en la Antártica es por dos años de manera que a fines de 1986 regresaríamos a Santiago».

Nos despedimos de este joven matrimonio mientras Gisela Ester nos sonríe con su carita de angel donde brillan dos hermosos ojos verdes. ☺



UN MATRIMONIO FELIZ: Gisela Rojas y Adolfo Cortés, junto a Gisela, la primera mujer chilena que nació en la Antártica.

Publicación quincenal "El Águila Austral" Año II, N°35. Punta Arenas, diciembre 23 de 1985

Nuestras aviadoras al servicio de la Nación

Si bien el componente femenino en la Fuerza Aérea se observa desde sus inicios, cumpliendo labores de secretaría y en una cantidad reducida, este no se hace presente sino hasta de la década de los cincuenta²⁴. Bellas, esforzadas y dedicadas mujeres visten el color distintivo color azul, para prestar sus valiosos servicios como enfermeras aéreas, y más tarde como dentistas, abogados, sanitaristas y auxiliares de éstos.

El grado de Oficial será posible de alcanzar en estos oficios y profesiones, sin embargo, el acceso a funciones aeronáuticas será realizado por hombres. Un nuevo cambio se produjo en 1981, cuando la apertura de la conscripción al servicio militar, contemple el Servicio Voluntario femenino, el que incluyó la posibilidad de capacitación técnica básica en salud y secretariado, complementando con ello, los roles profesionales que cumplían Oficiales y PCP femeninos en diferentes cargos principalmente en el ámbito de la Medicina, Justicia y Finanzas.

Se proyectaba su inserción en la institución en calidad de civiles o de Suboficiales en la categoría de Servicios, pero contando con preparación militar, algo nuevo. La vigencia de la incorporación femenina mediante el Servicio Femenino Voluntario se mantuvo hasta 1991, cuando se satisfizo el requerimiento de personal femenino sanitario auxiliar del Hospital de la FACH.



Mujeres en el Servicio Voluntario Femenino de la Fuerza Aérea de Chile

La mujer en la Fuerza Aérea y su posterior rol antártico

En febrero de este año 2020, se han cumplido las primeras dos décadas del ingreso de las primeras cadetes mujeres a la Fuerza Aérea, este particular hito, no marca al interior de la institución el inicio de una carrera limitada, sino que muy por el contrario, este ingreso es asumido como una realidad natural sin limitaciones y con total reconocimiento a las capacidades, derechos y cariño por los deberes y responsabilidades. De entre ellas, surgirán

²⁴ En 1952, se crea el Cuerpo de Enfermeras Aéreas, formado principalmente por un grupo de voluntarias universitarias y de la Cruz Roja. Su misión comprendió la de atender en el aire y prestar primeros auxilios a heridos y enfermos que eran trasladados por avión. Su primera Jefe, fue la señora Elvira Munizaga Fajardo, quien en marzo de 1968, se le nombró Subteniente de Reserva "Enfermera Aérea". Ese mismo año realizó el curso de información en la Academia de Guerra Aérea, con motivo de ser llamada a servicio activo con fines de instrucción.

también las primeras profesionales y técnicos, que cumplirán as adelante, sobresaliente servicio en nuestro Territorio Chileno Antártico.

“Las mujeres iban a poder acceder a las mismas especialidades que los hombres desde su ingreso a la Escuela de Aviación y luego integrar escalafones profesionales únicos y mixtos. Esto implica que durante la carrera iban a participar en los mismos cursos de perfeccionamiento, recibir el mismo sueldo y ser tratadas de igual forma para efectos de asignar destinaciones, determinar sus calificaciones, etc.”²⁵

Algunas de “ellas”

Recientemente, el 26 de noviembre del 2019, en las dependencias del diario El Mercurio, se realizaba la premiación del concurso “100 Mujeres Líderes 2019”, organizado por este importante y tradicional medio de comunicación. En la oportunidad, se encontraba entre las seleccionadas una mujer piloto de la Fuerza Aérea de Chile, la Teniente (A) Valentina Troncoso Santander, quien justamente era destacada por su labor como helicopterista en el Territorio Antártico.



Valentina Troncoso, oficial de la Fuerza Aérea fue premiada en Ceremonia de “100 Mujeres Líderes 2019” organizada por El Mercurio (Fotografía gentileza de Anne Traub Mödinger, directora de la Fundación Niños Primero, también premiada en este evento)

25 Villalobos Chaparro, Edgardo. *20 Años desde las primeras mujeres Cadetes de Aviación*. Revista Aerohistoria N°8/2020. IIHACH.



Decimoctava edición del galardón entregado por Mujeres Empresarias y "El Mercurio":

Mujeres Líderes 2019 dialogaron sobre el momento que vive Chile y el rol femenino en tiempos de crisis

En un año marcado por el conflicto social, el premio que busca reconocer a las mujeres que contribuyen a construir un país mejor y más justo tuvo una ceremonia diferente, que invitó a la reflexión y a las propuestas desde la mirada del liderazgo femenino. La equidad de género, la corresponsabilidad parental, la inclusión y la necesidad de empoderar a las mujeres fueron algunas de las temáticas clave.

La historia de la teniente Troncoso nace de su reconocido papel como mujer *helicopterista* con experiencia de haber operado en la Antártica, donde se desempeñó como piloto de un helicóptero Bell 412, y participar de misiones de rescate y evacuaciones aeromédicas de relevancia internacional.

A mediados de agosto de este mismo año, nueve tripulantes de un avión argentino, eran rescatados por la Fuerza Aérea de Chile, tras haber sufrido un accidente mientras realizaban ejercicios de rutina en la isla Ross, a 54 kilómetros de Marambio, luego de que el ski del Twin Otter golpeará un montículo de nieve al aterrizar. Afortunadamente, y sin vidas que lamentar, los tripulantes argentinos fueron asistidos por un helicóptero de la Fach perteneciente a la base Presidente Frei, que los trasladó hacia la base argentina Marambio para su pronta atención. Tras el rescate, el canciller trasandino Jorge Faurie, expresó su agradecimiento a *los "hermanos chilenos de la Base Frei, en la Antártida, por asistir a nuestro avión de la Fuerza Aérea tras un incidente en el aterrizaje sobre la Isla Ross"*.

Este testimonio evidente, fresco y actual, es la continuación de muchas otras valiosas experiencias en las que mujeres y hombres por igual, están y han estado desde larga data cumpliendo misiones de investigación, soberanía y auxilio en un Territorio Antártico que no sólo nos pertenece por derecho y natural herencia, sino que su custodia rescata y representa parte importante del orgullo de ser y saber ser chilenos.

Era el 25 de diciembre del 2013, una entrevista aparecida en el diario El Mercurio de fecha, señalaba que el entonces Comandante de Grupo Miguel Figueroa Ibarra, de nuestra Fuerza Aérea de Chile, *"no ha visto la noche, no ha podido ducharse, ni ha mirado un termómetro que marque sobre 0 °C"*, desde el 17 de noviembre de 2013.

Él era el responsable en terreno, de llevar adelante una de las misiones antárticas más importantes para Chile en los últimos años, la cual era asentar en el Glaciar Unión, en pleno círculo polar antártico, la tercera base más austral del mundo, superada sólo por Amundsen-Scott (EE.UU., 1956) y Kunlun (China, 2009).

Este proyecto tenía una relevancia estratégica y científica tal, que el propio Presidente Sebastián Piñera iría a inaugurar el 4 de enero de 2014. Se trataba de la nueva Estación Polar Científica Conjunta “Glaciar Unión”, que formaba parte del Plan Legado Bicentenario que impulsaba por aquellos días el primer mandato del actual mandatario.

Fue en este trascendente contexto que, también la entonces Teniente (A) Romina Rebolledo del Grupo de Aviación Nº 6 de la IVª Brigada Aérea, se convirtió en la primera mujer piloto de la Fuerza Aérea de Chile en llegar a una latitud distante de Chile Continental, aproximadamente a 79° Sur y a unas 600 Millas náuticas del Polo Sur para ser parte del grupo, que por esos días estaba participando en la campaña de instalación de la Estación Polar Científica Conjunta.



La Teniente Rebolledo, con sólo 26 años de edad, era por aquellos días, una de las mujeres de la IVª Brigada Aérea de las tres mujeres en estar habilitada para realizar operaciones en nieve, aterrizaje en hielo y mar congelado. (Fotografía: Archivo FACH)

Su particular aventura, había iniciado el 28 de octubre de ese año, cuando Romina debió despegar en un avión DHC-6 Twin Otter desde la ciudad de Punta Arenas, con la finalidad de prestar apoyo a las actividades de ciencia, exploración, SAR, evacuaciones aeromédicas y cooperación antártica al Instituto Antártico Chileno (INACH) hasta

la primera quincena de enero del 2014. La joven piloto, con tan sólo 26 años de edad, era una de las tres mujeres de la IVª Brigada Aérea en estar habilitada para realizar operaciones en nieve, aterrizaje en hielo y mar congelado, capacitándola para este tipo de misiones, que sin duda, permitieron el logro de los objetivos planteados por la Fuerza Aérea de Chile respecto al crecimiento nacional y apoyo científico antártico.

Otra de estas destacadas mujeres aladas y de larga tradición aérea, fue la Teniente (A) Mylene Pauvif Fuentealba, Piloto de Transporte, quien este mismo año de 2013, fue comisionada para operar en nieve con la Real Fuerza Aérea Canadiense, donde tuvo la posibilidad de volar en el Ártico. En 2014 operó en la Estación Polar Científica Conjunta Glaciar Unión, ubicada en la Antártica en la latitud 79 Sur, convirtiéndose con esto, en la primera mujer piloto chilena en operar en ambos círculos polares.



Mylene Pauvif, se convirtió en la primera mujer en la FACH, en habilitarse en técnicas para la operación en terrenos nevados y hielo. En sus propias palabras confesaba su orgullo en 2013: *“Vengo de una familia de uniformados, mis hermanos mayores lo son, y en ellos vi la nobleza de servir al país de un modo distinto a otras profesiones. La entrega a la patria y los valores que ello conlleva, me motivó a ingresar a la FACH, sumándome a esta familia que es grande y que es de todos”*.

Otra interesante y singular experiencia recogida para este artículo, fue en el marco de la Campaña Antártica que se llevaba durante el mes de septiembre de 2013, en la Base Aérea Antártica Presidente “Eduardo Frei Montalva”,

donde se realizó la instrucción de “Operaciones en Nieve para Tripulaciones” en el material de vuelo DHC-6 Twin Otter.

En aquella oportunidad y por primera vez, se instruyó y habilitó a una tripulante mujer. Se trató de la Cabo de la Fuerza Aérea, Silvia Parancán Flores, quien aprobó satisfactoriamente su instrucción pasando a formar parte del selecto grupo de tripulantes del Grupo de Aviación N°6, habilitados para operar en el continente blanco.



La Cabo Silvia Parancán del Grupo de Aviación N°6, cuando se encontraba cumpliendo funciones en la Base Aérea Antártica “Presidente Eduardo Frei Montalva”. (Fuente: FACH.)

De origen chilote pero nacida en la región de Magallanes, la entonces Cabo Silvia Parancán Flores, comprendía su experiencia antártica sólo como la continuación de lo que sería una orgullosa tradición familiar que se hacía realidad cuando ingresó a la Escuela de Especialidades,²⁶ al igual que su abuelo quien fuera Suboficial Mayor de la Institución, y de la misma forma como lo ya han hecho otras muchas jóvenes mujeres desde enero de 2009.

“Mi mamá soñaba con ser parte de la Fuerza Aérea en una época en que las mujeres aún no podían ingresar. Yo de alguna manera, cumplí su sueño, seguí los pasos de mi abuelo, conocí esta especialidad y soy feliz cada vez que subo a un avión, especialmente si esto es en la Antártica”, agregaba la joven tripulante.

²⁶ Cada año cerca de 400 estudiantes, hombres y mujeres, son seleccionados para poder ingresar a la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”, ubicada en el Paradero 32 de Gran Avenida, en Santiago. Tras dos años de intensos estudios y formación militar, los jóvenes egresan con el grado de Cabo, y se les otorga título técnico de nivel superior en las áreas elegidas de entre las 18 especialidades impartidas, las que luego desarrollarán en la Fuerza Aérea de Chile.

Dentro de la dotación del Grupo de Aviación N°6, fue la primera mujer de la Especialidad de Tripulante Aéreo, en habilitarse para vuelos antárticos, abriendo con ello la puerta para otras camaradas que le han seguido los exitosos pasos de esta enriquecedora experiencia que no solamente contribuyó positivamente a su formación profesional, sino que influyó en su desarrollo interior.

Reflexiones

Al considerar el planteamiento inicial formulado por la Dra. Daniella Mc Cahey, “*Antártica: ¿Un continente no apto para mujeres?*”, se nos presentó una duda lógica, por lo que decidí indagar en nuestra realidad histórica y presentarles algunos de los curiosos resultados antes exhibidos. La verdad es que nuestro país presenta algunos arquetipos bastante definidos, que nos otorgan valor muchas de las veces, y que los reconocemos como identidad nacional; respetuosos tanto de hombres como mujeres, que desde sus inicios y con esfuerzo y voluntad, construyeron este Chile que muchos amamos. Nuestra identidad indómita descrita tempranamente por Ercilla, quizás uno de los cronistas hispanos más leídos y considerados tras casi cinco siglos de historia, agrega un norte como también una respuesta clara para el imaginario antártico chileno, uno que no distingue ni discrimina a los chilenos, sino que sólo reconoce en todos, el valor, el cariño y la entrega por la Patria.

Hoy quizás más que ayer, muchas mujeres son protagonistas de sus vidas, y en esta realidad, creemos que tratar esta temática como perspectiva de género, no aporta en el respeto que siempre les hemos tenido, donde una política pública foránea no logra imponer, sino que más bien contrasta con una verdad histórica que considera naturalmente, un sitio de oportunidades no prejuicioso sino más bien respetuoso, que va de acuerdo a los tiempos, a la realidad y en total reconocimiento de las destrezas adquiridas.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Montecino Aguirre, Sonia. **Mujeres Chilenas. Fragmentos De Una Historia**. Editorial Catalonia, Santiago de Chile, 2008.
Filippi P. Alfonso M. **El Comodoro Andresen y la actividad ballenera austral y antártica chilena**.
<https://revistamarina.cl/revistas/1997/3/filippi.pdf>
Reyes P. Carlos. **La primera mujer que vuela un Twin Otter en la Antártica**. Diario La Tercera, 25 de febrero de 2018.
Villalobos Chaparro, Edgardo. **20 años desde las primeras mujeres Cadetes de Aviación**. Revista Aerohistoria N°8/2020.
Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. 2020
Diario El Mercurio. **Las Primeras. Mujeres que abrieron camino en Chile**. Editorial Ediciones El Mercurio, 2017
The first woman in Antarctica. <https://www.antarctica.gov.au/magazine/issue-23-december-2012/antarctic-arts-fellowship/the-first-woman-in-antarctica/>
Mujeres con más presencia que nunca en la Fuerza Aérea de Chile. <https://fempatagonia.cl/2015/03/mujeres-con-mas-presencia-que-nunca-en-la-fuerza-aerea-de-chile/>
Apuntes del autor
Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

LA NUEVA LEY ANTÁRTICA CHILENA EN MENOS DE 1.500 PALABRAS



Base Antártica Presidente Gabriel González Videla, primera instalación de la Fuerza Aérea de Chile en esta región de Chile

Concretando una idea manifestada de modo indirecto en la Política Antártica Nacional del año 2000, respecto a la cual se dispuso avanzar formalmente el 2007, entre el 2011-2013 se elaboró un proyecto de ley destinado a sistematizar, armonizar y modernizar la normativa chilena antártica, garantizando un mejor desempeño nacional y el cumplimiento de los compromisos internacionales en el marco del Sistema del Tratado Antártico. Él fue ingresado al Congreso Nacional en marzo 2014 y finalmente aprobado en agosto 2020. Se promulgó como Ley 21.255, publicada en el Diario Oficial el 17 de septiembre del 2020, sin perjuicio que entrará en vigor 180 días después de su publicación (artículo 1° Transitorio), el 17 de marzo del 2021. La ley cuenta con ocho títulos que agrupan un total de 58 artículos más tres artículos transitorios.



En el Título I, Disposiciones Generales, se fijan los objetivos de la ley (artículo 1°), reiterando la delimitación del Territorio Chileno Antártico hecha en 1940 con las actualizaciones derivadas de la evolución del Derecho de Mar (artículo 2°). La soberanía chilena se ejercerá con pleno respeto a las normas del Derecho Internacional (artículo 3°) aplicándose la ley en todo el territorio de la República, incluido el Territorio Chileno Antártico, así como en toda la Antártica y sus aguas circundantes a fin de dar cumplimiento a los compromisos internacionales del país (artículo 4°). Se definen legalmente una serie de términos empleados en la ley (artículo 5°).

La institucionalidad antártica chilena es abordada en el Título II, donde se definen y coordinan las competencias antárticas de los órganos del Estado y los instrumentos que orientan su actuar. El principal documento directivo es la Política Antártica Nacional, que fija los grandes objetivos de Chile en la Antártica (artículo 6°), debiendo ser aprobada por el Presidente de la República a propuesta del Consejo de Política Antártica, entidad interministerial regulada en esta ley (artículo 7°) y en la del Ministerio de Relaciones Exteriores (Ley 21.080).

De ella, que debe revisarse cada 10 años, se desprende el Plan Estratégico Antártico, que orienta las tareas y acciones concretas de las entidades estatales en un lapso de cinco años (artículo 8°), las que anualmente se fijan en el Programa Antártico Nacional (artículo 9°). La conducción de la Política Antártica Nacional, la coordinación interministerial y la representación internacional de Chile en temas antárticos es una función propia del Ministerio de Relaciones Exteriores (artículo 10), sin perjuicio de otras misiones específicas de esta cartera (artículo 11). Existen también competencias relevantes de los Ministerios de Defensa Nacional (artículo 12), y de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación (artículo 13). Los operadores antárticos serán los encargados de organizar y realizar las actividades operativas, logísticas, científicas y tecnológicas (artículo 14), considerando entre ellos al Instituto Antártico Chileno (artículo 15) y a los operadores antárticos dependientes del Ministerio de Defensa Nacional (artículo 16). Se da rango legal al Comité Operativo para la Evaluación de Impacto Ambiental sobre el Medioambiente Antártico (artículo 17) y se considera una serie de Secciones y Comités Antárticos Nacionales como contrapartida doméstica de los diversos foros del Sistema del Tratado Antártico (artículo 18).



El Título III trata del gobierno y administración del Territorio Chileno Antártico, considerando las atribuciones y funciones del Delegado Presidencial Regional (artículo 19) y del Gobierno Regional de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena (artículo 20). En cuanto no sea contradictorio con esta ley, se seguirá aplicando al respecto el Estatuto Chileno Antártico (1956).

El financiamiento de la actividad antártica nacional, a que se refiere el Título IV, se asignará anualmente mediante la Ley de Presupuestos, en forma desagregada y en conformidad al Programa Antártico Nacional (artículo 21).

En el Título V se fija la regulación general para las actividades antárticas, las que deberán orientarse por fines exclusivamente pacíficos, ser sustentables, garantizar la protección del medioambiente y realizarse conforme a las normas de esta ley, del Sistema del Tratado Antártico y otras normas aplicables (artículo 22). Hay ciertas actividades prohibidas (artículo 23) y otra que requieren permiso previo (artículo 24), así como un sistema de autorizaciones para actividades no estatales (artículo 25), científicas y tecnológicas (artículo 27) y para el zarpe y

despegue de naves y aeronaves hacia la Antártica (artículo 28). Se establecen regulaciones especiales para las actividades antárticas estatales (artículo 26), científicas (artículo 29), artísticas, culturales y deportivas (artículo 30), turísticas (artículo 31), y pesqueras y extractivas (artículo 32). Se dispone sobre las acciones de búsqueda y rescate (artículo 33), y respecto a la notificación previa de las expediciones antárticas (artículo 34), así como procedimientos de homologación para actividades, expediciones, naves y aeronaves extranjeras (artículos 25, 27 y 28).



El Título VI dispone que todas las actividades que se planifiquen o ejecuten en la Antártica deberán observar los principios de protección y conservación del medioambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados (artículo 35), considerando los procedimientos adecuados para la eliminación y tratamiento de residuos (artículo 36), y sometiéndose a una evaluación previa de impacto ambiental (artículos 37 y 38). Se suministrará a los operadores información al respecto (artículo 39) y quienes tengan conocimiento de la ocurrencia de un daño medioambiental antártico deberán comunicarlo a las autoridades pertinentes (artículo 40). Se dispondrá una acción de respuesta rápida y efectiva ante las emergencias ambientales (artículo 41) y todo daño ambiental antártico doloso o culpable dará lugar a las acciones de reparación ambiental (artículo 42), presumiéndose legalmente la culpa de quien ha infringido las normas pertinentes (artículo 43). El Estado de Chile será el titular de la acción ambiental, mediante el Consejo de Defensa del Estado, sin perjuicio de la acción indemnizatoria de quien haya sufrido perjuicios (artículo 44). Será competente el Tribunal Ambiental correspondiente (artículo 45) y se aplicará subsidiariamente la Ley de Bases Generales del Medioambiente (artículo 46).

En cuanto a la fiscalización y sanciones, el Título VII establece quienes serán las autoridades encargadas de controlar el cumplimiento de esta ley, tanto en el Continente Antártico como en el resto del país, sin perjuicio que toda persona podrá denunciar ante ellas las infracciones que conozca (artículo 47). Se tipifica un conjunto de infracciones que pueden cometer personas naturales y jurídicas, sancionándolas con multas (artículo 48). Será competente para conocer al respecto la Superintendencia del Medioambiente o la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, según los casos (artículo 49), y conforme las normas de procedimiento e impugnación que se fijan (artículo 50), incluyendo las disposiciones sobre prescripción (artículo 52). Toda sentencia condenatoria infraccional deberá ser comunicada al Ministerio de Relaciones Exteriores (artículo 51).

Se establece también una serie de delitos especiales en materia antártica (artículo 54), que serán investigados y perseguidos por la Fiscalía Regional de Punta Arenas y conocidos por el juzgado de garantía y el tribunal de juicio oral en lo penal competente (artículo 53).

En las disposiciones finales del Título VIII se señala que la ley no irrogará gasto fiscal (artículo 55), aunque el potenciar la acción antártica nacional se traducirá sin duda en una mayor inversión. Para garantizar la conservación y defensa de los derechos soberanos antárticos chilenos, se mantienen en vigor, en lo que no pugnen con esta ley, el Decreto Supremo 1.747 (1940/1955) del Ministerio de Relaciones Exteriores, la Ley 11.846 (1955) y el Decreto Supremo 298 (1956) del Ministerio de Relaciones Exteriores, normas anteriores al Tratado Antártico (1959) y que constituyen una afirmación incuestionable e inatacable de nuestro dominio sobre el Territorio Chileno Antártico (artículo 56). Finalmente, se declara como norma supletoria general a la Ley sobre Bases de los Procedimientos Administrativos (artículo 57), y se hacen algunas modificaciones a la Ley del Ministerio de Relaciones Exteriores en lo relativo al Consejo de Política Antártica (artículo 58). Conforme a las Disposiciones Transitorias, la ley comenzará a regir 180 días después de su publicación (artículo 1° Transitorio), debiendo dictarse en un plazo desde dos años desde entonces los reglamentos que esta contempla (artículo 2° Transitorio). Por último, se prescribe que hasta que no entre en vigor la Ley de Gobiernos Regionales, las menciones al Delegado Presidencial Regional y al Gobernador Regional deben entenderse efectuadas al Intendente Regional (artículo 3° Transitorio).

Sin perjuicio de lo que la práctica vaya requiriendo, la ley dispone desarrollar mediante normas administrativas las siguientes materias, que probablemente se traducirán en tres o cuatro reglamentos: Comité Operativo para la Evaluación de Impacto Ambiental sobre el Medioambiente Antártico (artículo 17), Secciones y Comités Antárticos Nacionales (artículo 18), actividades que requieren autorización previa (artículo 24), autorización para realizar actividades antárticas no estatales (artículo 25), actividades científicas y tecnológicas antárticas (artículo 27), actividades turísticas (artículo 31), actividades pesqueras y otras actividades de captura de recursos vivos marinos antárticos (artículo 32), y protección y conservación del medioambiente antártico, incluyendo la eliminación y tratamiento de residuos (artículo 35). Además, debe considerarse el Reglamento del Consejo de Política Antártica, que desarrolla el artículo 52 de la Ley del Ministerio de Relaciones Exteriores.



Esta nueva Ley Antártica marcará un antes y un después en la historia antártica chilena, y repercutirá internacionalmente.

Luis Valentín Ferrada Walker

Doctor en Derecho

Facultad de Derecho, Universidad de Chile

LUIS ALBERTO "PILOTÍN" NÚÑEZ ROJAS, PRIMER INTENTO EN UNIR MAGALLANES CON LA ANTÁRTICA

PALABRAS INICIALES

Muchos son quienes han realizado acciones heroicas consiguiendo logros históricos y por ello, han tenido el debido reconocimiento, por otra parte, también los hay que, han caído en la empresa y sólo viven permanentemente en un recuerdo colectivo, así también, están aquellos que siendo genuinamente grandes y que por causas ajenas a sus logros o por azares del destino, nunca han arribado al glorioso estrado que la historia depara a los vencedores de los cielos.

Este artículo es un sincero y honesto esfuerzo por arrojar una luz certera sobre uno de aquellos aviadores olvidados del público reconocimiento, y tratar de darle el lugar que bien merece en nuestra historia aeronáutica.



QUIÉN ES PILOTIN NÚÑEZ

Pilotín es el cariñoso apodo puesto al cadete Luis Alberto Núñez Rojas por sus compañeros de la Escuela de Aviación el año de 1945. La razón de este curioso apelativo, radicaba en que Núñez había cursado estudios en la Escuela de Pilotines Mercantes (más tarde Escuela de Oficiales de la Marina Mercante), especialidad que permitía gobernar y comandar eficientemente una embarcación de gran tonelaje.

Había nacido en Valparaíso en 1925 y su casa estaba ubicada en la populosa Avenida Argentina. A la edad de un año quedó huérfano de madre y con gran sacrificio su padre se esmeró por brindarle una buena educación enviándolo al tradicional Colegio Seminario San Rafael²⁷.

Es durante sus años como alumno del citado establecimiento estudiantil, que al formar parte de la banda marcial y de guerra de este instituto, recibe instrucción de parte de un Mayor de Ejército para convertirse en guaripola o Tambor Mayor de la banda. Posteriormente, y entusiasmado con la idea de tomar nuevos rumbos, decide ingresar a la Escuela de Pilotines, entidad dependiente de la Dirección General de la Armada de Chile.

²⁷ El Colegio Seminario San Rafael fue fundado en Valparaíso el año de 1870 por el Arzobispo de Santiago Monseñor Rafael Valentín Valdivieso, con el objeto de suscitar vocaciones para el sacerdocio y formar cristianos comprometidos con la Iglesia y la sociedad.

En 1941 egresa como Piloto mercante, cuando esta Escuela funcionaba al interior de la corbeta “General Baquedano” ya pronta a ser dada de baja y que se encontraba fondeada al costado del faro Duprat, en Valparaíso.



Corbeta Baquedano

Una vez embarcado en diversas naves y formando parte de la tripulación de mando en plena Segunda Guerra Mundial, recorrió numerosos países incluyendo varios viajes a EE.UU., arriesgando ciertamente ser atacado por submarinos del eje.

Sin embargo, en 1944 decide dar un nuevo y radical giro a su vida y cambia el mar por el vasto cielo nacional. Postula a la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, motivado quizás por los variados encuentros en ruta entre su barco y aviones de patrulla de todo tipo durante la guerra, después de todo él contaba solo con 19 años, tenía toda la vida por delante y una gran voluntad.

Alto, rubio y atlético no tuvo problema alguno al rendir los exámenes físicos y médicos de reglamento, tampoco fueron obstáculos las pruebas escritas pues su sólida formación en el prestigioso colegio religioso, sumado a los conocimientos de navegación, astronomía, trigonometría, etc. ya adquiridos en la mencionada Escuela de Pilotines, lo calificaron muy por sobre la media.

EN LA FUERZA AÉREA DE CHILE (FACH)

Por su gran seguridad y confianza en las pruebas rendidas, no fue sorpresa la llegada del telegrama comunicándole la aceptación y la fecha de presentación en el mencionado instituto formador de oficiales de la FACH.

En marzo de 1945 traspasó, junto a otros jóvenes con iguales aspiraciones la antigua entrada (que aún se conserva), para tres años más tarde salir por ella convertido en piloto militar.



El 1 de enero de 1948 se efectuó en El Bosque la respectiva ceremonia de graduación de su promoción, actividad que fue destacada por la prensa de la época. La referencia a esa ceremonia, se debe a que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Aurelio Celedón P. y por el propio presidente don Gabriel González Videla en persona.

El alférez Núñez recibió el premio especial “Capitán de Ejército señor Maximiliano Rossler Urzúa” por haber demostrado el más alto nivel de espíritu militar durante su permanencia en la Escuela de Aviación.

Del curso de “Pilotín” Núñez, un grupo de trece de sus compañeros se graduaron un año antes por el hecho de haber tenido mayor escolaridad y de ellos tres alcanzaron el generalato (Fornet, Matthei y Ruiz). De la promoción de Pilotín (5º graduación) que fueron veintiún aviadores, con el paso de

los años uno llegaría a general (Martínez) y otros realizarían destacadas carreras en la FACH, teniendo también que lamentar la prematura partida de algunos compañeros (Neira, Martín, Mahuzier, López) los que engrosaron la lista de mártires de la Institución.

Por orden del Comando en Jefe, que había sido emitida el 31 de diciembre de 1947, Luis Alberto Núñez es destinado junto a sus compañeros de la rama del aire al Grupo de Aviación N° 1 ubicado en Iquique, que en ese tiempo funcionaba en la Base Aérea “Los Cóndores” en Alto Hospicio. Esta unidad estaba dotada en esa época solamente con ocho monomotores North American AT-6, cantidad que se aumentó con el tiempo y agregándose también aviones Vultee BT-13. Terminada la instrucción táctica de tiro y bombardeo en la nortina base, el 5 de enero de 1949 Núñez junto a sus compañeros eran ascendidos al grado de subteniente de armas rama del aire.



North American AT-6 N° 290 al mando del teniente Guillermo Gómez A. sobrevolando el Estrecho de Magallanes durante un vuelo de control de fronteras. Posiblemente en este mismo aparato “Pilotín” Núñez intentó realizar la hazaña relatada en este artículo.

Tras unas breves vacaciones fue trasladado al Grupo de Bombardeo Pesado N° 3 que funcionaba en la base aérea de Quintero, lugar costero de la zona central que en esos años albergaba bombarderos B-25J Mitchell, pero contaba asimismo con aparatos PBY-5/5A/OA-10A Catalina, OS2U-3 Kingfisher y N3N "Yellow Peril" agrupados como una escuadrilla aeronaval dentro de la misma unidad. Se sabe que en esta base efectuó el curso aeronaval y posteriormente en bimotores Catalina, en los cuales realizó diversos vuelos a lo largo de todo el país, incluyendo algunos a Juan Fernández.



Hidroaviones Kingfisher operando en la Antártica (1949)

El verano de 1949, dos hidroaviones Kingfisher efectuaron el relevo de la dotación antártica que permanecía en la base O'Higgins, operación de alto riesgo y que alcanzó notoriedad en la prensa nacional, pues la flotilla antártica no pudo realizar esta labor debido a las inclemencias climáticas. No cabe duda que estos notorios vuelos causaron una profunda inquietud en muchos oficiales, había consenso de que la tarea de unir el continente con esa lejana posesión chilena era un tema pendiente y era solo cosa de tiempo, el realizarla.

A fines de mayo de 1949 el Alto Mando tomando en cuenta la vasta experiencia profesional y la intachable hoja de servicios de Núñez, insinuó su posible destinación a la Dirección de Aeronáutica, cargo de gran responsabilidad que finalmente fue confiado a otro oficial más antiguo.

A principios de noviembre de 1949, fue designado instructor de vuelo del Club Aéreo de Illapel, esto sin perjuicio de sus funciones dentro del Grupo de Bombardeo Pesado N° 3. Tras una esmerada labor profesional en ese club, fue posible que el 30 de junio de 1950 sus tres alumnos rindieran los exámenes ante el examinador de la Dirección de Aeronáutica, estos eran -de paso- también los primeros instruidos en este naciente club.

Interesantemente es posible hallar en la prensa de la época como se destaca tal hecho y como los tres alumnos aprobaron satisfactoriamente sus respectivos exámenes tanto teóricos como los de vuelo, demostrando gran capacidad profesional y ser un grupo sobresaliente en cuanto a condiciones de vuelo y conocimientos, por lo cual

también su instructor fue felicitado por las autoridades. En la misma ceremonia se hizo la despedida al comprometido instructor Núñez, ya que por orden superior cesaba su importante función en Illapel.

A mediados de marzo de 1951, Núñez será destinado a la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos”, instituto formador de oficiales de la FACH, donde se desempeñaría como Instructor de vuelo. Para ese mes y época, el inventario de material aéreo de la Escuela era de 59 aeronaves que se desglosaban en:

- ❖ 23 Fairchild de instrucción primaria
- ❖ 23 Vultee de instrucción básica y
- ❖ 13 North American de instrucción avanzada

En esos años el plan de estudios contemplaba una duración de tres años, en los cuales los alumnos volaban un total de 250 horas de instrucción; 100 de primario, 70 de básico y 80 de avanzado. Dicha modalidad de enseñanza sufriría un drástico cambio en mayo de 1954, cuando se incorporaron los nuevos entrenadores Beechcraft B-45 “Mentor”.

Terminadas sus funciones en el plantel de instrucción capitalino, Núñez fue trasladado a la Base Aérea de Magallanes en la zona austral de Chile, específicamente al Grupo N° 6 que operaba con siete T-6 desde Bahía Catalina, ubicada en las cercanías de la ciudad de Punta Arenas.



Bahía Catalina

Esta austral base aérea, contaba con dos hangares más tres pistas de aterrizaje y aunque servía también de terminal para algunas aerolíneas comerciales, sus obstáculos artificiales la hacían ciertamente muy riesgosa para los vuelos.

EL VUELO A LA ANTÁRTICA

Probablemente la información de la existencia de una precaria pista demarcada el verano de 1950²⁸ en una planicie de la isla Decepción (archipiélago Shetland del Sur) en la Antártica Chilena, haya sido el detonante que alentó al ahora Teniente 2º Luis Núñez del Grupo N° 6, para intentar la materialización de un vuelo directo a esa lejana posesión.

En secreta concomitancia con el mecánico Sargento 2º Gregorio Israel Salas, comenzaron a preparar el North American AT-6 N° 290, seleccionado de entre los nueve con que contaba la dotación austral; se dice que le fue adaptado un estanque suplementario de combustible que obtuvieron seguramente de un viejo Fairchild ya fuera de vuelo.

El despegue del monomotor -con sus dos tripulantes- se produjo al amanecer del miércoles 4 de febrero de 1953 desde Bahía Catalina, el plan de vuelo oficial indicaba que efectuarían un vuelo de prueba, planificación de rutina que no despertaba ninguna sospecha al momento del despegue. Sin embargo, al cabo de algunas horas de vuelo la sorpresa en la base fue mayúscula, ya que el teniente Núñez informaba que se encontraba volando hacia el sureste sobre el mar de Drake y siendo su verdadero destino la isla Decepción.

Infructuosos fueron los mensajes radiales enviados desde la base ordenándole a Núñez que regresara de inmediato a Bahía Catalina. Los aventureros aviadores continuaron volando hacia su dorada meta, pero comenzaban a enfrentarse a un fuerte temporal que en ese momento azotaba la zona. Cerca del mediodía, el vuelo se hizo muy peligroso, a pesar de que la aeronave no presentaba ninguna anomalía mecánica, pero debido a la nula visibilidad y al errático funcionamiento de los instrumentos de navegación era sumamente arriesgado continuar con lo planificado.

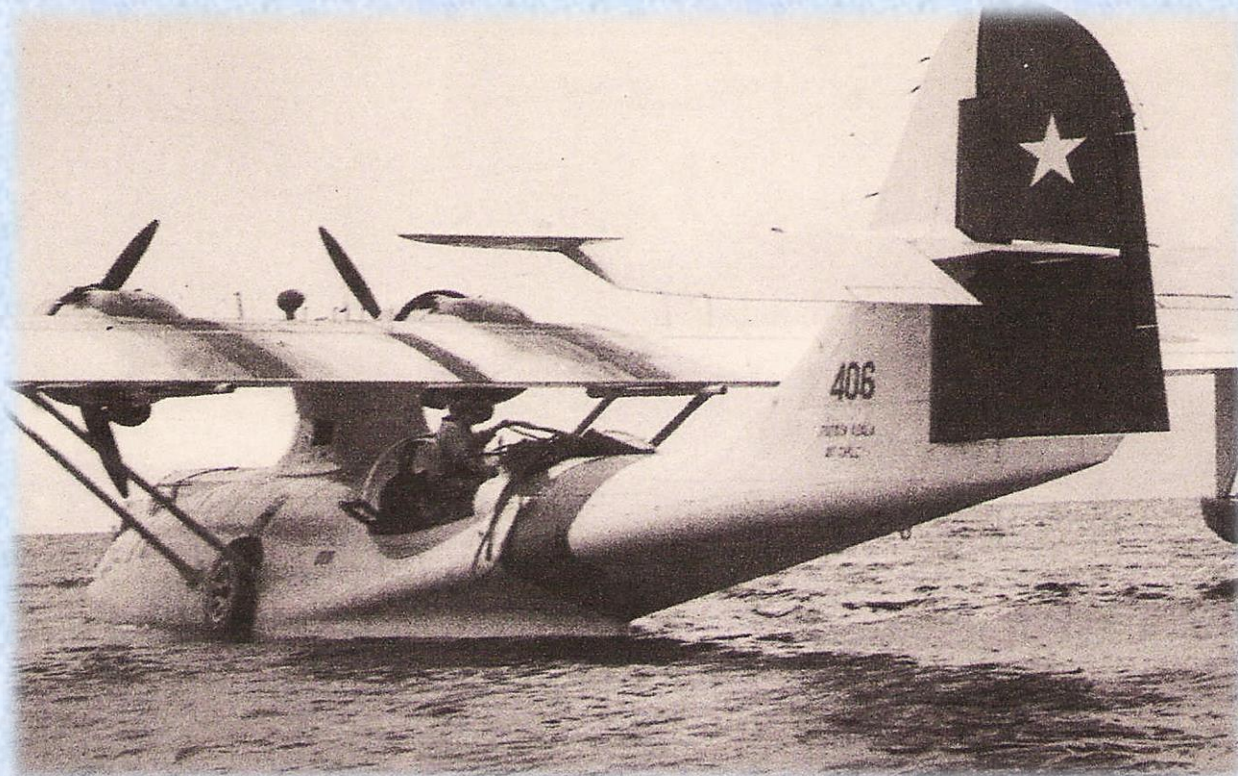
Finalmente, esta razón técnica y encontrándose realmente extraviados de la ruta, debieron forzosamente iniciar el retorno a Bahía Catalina, Vicuña o Yendegaia, estas dos últimas tomadas como alternativas.

Pasadas las 14:00 horas el avión aterrizó sin otra opción en la pista de tierra de isla Navarino. Situada al lado sur de la isla, la precaria pista no contaba con cubierta de estabilizado y al momento del descenso se encontraba reblandecida y fangosa por las fuertes lluvias. Tras el abrupto fin de su viaje, ambos aviadores se encontraban asustados pero sanos y salvos, solo cargaban con la amargura de no haber podido concretar su sueño, lo único claro era que la situación de ambos ahora se tornaba incierta.

La intrepidez de ambos aviadores suscitó encontradas reacciones, por una parte hubo quienes los felicitaron como es el caso del General de División (R) Ramón Cañas Montalva, ex comandante en jefe del Ejército de Chile, quién expresó en un telegrama; *"Impuesto hoy de los detalles de su patriótica proeza antártica, lo felicito cordialmente. Hoy más que nunca necesitamos ejemplos viriles, como el suyo, orientados a la afirmación definitiva de nuestra soberanía en tan preciados territorios para la grandeza de Chile"*. Palabras que retrataban ese consenso e inquietud de la oficialidad del cual hacíamos mención más arriba.

²⁸ El CDA Roberto Araos Tapia había marcado el terreno para una pista, 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 un cataviento que quedó instalado. REVISTA SKUA N°1/2020 – Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Si bien es cierto este vuelo no llegó a concretarse, la hazaña frustrada del teniente Núñez y su mecánico, se puede tomar seriamente como el primer intento real efectuado por algún aviador chileno de alcanzar en vuelo ese otro pedazo de Chile, en el continente helado. Es más, tuvieron que pasar dos años más para que un avión bimotor, el recordado OA-10A Catalina "Skua" N° 406, efectuara esa travesía en vuelo directo Punta Arenas-Isla Decepción.



Canadian-Vickers OA-10A N°406 "SKUA" que realizó el primer vuelo desde Chile continental a la Antártica, el 28 de diciembre de 1955

Finalmente, a raíz de su vuelo sin autorización, el teniente Núñez fue dado de baja de la Fuerza Aérea de Chile, el 21 de abril de 1953, cuando en su bitácora personal contabilizaba 1.650:20 horas de vuelo y sus calificaciones eran siempre excelentes conforme a los registros de la propia superioridad militar aérea de la época.

Danilo Villaroel Canga

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



El primer helicóptero de la Aviación Naval de la Armada de Chile que operó en la Antártica fue un Bell 47G, Armada 03 (posteriormente Naval 03), siendo su piloto el Capitán de Corbeta Gastón Lagos Garretón, durante la Campaña Antártica XI, 1956-1957.

EL BELL 47 G, PRIMER MEDIO AERONAVAL EN EL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

Introducción

El Presidente de la República de Chile, don Carlos Ibáñez del Campo, en los comienzos de su segunda administración, el 4 de junio de 1953, firmó el Decreto con Fuerza de Ley N° 149 que autorizaba a la Armada de Chile para adquirir helicópteros y aviones de transporte, limitándolos a cuatro, uno por cada zona naval.

El decreto con fuerza de ley fue firmado por el Presidente Ibáñez y sus Ministros de Defensa, General Abdón Parra Urzúa y de Hacienda, Felipe Herrera Lane.

Dentro de la Armada, se iniciaron de inmediato los estudios destinados a llevar a la realidad lo autorizado en el decreto con fuerza de ley. Era necesario elegir las aeronaves que se adquirirían y estudiar las modificaciones reglamentarias sobre selección, requisitos de ascenso, cursos, distintivos y otras materias. Para esto, se formaron varias comisiones. El Estado Mayor designó al Capitán de Corbeta don Roberto Vargas Biggs para coordinar estos trabajos en los cuales colaboró el Capitán de Fragata don Calixto Pereira Ramírez que se encontraba embarcado a la fecha.

El personal de Gente de Mar que se había especializado en aviación en la década anterior y que continuaba en servicio en diferentes unidades y reparticiones de la Armada fue transbordado a Santiago. Una vez reunido este grupo de antiguos mecánicos, electricistas y radiotelegrafistas, fueron enviados al Ala de Mantenimiento de la Fuerza Aérea para reactivar sus conocimientos.

Algo similar se hizo con los antiguos pilotos. Se concentraron en la Escuela de Aviación “Capitán Avalos” en El Bosque donde efectuaron un período de reentrenamiento, ya que habían estado alejados de las actividades de vuelo, la mayoría de ellos, por seis años.

Entretanto, la superioridad de la Armada había aprobado las modificaciones reglamentarias y las demás disposiciones elaboradas por las comisiones que habían coordinado el comandante Pereira y el Capitán Vargas. Con ellas, la especialidad de Aviación Naval comenzaba a funcionar una vez más en forma regular.

Se formó un nuevo curso de pilotos a cargo del Capitán de Fragata don Jorge Domínguez Kopaitic. Muy pronto se inició el entrenamiento primario en la Escuela de Aviación de El Bosque de esta primera promoción después del renacimiento definitivo de la Aviación Naval. Asimismo, se inició un curso de Gente de Mar a cargo del Capitán de Corbeta don Carlos Acosta Ramírez.

El Comandante en Jefe de la Armada, C.J.A., Vicealmirante don Francisco O’Ryan Orrego resolvió la adquisición del material de vuelo el 26 de mayo de 1954. Con éste se reiniciarían las actividades definitivamente. En un documento de esa fecha se ordenó al Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington, Capitán de Navío don Harold Nagel, proceder a la adquisición directa a sus fabricantes de tres aviones bimotores Beechcraft D 18S y tres helicópteros Bell 47G.

Durante el año 1954, el comandante Pereira fue el aviador naval más antiguo durante el proceso de compra en los Estados Unidos, de los tres aviones Beechcraft D18S y los tres helicópteros Bell 47G.

El 15 de septiembre de 1954, el comandante Nagel informaba al Comandante en Jefe de la Armada, sobre la cancelación de la suma de US\$ 115.912 a la Bell Helicopter Corporation de Fort Worth, Texas, Estados Unidos, correspondiente al valor de los tres helicópteros adquiridos para la Armada de Chile, incluyendo su equipo y repuestos.

El modelo 47G fue uno de los de más éxito que se registra en la historia aeronáutica. Fue construido en forma masiva desde 1946 hasta los años setenta.

El modelo 47G era un helicóptero biplaza (aunque podía acomodar a tres personas), de rotor semi articulado de dos palas, propulsado por un motor recíproco Franklin de seis cilindros y 200 HP. El único equipo de comunicaciones a bordo era un transceptor de la banda aeronáutica. El sistema de control no tenía ningún tipo de estabilización asistida y los comandos eran todos mecánicos. Los movimientos y la fuerza ejercida por el piloto se transmitían por intermedio de palancas y cables, todo lo cual requería de un esfuerzo considerable y una buena resistencia a la fatiga. Las perturbaciones inducidas en el sistema de control y las vibraciones propias del helicóptero, llegaban casi sin atenuación alguna a las manos y pies del piloto.

Los primeros helicópteros recibidos por la Armada, estaban pintados de color amarillo y llevaban la palabra ARMADA en los flotadores



Septiembre de 1954, ceremonia de entrega de los tres primeros helicópteros Bell 47G para la Aviación Naval de la Armada de Chile, en la empresa constructora de éstos, Bell Aircraft Corporation de Wichita-Kansas, EE.UU.



Aviadores Navales chilenos que recibieron estos helicópteros:

1. Teniente 1° Enrique Grunwald Juanchuto (Ingeniero)
2. Sargento 2° (Mc.Av.) Pedro Sánchez Sánchez
3. Sargento 2° (Mc.Av.) Luis Rivero Báez
4. Cabo (Mc.Av.) Segundo Santana Vidal
5. Cabo (Mc.Av.) Carlos Sepúlveda Bernal
6. Cabo (Mc.Av.) Rosendo Rivera Caamaño

Los tres Cabos se desempeñaron como Capitán de Aeronave (Mecánico) de los respectivos helicópteros y los Sargentos cumplieron la función de Supervisores.

El 28 de septiembre de 1954, el Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington, informaba que la firma Bell Aircraft, embarcaba los tres helicópteros Bell 47G en Houston-Texas con destino a Chile el 30 de septiembre, a bordo del vapor Gulf Farmer, arribando al puerto de Valparaíso el 25 de octubre. Cada helicóptero venía dentro de un contenedor de madera.

El 15 de noviembre de 1954, se armó el primer helicóptero de este tipo en la Base Aeronaval “El Belloto”. Los trabajos fueron realizados por personal especialista, que no tenía otra experiencia que la obtenida en el curso impartido por la fábrica, y fueron dirigidos por el Teniente 1° Enrique Grunwald Juanchuto, y contando con el apoyo de un mecánico de la empresa Bell Aircraft Corporation.

Los cajones de embalaje fueron posteriormente utilizados a servir como oficinas y paños. Con estos hitos, las actividades de la Aviación Naval quedaron restablecidas en los últimos meses de 1954.

El curso de pilotos de helicópteros y la incorporación de este tipo de aeronave a la Armada fue una actividad bastante novedosa porque permitía disponer de un medio aeronaval que podía despegar y aterrizar verticalmente en espacios confinados y mantenerse en vuelo estacionario.

Ya iniciado el año 1955 y con el objeto de acompañar al Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo en una gira por el norte del país, el día 26 de enero de 1955 es embarcado por primera vez en el crucero “Capitán Prat” de la Escuadra Chilena un helicóptero Bell 47G, al mando del Capitán de Corbeta don Gastón Lagos Garretón, visitando en la oportunidad los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta. En esas regiones, el piloto realizó ejercicios demostrativos ante un público entusiasta que nunca había visto estas presentaciones, al despegar un aparato de este tipo, desde la cubierta de un buque. La gira incluyó un recorrido por el puerto de Arica con el Primer Mandatario a bordo.

El 27 de abril del mismo año, se embarca ya como dotación por primera vez en la Escuadra, un helicóptero que maniobrando desde las cubiertas de los legendarios cruceros “Capitán Prat” y “O’Higgins” realizó excelentes ejercicios con el resto de los buques, que abarcaron avistamientos en alta mar, seguimiento de torpedos, señalizaciones de tiro, transporte y salvamento en alta mar. Cabe señalar que esta actividad marcó un hito preponderante en las operaciones aeronavales, al convertirse estas unidades en apoyo fundamental en el accionar de la flota.

Año Geofísico Internacional, AGI.

Con la misión de relevar, reabastecer y ampliar las bases permanentes chilenas, como asimismo de efectuar trabajos hidrográficos, oceanográficos y dar apoyo a la investigación antártica del Año Geofísico Internacional (AGI). Los buques procedieron a su alistamiento durante los meses de septiembre y octubre de 1956, con excepción del “Angamos” que estaba reparándose en Alemania.

El AGI comenzó a mediados de 1957 y terminó en diciembre de 1958. Las disciplinas preponderantes en el AGI fueron la geofísica, geodesia, geología y glaciología. La física de la alta atmósfera y la oceanografía tuvieron una actividad moderada, y la biología fue la que tuvo una actividad menor. En Chile las disciplinas que desarrollaron actividades antárticas fueron: la cartografía, geología, glaciología, sismología, vulcanología, biología terrestre y biología marina. Sin embargo, en términos generales los estudios científicos chilenos en la Antártica resultaron muy modestos, comparados con los otros países antárticos, como Inglaterra, Nueva Zelandia y Estados Unidos de América.

El 01 de septiembre de 1956 se constituyó la XI División Antártica, la cual al mando del Capitán de Navío Alejandro Navarrete Torres y quedó conformada por las siguientes unidades:

- Transporte “Rancagua”, buque insignia, Capitán de Fragata Eduardo Beeche R.
- Transporte “Angamos”, Capitán de Fragata Jorge Román P.
- Patrullero “Lientur”, Capitán de Corbeta Jorge Thornton S.
- Patrullero “Lautaro”, Capitán de Corbeta Jorge Paredes W.

El 25 de octubre a las 10:45 hrs., el “Rancagua” zarpó de Valparaíso con destino a la Antártica Chilena. Después de recalar en Talcahuano, Puerto Montt, Lagunas, Edén y Molyneaux, fondeó en Punta Arenas en la madrugada del 05 de noviembre, donde se reunió con el “Lientur” que había zarpado de Valparaíso el 26 de octubre y había realizado su navegación a Punta Arenas en forma independiente.

Posteriormente, zarpó desde Punta Arenas, para cooperar en los trabajos, la fragata “Baquedano”, de estación en la zona y poco después el transporte “Angamos”, que venía de Alemania donde fue sometido a reparaciones, y que llevó al personal científico de las Fuerzas Armadas y de las universidades chilenas, que cooperarán con sus observaciones y trabajos a la labor del AGI.

La expedición llevó a 49 científicos chilenos que colaboraron en la celebración del AGI, al mando del General don Ramón Cañas Montalva, quienes viajaron a bordo del transporte “Angamos”.

A las 9 horas del sábado 19 de enero de 1957, zarpó desde Valparaíso con destino a Talcahuano, el transporte “Angamos” de la Armada Nacional, a cuyo bordo viajó un grupo de científicos que se dirigió a la Antártica Chilena a efectuar estudios durante el AGI. El “Angamos” llevó también un helicóptero perteneciente a la Armada. Esta unidad llegó el 28 de enero a Punta Arenas.

El helicóptero embarcado era del tipo Bell 47G, Armada 03, siendo su piloto el Capitán de Corbeta don Gastón Lagos Garretón siendo utilizado con la flotilla antártica en vuelos de reconocimiento y transporte, siendo el primer aparato aeronaval en operar en dicha zona.

Para ello fue necesario construir una pequeña cubierta de vuelo, la que fue confeccionada en madera por personal del buque.



Buque Antártico AP-45 "Piloto Pardo" con dos helicópteros Bell 47G, rumbo a la Antártica.

Se realizaron vuelos de reconocimiento, observación y de relevo de las dotaciones de verano en los refugios antárticos con el helicóptero embarcado; además, gracias a éste, se pudo rescatar por el aire a un grupo de científicos que se hallaba en un refugio en un sector donde los témpanos impedían llegar en buque.

Participaron en innumerables aeroevacuaciones en el territorio antártico, siendo los más destacables:

- El 02 de enero de 1961, se efectuó el traslado del suboficial Néstor Roberto Gómez Mathias, desde la base argentina "Almirante Brown" en bahía Paraíso, hacia el AP-45 "Piloto Pardo" con el propósito de efectuarle una intervención quirúrgica de urgencia de una hernia inguinal izquierda, la que resultó exitosa. El posoperatorio transcurrió en perfectas condiciones. Siete días después fue dado de alta y entregado al servicio médico argentino en la isla Decepción.
- El 04 de diciembre de 1967, durante la erupción volcánica en la Isla Decepción, se efectuó el rescate de la dotación de la base inglesa "John Biscoe" y de base de la Fuerza Aérea de Chile.
- El 21 de febrero de 1969, se efectuó el rescate del personal de la Base Inglesa "B" en Caleta Balleneros, nuevamente una erupción volcánica en la Isla Decepción, que destruyó la base.
- El 03 de febrero de 1971, se acude en auxilio de una patrulla de tres hombres de la Base Antártica Argentina "Vice Comodoro Marambio", cogidos repentinamente por una fuerte racha de viento, la balsa en que viajaban derivó alejándose de la costa. El rescate se efectuó en la isla Cockburn, siendo posteriormente trasladados a su base.

- El 11 de febrero de 1972, se efectuó el rescate de los pasajeros del buque noruego de turismo "Lindblad Explorer", que varó en la madrugada en Punta Piazza de Bahía Almirantazgo, en la Antártida. La evacuación de los pasajeros, en su mayoría acaudalados norteamericanos, se realizó hacia el buque antártico "Piloto Pardo".



Un helicóptero del tipo Bell 47G de la Armada de Chile, apoyando en labores de abastecimiento a las bases antárticas chilenas.

Desde el año 1957, primero a bordo del transporte "Angamos", y luego en el buque antártico "Piloto Pardo", la silueta de los helicópteros Bell 47G se dibujaba en los hielos antárticos en las comisiones de verano hasta 1978, siendo posteriormente reemplazados por los helicópteros Bell Jet Ranger SH-57A.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://revistamarina.cl/revistas/1972/1/hmesiasp.pdf>

Anuario Hidrográfico de la Marina Chilena, tomo 41, años 1957-1963.

Anuario Hidrográfico de la Marina Chilena, tomo 43, años 1970-1975.

El Año Geofísico Internacional en la perspectiva histórica chilena, 1954-1958 (Mauricio Jara Fernández, Pablo Mancilla González, Consuelo León Wöppke, Anelio Aguayo Lobo, Nelson Llanos Sierra, Guido Olivares Salinas).

Rescates Antárticos: Una Tradición Chilena, Alfonso Filippi Parada.

Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval.

Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe de la
Fuerza Aérea,

D E C R E T O :

Modifíquese el Art. N°. 31 del Reglamento Orgánico de
la Fuerza Aérea de Chile, serie A N°. 1, en la forma siguiente:

ART. 31.- "La Fuerza Aérea tendrá cuatro Brigadas Aéreas: Ia., IIa, IIIa. y IVa. Brigadas.-

La Ia. Brigada Aérea en Iquique, comprenderá los Grupos de Aviación N°. 1 (en Iquique) y N°. 7 (en Antofagasta); la IIa. Brigada Aérea en El Bosque, comprenderá los Grupos de Aviación N°. 2 (en Quintero) y N°. 4 (en El Bosque); la IIIa. Brigada Aérea en Temuco, comprenderá los Grupos de Aviación N°. 3 (en Temuco) y N°. 5 (en Puerto Montt) y la IVa. Brigada Aérea en Punta Arenas, comprenderá los Grupos de Aviación N°. 8 (en Natales) y N°. 6 (en Punta Arenas).-

La jurisdicción de las Brigadas será:

Para la Ia. Brigada, las provincias de Tarapacá, Antofagasta y Atacama inclusive;

Para la IIa. Brigada, las provincias de Coquimbo a Talca inclusive;

Para la IIIa. Brigada, las provincias de Maule y Linares hasta el paralelo 46° sur (provincia de Aysén); y

Para la IVa. Brigada, la provincia de Aysén, desde el paralelo 46° sur, la provincia de Magallanes y el territorio Antártico bajo soberanía nacional, inclusive.-

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.-

Copia del documento original, que establece la modificación hecha en 1942, del Reglamento Orgánico de la Fuerza Aérea de Chile aprobado por D.S N°101 del 9 de febrero de 1937, contemplando explícitamente la jurisdicción y custodia aérea del Territorio Nacional y el Territorio Antártico Chileno, de acuerdo a lo planteado por el Comandante en Jefe de la época.

LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO AEROMARÍTIMO Y AEROANTÁRTICO

Se podría decir que el compromiso aero antártico de Chile tiene sus orígenes en la recalada el 26 de octubre de 1935 en Punta Arenas la goleta de madera reforzada Wyatt Earp, de paso hacia la península Antártica con el expedicionario australiano Sir Hubert Wilkins y el norteamericano Lincoln Ellsworth quien junto al piloto Herbert Hollick Kenyon intentarían cruzar el inexplorado continente, hasta la estación Little America, en el Mar de Ross, distante 2.400 millas náuticas, en un poderoso monomotor Northrop Gamma de 600 hp que se podía apreciar en la cubierta de proa.

Era la segunda visita de la goleta a Punta Arenas. Lo había hecho en noviembre de 1934, para recoger unos repuestos llegados por la vía aérea a Río Gallegos, oportunidad en la que Ellsworth había realizado el primer intento del vuelo trasantártico sin poder obtener el éxito ya que el Polar Star sufrió serias averías al posarse sobre una capa de hielo quebradizo. Ahora, con mayor experiencia y contando con el valioso concurso de los pilotos Herbert Hollick Kenyon, Patrick Mathewy y James Lymburner, los famosos exploradores polares esperaban coronar con el triunfo la difícil tarea.

Sorpresivamente el 26 de noviembre Wilkins anunció que regresaba a Magallanes a toda vela, ya que había perdido contacto radial con el Polar Star a poco de haber despegado de la isla Dundee, el 20 de noviembre de 1935. Por este motivo se había comunicado con Nueva York solicitando el envío urgente de otra aeronave de similares características a Punta Arenas donde una vez amarrada la goleta al Muelle Fiscal el preocupado Wilkins se dirigió a las oficinas del comandante de la Base Aérea para exponerle la situación, imponiéndose allí que el capitán Felipe Latorre ya había recibido instrucciones superiores para ayudarlo en lo que fuese necesario. Terminada la entrevista, Latorre, Wilkins y Lymburner se dirigieron a Cabo Negro para reconocer la pista de aterrizaje, la que fue encontrada corta y blanda para resistir el peso del nuevo Northrop Gamma que ya había salido de Nueva York, decidiendo entonces, trasladarse a Río Gallegos donde podría aterrizar en el aeródromo de Aeroposta para ponerle flotadores y continuar viaje a Punta Arenas, amarando en las aguas del puerto local.

Se trataba del Northrop Gamma NR-13759, de la TEXACO, auspiciadora de la expedición y gemelo de aquel extraviado en la Antártica, el que conducido por el piloto Richard Merrill y el radioperador William Klenke, cruzó los cielos de las tres Américas aterrizando en Río Gallegos, el 19 de diciembre donde lo esperaba Sir Hubert Wilkins.

Después de trabajar todo el 20 en la instalación de flotadores el poderoso Gamma, de 15 mts. de envergadura alar, 10 mts. de largo y 3 mts. de alto, llegó a Punta Arenas al amanecer del 21.

Según las propias palabras del capitán Latorre, éste era el mejor aparato aéreo que había llegado a Magallanes hasta entonces y era un verdadero privilegio haber podido conocerlo, especialmente sus modernos equipos de navegación como eran el horizonte Sperry, el piloto mecánico y el girocompás.

Aún, cuando los preparativos para la partida de la Wyatt Earp fueron intensos, Sir Hubert Wilkins se dio el tiempo necesario para agradecer a la Sociedad Menéndez Behety por la atención de la goleta en el puerto, y para despedirse del personal de la Base Aérea, en forma especial del capitán Felipe Latorre, que no había puesto

inconvenientes para entregarle la bencina de aviación del stock que la escuadrilla mantenía en las bodegas de Braun y Blanchard.

Al atardecer del 22 de diciembre, la goleta levó sus anclas llevando el avión amarrado a la cubierta. Afortunadamente y tras duras peripecias los aviadores antárticos, habían logrado llegar a la estación Little America el 5 de diciembre. Una pequeña falla en el radiotransmisor del avión fue la causa para que la Fuerza Aérea de Chile participara con su contribución en el primer vuelo transantártico de la historia.

Tan pronto estalló la 2ª Guerra Mundial los países americanos firmaron la Declaración de Panamá en octubre de 1939, que estableció una zona neutral de 300 millas náuticas en torno al continente americano como medida de protección continental de “cualquier acto hostil que se intente o realice desde tierra, desde el mar o desde el aire” lo que implicó el compromiso de patrullar extensas zonas oceánicas que en el caso chileno incluyó el Mar de Drake.

Previendo una lucha por el predominio del paso oceánico, el 6 de noviembre de 1940 el presidente Pedro Aguirre Cerda proclamó la soberanía chilena en el Territorio Antártico Nacional mediante el D.S. 1.747 que fijó sus límites entre los meridianos 53° y 90° W. con lo que la neutralidad chilena se extendía hasta la península Antártica y las islas Shetland del Sur. Aparte de lo anterior, se consideró la importancia que tendría el territorio en el futuro, cuando se establecieran rutas de navegación aérea transpolar de las que ya existían algunos estudios.²⁹

Tras el combate naval del Río de la Plata, Gran Bretaña se adueñó sin contrapesos del Atlántico Sur, no obstante lo cual, en enero de 1942, envió un batallón del 11th West Yorkshire Regiment y un Supermarine Walrus a las islas Falklands como fuerza de defensa, en prevención de un eventual ataque japonés o alemán al archipiélago y en consideración al hecho que Chile y Argentina eran los únicos países latinoamericanos que se mantenían neutrales, con opiniones públicas divididas. Chile además, no tenía capacidad para vigilar su extenso litoral ni para hacer respetar su neutralidad. Mucho menos la tenía para llevar a cabo patrullajes aeronavales en los canales patagónicos y en el área del cabo de Hornos, una zona que resultaba particularmente sensible para la Royal Navy por haber servido de refugio a la escuadra alemana del Pacífico, al comando del almirante Maximilian von Spee, después de derrotar a la escuadra inglesa en la batalla de Coronel, y al crucero Dresden en su fuga después de la batalla naval de las Falklands en diciembre de 1914.

En prevención a ello Gran Bretaña llevó adelante la Operación Tabarin, una operación secreta con el propósito de instalar y mantener un punto de apoyo para eventuales misiones de patrullaje marítimo contra fuerzas japonesas o alemanas en el Mar de Drake, la que habría de culminar con la ocupación de los restos de la estación que la Sociedad Ballenera de Magallanes había levantado en Puerto Foster, isla Decepción, en 1911.

Para Chile la situación recién comenzaría a cambiar hacia fines de 1942, con la recepción por la Fuerza Aérea de los primeros botes voladores PBY-5 Catalina, bimotores de largo radio de acción, poco después que el presidente Juan Antonio Ríos rompiera relaciones diplomáticas con los países del Eje el 20 de enero de 1943, y que la Fuerza Aérea creara en junio de 1943 el Comando Costanero, con la misión de patrullar hasta 100 millas náuticas del litoral, para lo cual se envió uno de los PBY-5 a Magallanes, con el que dichos patrullajes se pudieron extender desde Punta Arenas al mar de Drake.

²⁹ Soberanía de Chile en la Antártica, Santiago, abril de 1948.

Exposición del señor Ministro de Relaciones Exteriores, don Raúl Juliet Gómez, ante el honorable Senado, en sesión extraordinaria de fecha 21 de enero de 1947.

En este contexto debe comprenderse el texto del Decreto S.T. N°133, de fecha 28 de febrero de 1942, que modificó el Art.31 del R.O.F. de la Fuerza Aérea de Chile en el sentido de fijar los límites de las Brigadas Aéreas estableciendo *“Para la IVª Brigada, la provincia de Aysén desde el paralelo 46° Sur, la provincia de Magallanes y el territorio Antártico bajo soberanía nacional inclusive.”*³⁰

Apenas terminada la 2ª Guerra Mundial, el 28 de septiembre de 1945, el presidente Harry S. Truman proclamó la propiedad de los recursos naturales en el subsuelo y fondo marino de la plataforma continental frente a las costas de los EE.UU. e inspirado posiblemente en las zonas de defensa aérea de 200 millas de ancho en ambas costas, atlántica y del Pacífico, ideadas por el general Henry "Hap" Arnold, jefe del U.S. Army Air Corps, proclamó el derecho a establecer zonas de conservación de los recursos marinos en aquellas áreas de la alta mar contiguas a sus costas, más allá del mar territorial de tres millas de ancho. El mes siguiente, el presidente de México, Manuel Ávila Camacho, emitió una declaración similar, seguida el 11 de octubre de 1946 por la declaración del presidente Juan Domingo Perón, proclamando los derechos argentinos en igual forma.

Teniendo en cuenta los antecedentes reseñados, el 23 de junio de 1947, el presidente Gabriel González Videla proclamó la soberanía y jurisdicción sobre el mar y el zócalo continental adyacente a las costas continentales e insulares hasta el límite de 200 millas marinas, las que, como se dijo, excedían largamente las tres millas reconocidas por la comunidad internacional.

La diferencia entre la declaración del presidente chileno con las anteriores, radicó en el hecho que el presidente González fue el primero que dimensionó el tamaño del área hasta 200 millas náuticas frente a la costa, ya que de acuerdo a los conceptos de entonces, la plataforma continental a la que habían hecho referencia los presidentes de EE.UU., México y Argentina, se refería a la superficie del fondo marino próximo a sus costas hasta una profundidad promedio de 200 metros que, en el caso de aquellos países, se extendía considerablemente mar adentro, más allá del mar territorial respectivo, hasta el talud continental. Sin embargo, la plataforma continental es notablemente angosta o prácticamente inexistente frente a Chile, que se sumerge en el océano a pocas millas de la costa, por lo que resultaba irrelevante limitar el alcance de la medida a la plataforma. Por otra parte, existía el precedente de las Zonas de Defensa Marítima, derivadas de la Declaración de Panamá, lo que le daba una cierta connotación jurídica, y la capacidad adquirida durante la guerra por Chile de vigilar dicha zona, para disuadir a los incursos y hacer respetar la medida.

Una segunda cuestión ocurrió el 2 de septiembre de 1947 en Río de Janeiro, ocasión en que los países americanos firmaron el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca –TIAR, en reemplazo de la Declaración de Panamá firmada al estallar la 2ª Guerra Mundial, que incluyó al Territorio Antártico Americano y fijó el límite de su alcance en el Pacífico sudoriental, frente a las costas de Chile, en el meridiano 90° W.

En tercer término, en julio de 1947 se verificó la 1ª Reunión de Navegación Aérea de la Región Sudamérica de la OACI que estableció los primeros lineamientos para la delimitación del espacio aéreo de responsabilidad de cada país sudamericano.

En este sentido, poco antes del término de la guerra, el presidente Truman, invitó a los gobiernos aliados a celebrar una Conferencia sobre Aviación Civil Internacional que se llevó a cabo en Chicago, entre el 1 de noviembre y el 7 de diciembre de 1944, concluyendo con la firma del Acta Final, por parte de los delegados de 52 Estados participantes, Chile entre ellos, que habría de culminar con la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

³⁰ Boletín Oficial de la Aviación N°17 del 27 de abril de 1942

y la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, destinada a administrar el convenio y a reglamentar la aviación mundial. Pero sin duda que el más relevante de los principios internacionales establecidos en el Convenio, fue el de la soberanía sobre el espacio aéreo, reconocida en su Artículo Primero como exclusiva y absoluta a cada Estado, respecto de aquella zona que corresponda a sus límites territoriales. Complementando lo anterior el Artículo Segundo definió lo que debe entenderse como territorio de un Estado señalando que se considera como tal a las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, protectorado o mandato de dicho Estado.

Más adelante, el Art. 12, estableció la obligación de los Estados contratantes de aplicar un reglamento del aire a las aeronaves matriculadas en dichos Estados volando sobre sus territorios y la obligación de las aeronaves en vuelo sobre la alta mar, de cumplir con los Anexos Técnicos establecidos por la OACI. Otro aspecto considerado fue el reconocimiento a los Estados contratantes de la responsabilidad de brindar seguridad y protección a la navegación aérea en el espacio aéreo sobre sus territorios, mediante la aplicación de las normas, procedimientos y métodos recomendados por la OACI, adoptados como legislación propia en la mayor extensión que esto fuera posible.

A continuación fueron publicados el Anexo 2 “Reglamento del Aire” y el Anexo 11 “Servicios de Tránsito Aéreo” en los que se definió “Región de Información de Vuelo, FIR- como *“una porción de espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro de la cual se prestan los Servicios de Información de Vuelo y Alerta”* detallando que deberían ser contiguas, con el propósito de entregar un servicio continuo, lo que demandó que algunos Estados asumieran la responsabilidad de brindar Servicios de Tránsito Aéreo en el espacio aéreo sobre altamar, aplicando las normas de la OACI de una forma consistente con la que los aplican en los espacios aéreos bajo su jurisdicción.

Confirmando la importancia de este precepto, el Consejo agregó otra nota aclaratoria, en el sentido que la asignación de una porción de espacio aéreo sobre alta mar a un Estado Contratante debía ser hecha en el marco de las Reuniones de Navegación Aérea Regionales y contar con la aprobación del Consejo de la OACI.

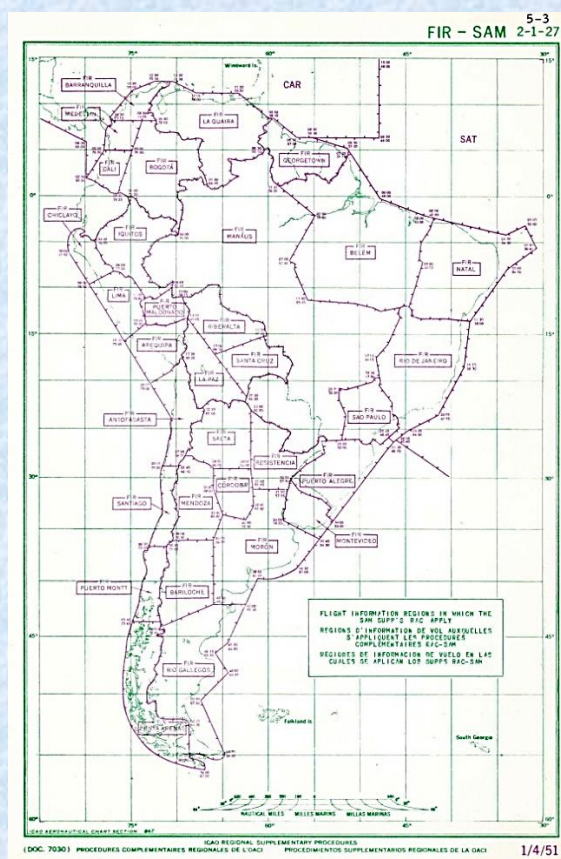
Dicho de otro modo, los Estados podían hacerse responsables de porciones de espacio aéreo sobre alta mar en los que no poseyeran derecho de soberanía plena y exclusiva, y ejercer sobre ellos competencias específicas, en el entendido que la legislación de dichos Estados es coherente con las normas y métodos recomendados.

Como se verá a continuación, a Chile le correspondió participar en las reuniones constitutivas de la Región Sudamérica – SAM y por Rapa Nui, en la Región Asia Pacífico – A/PAC, en las que se determinaron los límites de aquellas regiones y los del espacio aéreo correspondiente a cada Estado.

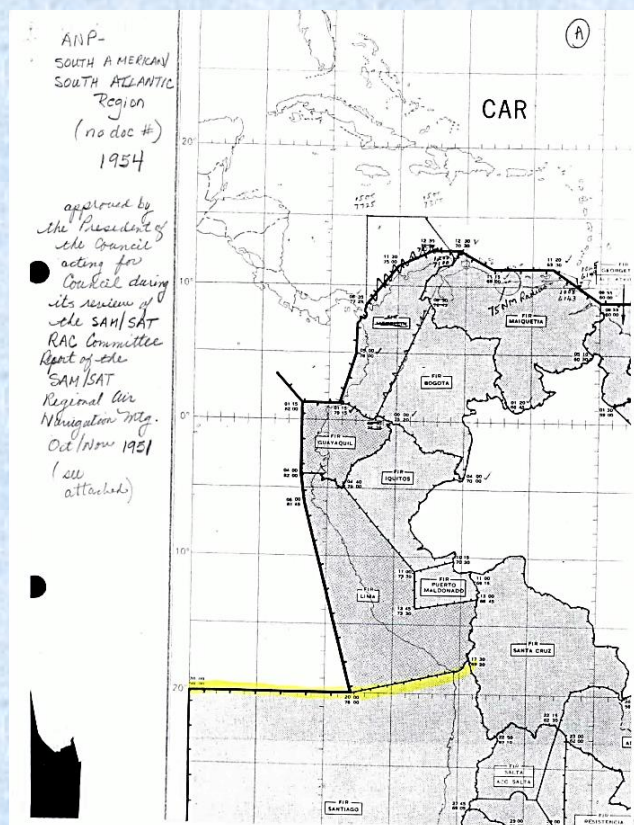
Fue así que entre el 17 de junio y el 7 de julio de 1947 se llevó a cabo la 1ª Reunión Regional Sudamericana de Navegación Aérea (SAM) en Lima, en la que técnicos de la OACI presentaron un proyecto de FIR para la región, que suscitó una larga discusión, tras la cual se acordó aceptar una moción presentada por Argentina, secundada por Chile y con el voto en contra de Gran Bretaña y Holanda, referida al hecho que la Región Sudamericana debía ser tratada como una sola unidad que incluía el cuadrante de la Antártica Sudamericana, fijada entre los meridianos 25° y 90° W hasta el Polo Sur, lo que no era concordante con el proyecto confeccionado únicamente en función de las rutas aéreas operadas por las aerolíneas de la época, las que con la incorporación del cuádrimotor Douglas DC4, de mayor autonomía, pudieron acortar el tramo Lima-Antofagasta al poder volar directo sobre el mar, en vez de hacerlo como hasta entonces, siguiendo la línea del litoral.

En lo que al espacio aéreo oceánico de Chile se refiere, el plan proponía la creación de las FIRs de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas fijando el límite marítimo en tres millas de la costa hasta las cercanías de Antofagasta, lo que resultaba ser consistente con la anchura del mar territorial aceptado por la comunidad internacional, no así con las 200 MN, pero a partir del puerto nortino, continuaba con una diagonal que se internaba sobre el océano Pacífico, frente a las costas de Antofagasta, Tarapacá y Perú, lo que resultaba consistente con las rutas aéreas entre Antofagasta y Lima.

Las contrapropuestas y correcciones solicitadas por los estados participantes quedaron pendientes hasta la 1a Reunión de Navegación Aérea Sudamérica /Atlántico Sur (SAM/SAT) llevada a cabo en Buenos Aires, del 31 de octubre al 19 de noviembre de 1951 en la que se hizo una profunda revisión a los límites discutidos en la reunión de Lima, los que en general, fueron ajustados a los límites internacionales de los Estados, agregándose una resolución de relevancia para la historia que se trata, consistente en que los Estados del sur de la Región, podían extender los límites de las FIRs hacia el océano, más allá de sus aguas territoriales³¹, ante lo cual Chile amplió sus Regiones de Información de Vuelo hasta el meridiano 90°00'W y el Polo Sur en el caso particular de la FIR Punta Arenas, dándole continuidad al espacio aéreo chileno desde el Polo Sur hasta el límite norte acordado, cubriendo de paso los espacios marítimos, más allá de las doscientas millas, y quedando dicho meridiano como límite entre la región sudamericana y la del Asia/Pacífico.



Límites del espacio aéreo propuesto en 1947



Proposición aceptada en 1951 con la extensión hasta los 90°W frente a las costas de Chile

³¹ "The boundaries of the FIRs in the South of the South American region were no longer limited to territorial waters of the adjacent counties, but were extended towards the ocean" en: ICAO, "Report of the Rules of the Air and Air Traffic Control Committee". South American/South Atlantic Regional Air Navigation Meeting, Buenos Aires October/November, 1951, Doc. 7211, SAM/SAT/RAC, párrafo 3.2.7.

Por su parte la 1° Reunión Regional de Navegación Aérea de la Región Pacífico (PAC), a la que asistieron el coronel Renato González y el comandante Cyril Smith en representación de Chile, se verificó en Manila, del 27 de octubre al 25 de noviembre de 1955. En esas reuniones, fueron creadas las FIR oceánicas, incluido el "establecimiento de una FIR que cubra la ruta entre Chile y Tahití en la parte sudeste de la Región Pacífico". Esta FIR se ubicó entre los meridianos 090° W y 142° W donde limitaba con la de Fiji, y entre los 15°00'S y 30°00'S, con el fin de incluir también el tramo de una eventual ruta entre esos meridianos que se creara en el futuro entre Lima y Tahití.

Algunos años más tarde, durante la 2a Reunión PAC, realizada entre 25 de septiembre al 16 de octubre de 1962, fue creada la FIR de Tahití, modificando el límite Oeste de la de Rapa Nui que quedó establecido en los 120°00' W. Con posterioridad, en la 2a Reunión de Navegación Aérea para la región Asia /PAC, verificada en Singapur del 11 al 28 de enero de 1983, Chile propuso la extensión de la FIR Rapa Nui hasta el Polo Sur, manteniéndose dentro de los meridianos 90° W y 120° W, con el propósito de brindarle seguridad y protección a los vuelos directos que comenzaban a realizarse entre Sudamérica y Nueva Zelanda y Australia³².

Sin embargo, aquello no fue suficiente ya que quedó un área oceánica No FIR al sur de los 30°00' S y entre los meridianos 120° W y 142° W, en la que ningún Estado asumía la responsabilidad de brindar los servicios de navegación aérea y de búsqueda y salvamento, aunque Chile estaba entregando servicio de información de vuelo en esa área desde Rapa Nui y Punta Arenas por iniciativa propia, situación que fue finalmente resuelta en 1993 por un acuerdo directo entre las autoridades de aviación civil de Chile y Nueva Zelanda patrocinado por el Presidente del Consejo de la OACI, que fijó el límite común entre los espacios aéreos administrado por Chile y Nueva Zelanda en el meridiano 131° W, a condición que ambos países formalizaran la prestación de los servicios mencionados, con los sistemas, tecnologías y procedimientos apropiados, configurándose de esta manera, el amplio escenario aeromarítimo con implicancias geopolíticas y con la responsabilidad internacional del Estado de Chile, de brindar seguridad y protección a la aeronavegación civil sobre la alta mar frente a sus costas.



SMF

El espacio aéreo administrado por el estado de Chile se extiende sobre el Pacífico sudoriental, más allá del espacio aéreo soberano continental, antártico e insular.

³² Esta solicitud fue recogida como la Recomendación 2.1/6, enmienda a): RECOMMENDATION 2.1/6 – AMENDMENTS TO THE PLAN OF FLIGHT INFORMATION REGIONS That the relevant plan of flight information regions be amended as follows: AMEND The boundaries of Easter Island FIR/UIR so as to include the airspace from 40°S to the South Pole between 90°W and 120°W. En: Doc. 9404 "Report of the Second Asia/Pacific Regional Air Navigation Meeting", Singapore, 11 – 28 January 1983.

Pero para que la comunidad internacional le entregara dicha responsabilidad al país, sería imprescindible que los servicios de Búsqueda y Salvamento – SAR, de la Fuerza aérea y de la Armada acordaran un protocolo de colaboración, lo que se verá más adelante, mediante el cual se comprometieran a sumar sus capacidades en el caso de un accidente aéreo en el mar, aunando las jurisdicciones del SAR marítimo, del SAR aéreo y la de la FIR Pascua bajo límites comunes, contiguos a los de Nueva Zelanda y Tahití, robusteciendo considerablemente los postulados de la tesis del Mar Presencial de Chile.

Es así entonces que el Estado de Chile ejerce soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio, esto es sobre las extensiones terrestres y aguas territoriales. Más allá, en el espacio aéreo sobre la alta mar, ejerce ciertas competencias por mandato de la OACI, entregado en sucesivas reuniones regionales de navegación aérea de las regiones Sudamérica y Pacífico, lo que le faculta para aplicar las normas chilenas, en la medida que estas son consistentes con las de la OACI.

Así mismo, ejerce como autoridad aeronáutica en el espacio aéreo antártico al sur del paralelo 60° S, por derecho propio entre los meridianos 52° y 90° W y por mandato de la OACI, entre 90° W y el meridiano 131° W, lo que lo hace responsable de la aplicación Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, sus normas, métodos y recomendaciones expresadas en los anexos técnicos del Convenio, en concordancia con el Tratado Antártico Internacional, el Protocolo de Protección Ambiental de Madrid 1991 y la legislación aeronáutica nacional, en la medida que esta es concordante con la normativa de la OACI.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



EL SERVICIO POSTAL CHILENO ANTÁRTICO 1947 – 1955

Fue que, en la 1º Expedición Chilena Antártica, cuando se inició el servicio de Correos de Chile en nuestro Territorio Antártico, al entrar en funcionamiento el primer matasello que la Dirección de Correos y Telégrafos de Chile había diseñado especialmente para celebrar este magnífico evento: *“la toma de posesión de ese austral territorio”*.

Este medio postal no sólo sirvió para enviar las primeras cartas desde el Territorio Antártico Chileno al continente, sino que, además, marcó una importante etapa en la historia filatélica nacional y mundial.

1947. LA TOMA DE POSESIÓN DE NUESTRO TERRITORIO ANTÁRTICO, LA PRIMERA OFICINA DE CORREOS EN EL TERRITORIO ANTÁRTICO CHILENO Y LOS PRIMEROS MATASELLO Y SELLOS CONMEMORATIVOS

A fines de 1946, el Presidente de la República, don Gabriel González Videla; con una sabia decisión, ordenó tomar posesión definitiva de nuestro Territorio Antártico y dispuso enviar una expedición naval. Esta 1º Misión Antártica se desarrolló con la fragata “Iquique” y el transporte “Angamos”, con los comandantes González Navarrete y Rojas Parker, respectivamente; entre el 8 de enero y 15 de abril de 1947, con zarpe y arribo de los buques por separado desde Valparaíso. La fragata “Esmeralda”, al mando del comandante Moraga Ramos, actuó como buque de apoyo logístico desde Bahía Orange, al sur del Canal Beagle.³³

Las labores efectuadas por esta 1º Expedición Antártica fueron:

- ❖ Chile toma posesión oficial “In Situ” de su Territorio Antártico,
- ❖ primeros eventos de soberanía con la navegación nuestros buques,
- ❖ inauguración de la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica “Soberanía”,
- ❖ primeros trabajos de reconocimiento, exploración, científicos, fotogramétricos e hidrográficos; - instalación del primer faro y balizas en Bahía Soberanía,
- ❖ observación y determinación de coordenadas geográficas³⁴; y
- ❖ el primer sobrevuelo sobre ese territorio de un avión chileno, un modelo Vought-Sikorsky de la Fuerza Aérea de Chile, piloteado por los oficiales señores Iensen Franke, Byers del Campo y Parodi Alister.³⁵

También, la comisión de chilenos, el día 19 de marzo de 1947, levantó en Puerto Soberanía “La Cruz Antártica”, como símbolo de sumisión y agradecimiento a Dios.³⁶

Ese año, *“se realizan simultáneamente las primeras expediciones antárticas oficiales de Chile y Argentina”*, que se encontraron en Isla Decepción y luego efectuaron exploraciones independientes; y a la vez, se asume en conjunto, un acto decisivo contra Inglaterra, que había iniciado la construcción de la primera base antártica a fines de 1946.³⁷

³³ “Viajes y Exploraciones”, “Anuario Hidrográfico de la Marina, 1947-1951”, Tomo 39, 1979

³⁴ “Síntesis de la Historia Antártica de Chile”, Pedro Romero Julio, 1985

³⁵ “Por primera vez un avión chileno vuela sobre territorio antártico”, 18.02.1947, diario “La Unión” de Valparaíso.

³⁶ “Terra Australis, Diario de la Primera Expedición Antártica Chilena”, Eugenio Orrego Vicuña, 1948

³⁷ “Antártica, un desafío perentorio”, Javier Lopetegui Torres, 1986

El primer Servicio de Correo Antártico

Concluida la construcción de la Estación “Soberanía”, en el transporte “Angamos”³⁸, a las 10.00 horas del día 24 de febrero de 1947, se desarrolló algo importante.

Bajo la Resolución Legal de Correos N°29 del 6 de enero de 1947, “la Dirección de Correos y Telégrafos, aprovechando el establecimiento de esta base, dispuso la creación de una agencia postal en la zona antártica, agencia que denominó ‘Territorio Antártico Chileno’ y cuya jefatura se entregó a uno de los miembros del destacamento naval de nuestra nación... El matasellos tuvo una forma circular de 30mm.”³⁹



Raúl Silva Maturana, miembro de esta expedición, relata: *“Y empezó el funcionamiento del primer Correo Antártico. 400 cartas fueron timbradas con destino al norte llevando el membrete especial de correos cuyo texto dice: ‘Territorio Chileno Antártico’ y al medio del círculo formado por el timbre, va signada la fecha de expedición de la carta. No hay duda de que los filatélicos estarán de plácemes. Fue una mañana de intensa actividad. El funcionamiento del ‘correo’, instalado provisoriamente en una de las cámaras, dio origen a un inusitado movimiento, ya que la compra de estampillas y el timbraje era una labor de titanes para estos neófitos jefes postales. Por razones de servicio y particulares, dos de nuestros compañeros debieron transbordarse a fin de poder llegar a la capital a la brevedad, lo que dio origen a numerosos encargos personales que se transformaron en un ir y venir entre los barcos. Cada cual quería que su carta o su encargo, fuera llevado ojalá personalmente a su respectivo familiar...”*⁴⁰

Los sellos conmemorativos

Concluida la Comisión Antártica en Valparaíso el 15 de abril de 1947, la Oficina Central de Correos de Chile en Santiago, en la Plaza de Armas, inició la venta pública de los sellos conmemorativos:

“El día 12 de mayo se puso a la venta en las ventanillas del Correo la esperada emisión ‘Antártica’, compuesta de sólo dos valores: de 40 centavos, color rojo-rosa; y de \$2.50, color azul.

*Muestra el diseño un mapa de la región Antártida, marcado con un triángulo, cuyo vértice va hasta el mismo Polo Sur, el espacio que Chile considera parte de su territorio nacional... Su tamaño sale de lo común en nuestras emisiones, porque estas son más grandes, 33x39mm... Están impresas en papel fino con filigrana escudos... El decreto de emisión les señala una tirada de 5.000.000 al primero y 2.500.000 al segundo...”*⁴¹

³⁸ “Antártida blanca”, Raúl Silva Maturana, 1947 (crónicas del viaje efectuado a la Antártida Chilena en el transporte “Angamos”)

³⁹ “Acontecimiento inesperado, se ha creado una oficina postal en la Antártida Chilena”, revista “Chile Filatélico” N.75, 03-04.1947

⁴⁰ “Antártida blanca”, Raúl Silva Maturana, 1947 (crónicas del viaje efectuado a la Antártida Chilena en el transporte “Angamos”)

⁴¹ “La emisión Antártica”, revista “Chile Filatélico” N°76, 05-06.1947



Primeras estampillas antárticas:
1947, Antártica Chilena”,
Ocupación del Territorio
Antártico, sellos de edición
N°s. 398 y 399, respectivamente⁴²

Ante esta emisión postal, un medio argentino, el diario “Crítica” de Buenos Aires, comentó curioso, en un artículo que señala: “se extraña que las recientes estampillas chilenas dedicadas a la Antártica, reproduzcan el mapa de la Antártica Chilena incluyendo los territorios argentinos...”, debido a que ellos reclaman como suyo hasta el meridiano 74° y que Chile lo extiende hasta los 53°.⁴³

1948-1958. LOS PRIMEROS MATASELLOS UTILIZADOS POR LAS AGENCIAS POSTALES DEL TERRITORIO ANTÁRTICO CHILENO

La Sociedad Filatélica de Chile, a través de su revista “Chile Filatélico”, en su N°133 de marzo de 1959, hizo un reporte al Servicio Postal del Territorio Antártico, bajo el título: “Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico”.

Los matasellos ahí empleados, entre 1947 y 1958, fueron los siguientes:

Base Naval “Arturo Prat” (Originalmente llamada Estación “Soberanía”)

Fundada el 6.02.1947, 1° Expedición Antártica.⁴⁴

❖ Un sólo matasellos, el primero utilizado en el Territorio Antártico Chileno



⁴² “Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

⁴³ “Las estampillas chilenas de la Antártica”, diario “La Unión”, 16.08.1947

⁴⁴ Relación sobre fundación de las bases chilenas y expediciones antárticas de: Instituto Antártico Chileno, www.inach.cl; y “Viajes y Exploraciones”, “Anuario Hidrográfico de la Marina, 1947-1951”, Tomo 39, 1979

Base Militar “Bernardo O’Higgins”

Creada el
18.02.1948,
2º Expedición
Antártica,
inaugurada por el
presidente Gabriel
González Videla.⁴⁵



Tres tipos de
matasellos

Base Aérea “Presidente Gabriel González Videla”

Creada 12 de marzo de 1951,
5º Expedición Antártica⁴⁶
- Dos tipos de matasellos



1955. LA OFICINA POSTAL DE LA BASE AÉREA “PEDRO AGUIRRE CERDA” Y EL PRIMER VUELO PTA. ARENAS - ANTÁRTIDA CHILENA

La Oficina Postal de la Base Aérea “Pedro Aguirre Cerda”



En el mencionado reportaje de la revista “Chile Filatélico”, se indica que la Base Aérea Antártica “Presidente Pedro Aguirre Cerda”, inaugurada el día 18 de febrero 1955 por el Ministro de Defensa, Tobías Barros⁴⁷; comenzó a utilizar un matasello que llevaba la leyenda: “Presidente Aguirre Cerda”, omitiendo el nombre propio del mandatario.

Este matasello fue cambiado por otro cinco años después (detalle izq.⁴⁸) y ambos originales se perdieron el 4 de diciembre de 1967, con la destrucción de la base causada por la erupción volcánica en Isla Decepción.

⁴⁵ Ibid

⁴⁶ Ibidem

⁴⁷ “Anuario hidrográfico de la Marina de Chile 1952-1956”, Tomo 40, 1979; y diario “La Unión” de Valparaíso, 19.02.1955

⁴⁸ “Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

El primer vuelo Punta Arenas - Antártida Chilena



La revista en cuestión, indica, además, que la Dirección de Correos y Telégrafos de Chile para conmemorar el primer vuelo de un avión chileno a nuestro Territorio Antártico, diseñó un matasello conmemorativo de forma rectangular.

Este viaje, efectuado desde Pta. Arenas el 28 de diciembre de 1955, lo realizó el comandante Humberto Tenorio Iturra, piloteando el conocido "Skua", un avión anfíbio Consolidated PBY-5 Catalina de la FACH.⁴⁹



Sobre con el matasello del "Primer Vuelo Pta. Arenas - Antártida Chilena", enviada al comandante Hugo Sage de la Base Aérea "Pedro Aguirre Cerda" en Isla Decepción⁵⁰

Walter E. Foral Liebsch
RITTER Imhof von Geisslinghof

⁴⁹ "70° Aniversario primer vuelo de una aeronave chilena en la Antártica", 19.02.2017, FIDAEGROUP, www.fidaegroup.cl

⁵⁰ "Chile Collector", Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, "Biblioteca de Filatelia Chilena", www.chilecollector.com

PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO



Placa Antártica junto al monumento del "Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme" emplazado en la Avenida Independencia con 21 de mayo en la ciudad de Punta Arenas
(Fuente referencial: <https://www.inach.cl>)

A poco más de una cuadra del muelle Arturo Prat en la avenida costanera de Punta Arenas, existe una enorme placa antártica que ilustra el **Territorio Chileno Antártico**, obra del destacado escultor vallenarino José Carocca Laflor, y que fuera instalada en 1951, a un costado de la base del monumento al Padre de la Patria, don Bernardo O'Higgins, héroe de la independencia chilena y visionario de la *Terra Australis Incognita*, cuyo sueño hizo posible la toma de posesión del estrecho de Magallanes y los territorios antárticos.

Fue William Smith, un capitán mercante inglés, quien reclama haber descubierto en 1819 el archipiélago Shetland del Sur. En su segundo viaje, zarpando de Valparaíso -sede de la Estación Naval Británica en el Pacífico- desembarca en la isla Livingston y encuentra restos que corresponderían al naufragio de la nave española San Telmo.

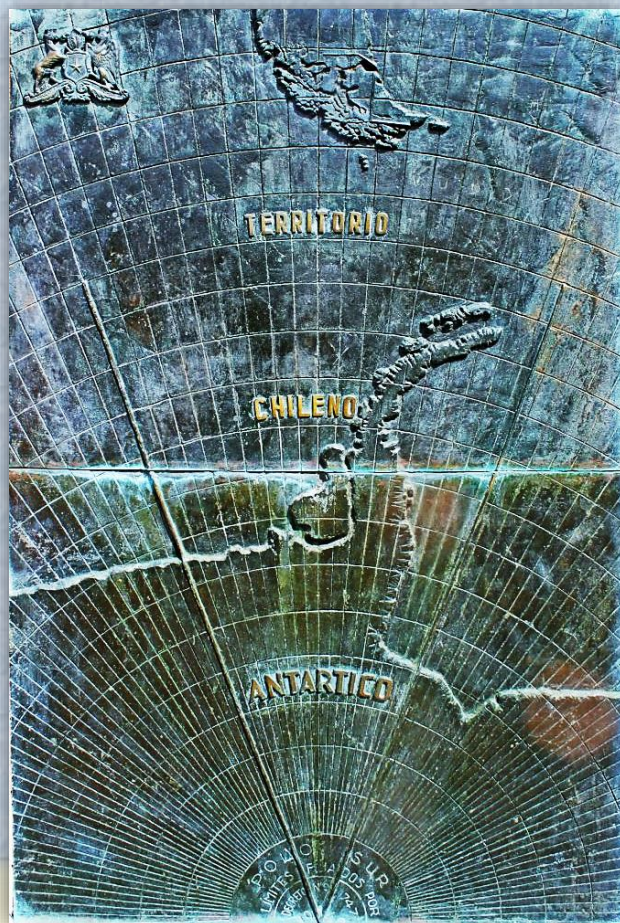
La marina británica envía en 1820 una expedición con Smith como piloto, al mando del teniente Edward Bransfield, quien baja en la isla Rey Jorge y se convierte, tal vez, en el primero en avistar la península Antártica.

El mismo año, como Director Supremo, O'Higgins autorizará a Andrew MacFarlane⁵¹, ex teniente de la Armada de Chile, para comandar la nave *Dragon* desde Valparaíso, en una exploración lobera que concluiría con el desembarco inicial en la península Antártica⁵².

En una carta dirigida al capitán Jeremiah Coghlan de la Real Marina Británica, el propio O'Higgins recordará la relación de Chile con la Antártica desde el Tratado de Tordesillas de 1494, señalando que Chile incluyen las Shetland del Sur.

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota Editorial: Agradecimientos al señor Cedric Mac Farlane Leupin



⁵¹ También es de interés recordar, como decenas de comerciantes y navegantes anglosajones, Andrew y su hijo Robert MacFarlane se radicaron en Valparaíso, ciudad en la que desarrollaron una de las firmas comerciales más importantes del Pacífico Sudeste durante el siglo XIX. Sus descendientes aún viven en la Quinta Región.

⁵² Dr. Guzmán, Jorge G. "El descubrimiento chileno del continente antártico en la primavera austral de 1820". La Prensa Austral, martes 30 de enero del 2018. Publicado en Revista Skua N°2/2020 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Págs. 90-94.

NOTAS ANTÁRTICAS

En la XXIV Reunión Consultiva del Tratado Antártico realizada en San Petersburgo entre el 9 y el 20 de julio de 2001, se acordaron una serie de resoluciones y directrices, entre ellas: SISTEMA DE LAS ZONAS ANTÁRTICAS PROTEGIDAS SITIOS Y MONUMENTOS HISTÓRICOS, recomendando a todas las Partes Consultivas que las Ruinas de la Base de Pedro Aguirre Cerda, Pendulum Cove, Isla de Decepción, la Antártica, agregar el sitio en comento a la *“Lista de los Monumentos Históricos identificados y descritos por el Gobierno o los Gobiernos Proponentes”*.

Programa de instalación de monumento de identificación de las ruinas:

La actividad se llevó a cabo en febrero de 2005, con apoyo de la Base Aérea Antártica “Presidente Frei” y embarcados en el Rompehielos Almirante “Oscar Viel”, nos dirigimos rumbo a isla Decepción en un viaje de seis horas aproximadamente.

La motivación nació con la necesidad de identificar el lugar como sitio histórico de acuerdo a las orientaciones del Tratado Antártico, particularmente el Anexo V del Protocolo al Tratado Antártico sobre protección ambiental (1991), pero también se añade la voluntad de mantener vivo el trabajo y esfuerzo de tantos compatriotas que arriesgaron su vida por la presencia de Chile en ese sector de la Antártica, a raíz de la erupción volcánica de 1967.

La instalación corresponde a una estructura de aluminio que identifica las ruinas y el lugar con la leyenda *“Ruinas de la base Pedro Aguirre Cerda que representa el centro meteorológico y vulcanológico chileno situado en Pendulum Cove, Isla de Decepción, la Antártica que fue destruida como resultado de erupciones volcánicas en 1967 y 1969”*.

La identificación considera un plano explicativo de las instalaciones que existieron en el lugar y las actividades que realizaba esta base antártica.

En una breve, pero simbólica ceremonia, se llevó a cabo la instalación del monolito que identifica las ruinas de la Base. Participaron de esta actividad, el Comandante de Grupo (DA) Dennis Harvey Parada, comandante de la Base Presidente Frei; Comandante de Escuadrilla (BA) Miguel Figueroa Ibarra, Jefe de la División Antártica; Capitán de Bandada (AD) Luis Araya, de la Base Pdte. Frei y el Capellán Freddy Subiabre, sacerdote de Punta Arenas, quien bendijo el monumento, acompañado de un grupo de Gente de Mar de dotación del rompehielos y de una agrupación del Personal del Cuadro Permanente de dotación de Base Pdte. Frei, quienes fueron los artífices de la instalación del monumento histórico, los cuales debieron cavar en la arena volcánica, cercano a la línea de costa del “picarón” como le denominaban los antiguos exploradores a isla Decepción. La estructura quedó fijada al piso en la parte delantera de las ruinas, de lo que alguna vez fue la segunda Base Antártica de la Fuerza Aérea de Chile y la cuarta de nuestro país en el continente helado.

En inviernos posteriores y producto de los fuertes vientos catabáticos provenientes del Polo Sur, la infraestructura cedió y se destruyó por completo y sus restos se conservan en la Base Aérea Chabunco de Punta Arenas.

En la actualidad se diseña un nuevo modelo de monolito, que soporte los vientos fuertes del continente helado, para prontamente volver al lugar y trabajar en su instalación con la misma impronta y energía que nos alentó el verano del 2005. El monumento conservará el mismo texto del diseño original, cumpliendo de esta manera con lo acordado en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico en la Federación Rusa el año 2001.

La estructura se señala con el siguiente texto impreso:

ISLA DECEPCIÓN

Cronología de las Actividades Chilenas

1820	El Capitán Andrew MacFarlane en el bergantín Dragón de Valparaíso visita la Isla Decepción y designa su entrada (El fuelle de Neptuno) como la "Boca del Dragón".
1906-07	Adolfus A. Andresen de la Sociedad Ballenera de Magallanes, Punta Arenas, utiliza Whalers Bay por primera vez como sitio para una fábrica ballenera flotante.
1947	En 1947 el transporte naval chileno Angamos efectúa levantamientos y mapas en Isla Decepción. Un avión anfíbio Vought-Sikorsky bajo el mando del Teniente piloto chileno Arturo Parodi, vuela desde la isla Greenwich a la isla Decepción.
1952	Un refugio chileno construido en terrenos de desembarco en Whalers Bay es posteriormente desmantelado en 1953.
1955	La Fuerza Aérea de Chile construye la base chilena "Presidente Pedro Aguirre Cerda" en este sitio. Cerca se construye el refugio "Cabo Gutiérrez Vargas".
1957	Chile construye una vía de deslizamiento para aviones anfíbios en la Isla Decepción.
1964	La Universidad de Chile establece un sistema vulcanológico y sismológico como laboratorio en la Base "Pedro Aguirre Cerda".
1966	La Base "Pedro Aguirre Cerda" es designada como Centro Meteorológico Regional para la región de la Península Antártica. Un DC-3 de la Fuerza Aérea Chilena vuela desde Punta Arenas y elabora un Registro Fotográfico de Isla Decepción.
1966	Con base en la Isla Decepción, cuatro aviones anfíbios Grumman inspeccionan áreas de la Península Antártica. Las erupciones volcánicas provocan la evacuación de la Base "Pedro Aguirre Cerda" fue totalmente destruida a partir de entonces por movimientos sísmicos y lava en 1969. "La tierra debajo de la base entró en convulsiones ... la gruesa capa de hielo que cubría el mar helado fue destrozada en mil pedazos por rocas pesadas y piedras expulsadas del nuevo cráter ... la escena era sobrenatural, y daba la impresión de contemplar la génesis de la tierra en una pantalla gigante" Coronel René Miranda Buitano, Comandante de la Base Pedro Aguirre Cerda
2001	La XXIV Reunión Consultiva del Tratado Antártico (San Petersburgo, 2001) designa las ruinas de la Base Pedro Aguirre Cerda como Sitio y Monumento Histórico (HSM N°76).

Miguel Figueroa Ibarra

Coronel de Aviación (BA)

JEFE DE LA DIVISIÓN ANTÁRTICA

FACH

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

Muy estimado Norberto:

Acuso recibo del muy interesante ejemplar de la revista "Skua"; muy notable y estoy complacido al leerla; magníficos todos sus temas, contenidos e historia.-

Attos. Saludos,

Brigadier Director encargado:

Humberto H. Limongi Sánchez

Centro Caballeros del Orden

Estimado Director

Que increíble de entretenido el número 2 de la revista Skúa... felicitaciones, tal como te reiteré anteriormente, creo que es un merecido homenaje a quienes efectuaron la exploración a la Antártica Chilena.

1. El artículo sobre el avión Buffalo DHC-5D me trajo muy buenos recuerdos ya que la FACH me designó como parte del grupo que fuimos en Octubre de 1980 a la fábrica De Havilland of Canada en Toronto a entrenarnos en esa aeronave que estaba comprando.

Quisiera complementar la información publicada con el siguiente listado del grupo que viajó:

Pilotos del Grupo de Aviación No. 6 (4)

- Capitán de Bandada (A) Carlos del Campo Contreras
- Capitán de Bandada (A) Gustavo de la Cruz Escobar
- Teniente (A) Sergio Kellenberger Ausset
- Teniente (A) Hugo Poblete Barón

Personal del Grupo de Abastecimiento y Mantenimiento de la IVa. Brigada Aérea (4)

- Capitán de Bandada (I) Fernando Mujica Fernández - Ingeniero Aeronáutico
- Suboficial Mayor Oscar Varas Zavala - Inspector de mantenimiento
- Sargento 1o. Eduardo Pulgar Gatica - Inspector de Hidráulica
- Cabo 1o. Jorge Carreño Silva - Mecánico Eléctrico

2. Con relación al artículo del Twin Comanche (PA-39) del Club Aéreo de Santiago que voló a la Base Tte Marsh en el año 1983 con la matrícula CC-KXD (número serial 39-98), puedo comentarte la aeronave está en vuelo actualmente y pertenece a la empresa Aerotransportes Araucanía Ltda. (ATA) ahora con la matrícula CC-CJL.

Saludos,

Fernando Mujica F.

Ingeniero Aeronáutico

Licencia DGAC N° 133

Gracias por incluirme en sus suscriptores, me encanto el diseño de este revista, además los artículos elegidos son muy interesantes y de tanta relevancia histórica.

Saluda atentamente,

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

Estimados señores,

Nuevamente muchas gracias.

Felicitaciones por la revista!!!

Saludos,

Luis Valentín Ferrada W.

Doctor en Derecho

Profesor del Departamento de Derecho Internacional

Facultad de Derecho - Universidad de Chile

<http://uchile.academia.edu/LVFerrada>

Editor General

Revista Tribuna Internacional - Facultad de Derecho, Universidad de Chile

<http://www.tribunainternacional.uchile.cl>

Estimados señores,

Agradezco la gentileza del Instituto, por el envío de la Revista; los felicito por su contenido de gran interés e importancia; en una materia un poco desconocida, lamentablemente por la ciudadanía.

Me reconozco apasionado por el tema, tuve la suerte de recorrer - navegando-el Continente Blanco, por 21 días, en pleno, invierno el año 1997, oportunidad que visite la Villa las Estrellas y la Base Tte. Marsh, entre otras instalaciones, conociendo la maravillosa misión, que cumplen sus dotaciones.

*Un gran abrazo
Eduardo Gordon V.*

Señores Instituto de Investigación Histórico Aeronáuticas de Chile,

Junto con saludarles muy cordialmente el señor Jefe de Zona Metropolitana General Inspector don Mauricio Rodríguez Rodríguez, agradece la gentileza que tienen al enviarle la Revista Skua, misma que será difundida para ser leída por los integrantes de esta Unidad.

*Esperando se encuentre bien se despide.
atte.*

Andrea González Ale
Sgto. 1° de Carabineros

Estimados señores,

Una vez más quedo muy complacido al recorrer las páginas históricas de vuelos y recuerdos antárticos, testimoniados en este nuevo ejemplar de la Revista SKÚA, la que junto con admirar el trabajo de recopilación antártica, me trae a la memoria los dos últimos años de despedida del siglo pasado, en que junto a mi familia pude respirar ese gélido aire de la Villa Las Estrellas, lleno de orgullo y pasión por la Patria, haciendo soberanía, correspondiéndome ejercer como Jefe del Aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh".

Felicitaciones y este ejemplar constituye un nuevo Documento histórico de chilenos que surcaron el espacio aéreo antártico.

Saluda atentamente,

Oscar Medina Rojas
Administrador de Aeropuertos DGAC

Estimado Norberto,

En la última Revista Histórica Aeronáutica SKUA (jun. 2020), me maravilló el testimonio de la construcción e instalación de la primera cruz en el continente que a Dios gracias, como capellán FACH visité en dos oportunidades; se aborda ampliamente el tema Antártico y sobre el continente blanco hay muchos estudios: sobre estrategia, geopolítica, diplomacia, tratados y aspectos científicos.

En la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, ANEPE, dependiente del Ministerio de Defensa, hay unos 150 libros disponibles (anepe.cl/biblioteca). Todas las publicaciones tienen que ver con el territorio, no con el hombre. Sobre el aspecto religioso al parecer no hay información sobre el tema. Si se quiere ver al hombre que va a la Antártica en su integridad, según la visión unitiva de la teología: el ser humano con cuerpo, alma y espíritu; este aspecto debe de considerarse.

Ese es el aporte que se busca realizar con un trabajo de Tesis para Magister en Teología Pastoral en la Universidad Católica del Norte, donde se tenga una aproximación a la espiritualidad vivida en ese territorio chileno, tan cercano, tan lejano, tan hermoso y tan querido. en correo próximo, les haré llegar.

Nuevamente felicitaciones para la revista SKUA y excelente Comité Editorial

Pbro. Celestino Higor Ortiz

Hola Don Norberto!

Agradesco su generosidad por enviarme la revista Skua. Yo he leído varias materias con gran interés sobre la importancia de Chile en Antártica. La soberanía de Chile es de las más capitales y legítimas dentro los países Suramericanos. La Península Antártica es una continuidad de su Geología, y eso es innegable.

Saludos mi amigo con un fuerte abrazo libre del Covid, desde Brasil.

Att.

Teomar Benito Ceretta

Sr. Norberto Traub Gainsborg

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Recientemente y por intermedio del Cuerpo de Generales y Almirantes he recibido un ejemplar digital de la Revista SKUA N°2/2020 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, el que he disfrutado leyendo durante los últimos días, debido a que el tema Antártico me apasiona desde la infancia y con mayor interés luego de desempeñarme como 2°Cdte. y Oficial de Exploración de la "Base Militar Antártica Gral. Bernardo O'Higgins" durante el año 1972, ocasión en la que tuve la oportunidad de visitar el "Centro Meteorológico Antártico Pdte. Frei" los años 1971 y 1972.

Adicionalmente, pude visitar la "Base Aérea Antártica Presidente Frei" y la "Base Militar Antártica Gral. Bernardo O'Higgins" los años 2004 y 2007.

Deseo expresarle mis sinceras felicitaciones por la amena presentación de su Revista y por la rigurosidad de sus contenidos, que la hacen muy interesante y de fácil lectura.

Recuerdo que, durante los años 1985 y 1986, cuando cumplí labores de Profesor de Guerra Terrestre en la Academia de Guerra de la FACH, en uno de los cursos de Informaciones de dicha Academia, tuve un distinguido alumno de apellido Traub, no recuerdo si fue usted, su hermano o un pariente.

No le quito más tiempo y junto con agradecer la oportunidad de haber accedido a vuestra Revista y desearle el mejor de los éxitos en las futuras publicaciones y tareas de vuestro Instituto, lo saluda atenta y cordialmente a usted, Directores del Comité Editorial y Colaboradores.

Máximo Altamirano Falkenstein.

General de Brigada.

Estimado Señor Director

Don Norberto Traub

Con mucho agrado he leído muy detenidamente el segundo número de la Revista Skúa y he quedado realmente fascinado por todo el material escrito y fotográfico. Felicitaciones estimado Norberto a usted y todo su Equipo por haber logrado una gran calidad en todos los artículos y fotografías, además, preservará el extraordinario valor histórico que significa esta Revista Digital que permitirá la custodia de todos los hechos relevantes de nuestra historia Aeronáutica en la Antártica y en la Zona Austral.

Felicitaciones, nuevamente, y adelante con los próximos números de Skúa.

Un afectuoso saludo,

Fernando Rojas Vender

General del Aire

Estimado Don Sergio,

con emoción he leído el último número de Skua. Se agradece ver un estudio tan serio y completo de antecedentes que personalmente desconocía y motivan a leer cada detalle relatado.

Es mi deber destacar la preocupación de conservar la Historia Aeronáutica Nacional que realiza ese Instituto y personalmente recordar la memoria de mi padre.

Aprovecho la oportunidad de relatarle una sorpresa que vivimos con mi hermana Solange. Hace un par de años viajamos a Isla de Pascua y recorriendo el museo de Rapanui, aparecen imágenes de aviación, un camión Fach parecido al que yo recordaba de Maquehue y otros de personal Fach, de repente vemos una imagen de la inauguración de la escuela de Isla de Pascua y aparece la silueta inconfundible de nuestro querido padre. No pudimos sostener nuestras lágrimas.

Mi padre embarcado fue en varias oportunidades a la isla y ayudó incluso a los leprosarios, según él me lo relatara.

Yo estúpidamente no guarde tantos relatos de un verdadero aventurero, pero siempre leal a su institución.

Saludos

Rodrigo Tenorio Eitel

Arquitecto

Pontificia Universidad Católica de Chile

Mi estimado Norberto.

No puedo saltarme esta propicia ocasión para comentar algo del SKUA DOS, recientemente recibido y que abre enormes perspectivas en el mundo aeronáutico nacional e internacional.

Aunque las comparaciones a veces son odiosas, SKUA DOS sin dudas rompe todos los esquemas y bien podría estar a un nivel muy superior a otras publicaciones similares.

Norberto, admiro la técnica, tenacidad, entusiasmo, y más que nada la constancia en pos de un objetivo noble, en torno a esta publicación tan sui generis.

Un buen barómetro es aquel que un editor capta de sus propios lectores Norberto, y leyendo esas innumerables e interesantes cartas al Sr. director, creo que puede ser el mejor compendio para medir el buen efecto que causa SKUA DOS.

Es decir, como bien lo señala Cervantes en los labios de don Quijote.¡¡¡¡vamos bien, vamos bien, muchachos vamos bien!!!

Me quedo con las palabras de Fernando Mujica Fernández, que trasuntan justamente la intención que persigue Skua, amén de otras misivas que encierran muchas buenas intenciones y mejores deseos...

UN ABRAZO NORBERTO Y FELICITACIONES NUEVAMENTE

Alfredo Mellado Yáñez



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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg
Oscar Avendaño Godoy
Alberto Fernández Donoso
Aníbal Jiménez Lazón
José Guzmán Moreno
Mario Magliocchetti Oleaga
Sandrino Vergara Paredes

Presidente
Vicepresidente
Director - Secretario
Director - Tesorero
Director
Director
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.

No necesariamente 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: **Fotografía de una de las placas de homenaje, que descansan sobre un monolito emplazado al final de Av. Colón en la ciudad de Punta Arenas, Chile.**

COMITÉ EDITORIAL

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Alberto Fernández Donoso
Carlos Saldivia Rojas
Danilo Villaroel Canga
Héctor Alarcón Carrasco
Ian Staiger Pirazzoli
Luis Valentín Ferrada Walker
Miguel Figueroa Ibarra
Walter E. Foral Liebsch



Homenaje

A los hombres de las Fuerzas Armadas de Chile, que hicieron posible el asentamiento soberano de la República en la Región Antártica (1946 – 1947)

A los Técnicos que colaboraron en la patriótica y trascendente misión

A los hombres de ciencia, que con sus estudios han contribuido al conocimiento del Continente Austral

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

50 AÑOS



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

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
 Emergency Products

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