



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

SOBERANÍA
IDENTIDAD NACIONAL
PATRIMONIO TERRITORIAL



- **La “vital operación” de los medios aéreos en la Antártica Chilena**
- **“Villa Las Estrellas” los nuevos colonos del Territorio Antártico Chileno**
- **Vida de Familia en la Antártica Chilena**
- **La Fuerza Aérea de Chile y su contribución a los fines del Tratado Antártico**
- **Rescate de Patrulla argentina**
- **53° Aniversario del rescate aeronaval en isla Decepción**



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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



EDITORIAL

***“El propósito de la memoria es extraer del pasado,
lecciones para estructurar el futuro.”***

Jordan Peterson

“Por ello, para entender el hoy, también hay que mirar necesariamente el ayer”. No podemos dejar de recordar todo lo que hicieron aquellos grandes visionarios que nos permiten disfrutar hoy de estas magníficas y gélidas tierras conocidas como Territorio Chileno Antártico.

“Skua” finaliza este 2020, con un exitoso vuelo que iniciamos a comienzo de este año, apareciendo en sus escritorios de manera trimestral, en la figura de los relatos, estudios y experiencias que conectan este Chile continental con ese Territorio Chileno Antártico, por muchos desconocido e inexplorado, sólo conquistado por DERECHO y NATURAL HERENCIA, y por la tenacidad, voluntad y valor de vivirlo, explorarlo y quererlo, singular territorio dueño de una historia e identidad que forma parte íntegra de la fortaleza e ingenuidad que nos hace y distingue como chilenos.

En el marco de este último editorial del año, quisiéramos reiterar, un público reconocimiento a aquellas instituciones que mantienen una presencia activa y permanente en la Antártica, como son los integrantes de nuestra Fuerza Aérea, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), la Armada y Ejército de Chile, como también aquellos científicos e investigadores del Instituto Antártico Chileno y organismos como Universidades y Centros de estudios que brindan el necesario soporte para realizar la investigación científica y su tan necesario resguardo y difusión.

Como cronistas o historiadores, reconocemos en el pasado a un referente histórico con huellas y vestigios, las cuales corresponden esencialmente al tiempo que apartamos del presente que experimentamos. Acudimos también a la memoria, de un pasado reciente, donde ella entra a jugar un rol importante en la experiencia y trabajo con la dimensión temporal del pasado, rescatándose las tradiciones orales, y la rememoración de los que aún viven entre nosotros.

Chile, como país antártico, es nuestro objetivo a ser considerado no sólo como objeto de estudio y para establecer claramente nuestros derechos, manifestados 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 una mirada constante para explorar desde estas páginas,

Un sagrado e ineludible compromiso de cuidar las raíces e identidad nacional de estas 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 a todo nuestro pueblo, y con la certidumbre que una presencia efectiva en el territorio antártico iniciada tempranamente en 1820 con una bandera chilena que visitara isla Decepción; más tarde la experiencia de la otorgación de permisos en 1906 para Adolfus A. Andresen y la Sociedad Ballenera de Magallanes, en Whalers Bay; el primer intento de la Expedición Antártica en 1906¹, lamentablemente fallida por consecuencia de los fuertes daños sufridos en el terremoto de Valparaíso en agosto de este mismo año, hasta la célebre Expedición Antártica de 1947, verdadero punto de partida para nuestra presencia activa aérea, marítima y terrestre, y de forma permanente, todos en conjunto o por separado, un verdadero e indiscutible testimonio perenne de nuestra integridad y soberanía nacional.

Particularmente, mucho de lo anterior, hoy se plasma en una vasta y reconocida trayectoria, sea en calidad de actor relevante en el régimen internacional del Sistema del Tratado Antártico firmado en diciembre de 1959, como en la demostrada 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 cartográfica antártica, una presencia efectiva y permanente con personal capacitado. La encomiable y pronta disposición para rescatar y salvar vidas sin distinción de nacionalidad, toda vez que se requiera, 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.

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.*

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

ÍNDICE

EDITORIAL	3
Límites Antárticos	6
HITOS, LOGROS Y EXPERIENCIAS AÉREAS ANTÁRTICAS	
La “vital operación” de los medios aéreos en la Antártica Chilena	11
“Villa Las Estrellas” los nuevos colonos del Territorio Antártico Chileno	23
Vida de Familia en la Antártica Chilena	35
La Fuerza Aérea de Chile y su contribución a los fines del Tratado Antártico	41
Rescate de Patrulla argentina	46
PIONEROS AÉREOS ANTÁRTICOS	
María Virginia Fresno Rivas. Una joven doctora en la Antártica	52
AERONAVES ANTÁRTICAS CON HISTORIA	
El De Havilland Canada DHC-2 “Beaver”, en el Territorio Chileno Antártico	54
RECORTES O DOCUMENTOS HISTÓRICOS	
Estación de Radioaficionado en la primera base antártica de la Fuerza Aérea de Chile	61
FILATELIA ANTÁRTICA, FRAGMENTOS GRÁFICOS DE HISTORIA	
El Servicio Chileno Postal Chileno Antártico 1956-1959	64
PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO	
Iglesia Ortodoxa Antártica “Santísima Trinidad”	75
NOTAS ANTÁRTICAS	
53° Aniversario del rescate aeronaval en isla Decepción	79
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	90



LIMITES ANTÁRTICOS

A casi 74 años del primer vuelo antártico chileno y sus repercusiones ¿Cuánto le debemos a la Antártica?

“... no habrá más que un solo Chile, de Arica a la Antártica”. Con estas solemnes palabras, llenas de sentimiento, pronunciadas por el Capitán de Navío Federico Guesalaga Toro al cerrar el discurso de inauguración de la Primera Base Antártica en la isla Greenwich de las islas Shetland del Sur, se daba inicio el 6 de febrero de 1947 a la presencia permanente de Chile en la región polar.

El Decreto de límites del Presidente Pedro Aguirre Cerda, en 1940, no había sido seguido por una ocupación como sugería en la prensa nacional el General Ramón Cañas Montalva, y esta tuvo que esperar hasta que finalizara la Segunda Guerra Mundial. Terminado este conflicto, los intereses por el continente antártico se reanudaron en varios países, el Almirante Richard E. Byrd, con su expedición High Jump, el noruego-norteamericano Finn Ronne también se preparaba en 1946 para volver al sur, los ingleses se habían instalado silenciosamente allí desde 1944 bajo la dirección del teniente W.S. Marr; mientras que Argentina también movilizaba unidades en la misma dirección.

La gota de agua en este asunto, parece haber sido una declaración del Almirante Byrd, quien en noviembre de 1946 declaró: *“Estados Unidos no reconoce las declaraciones territoriales en la Antártica”.*

Inmediatamente el 14 de noviembre, durante el período del presidente don Gabriel González Videla, se reunieron los cancilleres de Chile y Argentina, mientras que en Washington quedaba al descubierto una disparidad de opiniones entre Byrd y el Departamento de Defensa de esa nación, quien quería fijar rápidamente un sector antártico, tema que había mantenido en reserva, pero ahora con las declaraciones de almirante Byrd, había caído en una suerte de trampa.

Rápidamente se aprobó un presupuesto nacional y se acondicionaron los buques de la Armada, la fragata Iquique y el Transporte Angamos, para iniciar tan ansiada expedición, en que se enviaron representantes de todas las ramas castrenses y algunas entidades de gobierno. Resulta curioso y también emblemático de destacar, que el Gobierno decidiera invitar además, a tres oficiales de la Armada Argentina.

En febrero de 1947, se llevó a cabo la inauguración de las instalaciones de la Base naval, cuya acta de constitución fue la siguiente: *“Por orden del Gobierno de la República de Chile, la que constituye una forma más y una manifestación de efectivos ejercicios de los derechos de la misma República sobre el Territorio Chileno Antártico determinado por decreto del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 1.747, de fecha 6 de noviembre de 1940, a las 16.00 horas del día 6 de febrero de 1947, el suscrito, Capitán de Navío de la Armada Nacional, Federico Guesalaga Toro, venido en viaje oficial a la Antártica Chilena, al mando de la flotilla compuesta por las naves de la Armada de Chile: Iquique y Angamos, comandada la primera por el Capitán de Fragata don Ernesto González Navarrete y la segunda por el Capitán de Fragata Gabriel Rojas Parker, a 62° 30' de Latitud Sur y 59° 41' de Longitud Oeste de Greenwich, en la Isla de Greenwich, procedió a inaugurar oficialmente la nueva Estación Meteorológica y Radiotelegráfica de propiedad del Gobierno de Chile denominada Soberanía, que en el mismo sitio ha sido erigida y frente a la cual en el asta correspondiente se izó la bandera nacional, pintándose además sus colores sobre la cubierta metálica exterior de la construcción.”*

Posteriormente los firmantes y testigos entonaron el himno nacional, en tanto un destacamento de presentación naval con tres salvas de fusilería y un sonoro ¡Viva Chile! de 156 hombres, selló el solemne e histórico acto de clara y justa soberanía.

La Fuerza Aérea se hizo presente con un nutrido aporte de personal profesional, los que además de hacer presencia en esta valiente expedición, aportaron con el hecho de haber efectuado el día 15 de febrero, luego de largos trabajos de preparación, el primer vuelo sobre territorio antártico nacional, en el avión Vought Sikorsky N° 308, que había sido traído a bordo del transporte Angamos. Esta nave anfibia, al mando del Teniente 1° Arturo Parodi Alister y llevando como observador al Comandante de Escuadrilla Enrique Byers del Campo realizó la hazaña, le siguió a este vuelo, el Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra, quien fue el oficial que más horas voló sobre territorio antártico: unas 16 horas.

Un cronista de la Dirección General de Informaciones y Cultura (D.I.C.) que acompañó esta expedición, recuerda *“la primera vez que descendió hasta nosotros, desde el aire, el ruido de motores de un avión, surcando los cielos de la Antártica, se hacía imposible creer que bajo sus alas brillaran los colores del escudo chileno. Pasó roncando sobre nuestras cabezas, se perdió tras una montaña nevada, y luego lo vimos, a lo lejos- caminante en una senda natural- bordeando las curvas que completan un círculo en torno a Bahía Soberanía. Lo habíamos visto en Valparaíso, el 28 de enero, antes que el Angamos se divorciara de los muelles de ese puerto. Para colocársele sobre la escotilla de proa, oficiales, contramaestres y tripulación de cubierta, emplearon todos los métodos de seguridad, como si en lugar de avión se estuviera alzando un juguete de cristal.”*

Un informe oficial del Gobierno de Chile y preparado por la Subsecretaría de Marina en 1947, destacaría en su punto 4.: *“Nuestra Fuerza Aérea también desarrolló una hermosa tarea, que es tanto más encomiable por cuanto la Aviación, no cuenta con el material adecuado para las regiones polares. De aquí que su cooperación aunque limitada a un solo avión que embarcó en el “Angamos”, desplegó una intensa actividad de vuelo que fue altamente cooperadora a la navegación y al reconocimiento de las fuerzas navales y terrestres de nuestro ejército, ya fuere, en las operaciones topográficas como en aquellas desplegadas por la delegación del Destacamento Andino en la exploración de hielos adentro y aún en la montaña.”*

La Fuerza Aérea de Chile en aquellos históricos días, estuvo representada por las siguientes personas

Comandante de Escuadrilla	Enrique Byers del Campo	1° Comandante Expedición Aérea
Capitán de Bandada	Eduardo Iensen Franke	2° Comandante Expedición Aérea
Capitán de Bandada	Andrés Martínez Vigoroux	Ingeniero Expedición Aérea
Teniente 1°	Arturo Parodi Alister	Piloto
Teniente 1°	Tomás Franzetti Padlina	Jefe Comunicaciones Aéreas
Teniente 2°	Humberto Tenorio Iturra	Piloto
Meteorólogo	Millán Toro Rojas	Servicio Meteorológico
Suboficial Mayor	Juan Valdivia Torrijos	Comunicaciones
Suboficial	Daniel Gavilán Garrido	Mecánico Aviación
Sargento 1°	Tomás Pineda Letelier	Fotógrafo Aviación
Sargento 2°	Juan Sallés Troncoso	Mecánico Aviación
Cabo 1°	Exequiel Garrido Pino	Mecánico Aviación
Cabo 2°	Raúl Palma Morales	Mecánico Aviación
Cabo 2°	Jorge Iturriaga Aguilar	Radio Operador Aviación

Al año siguiente, una segunda expedición antártica marca un hito histórico mundial, llevando entre sus integrantes, al Presidente Gabriel González Videla, primer mandatario en la historia del mundo, en visitar este continente helado.

Los resultados concretos para nuestro país fueron el seguir recolectando experiencia y conocimientos de esta poco explorada tierra; la instalación de una segunda base nacional y el levantamiento aerofotogramétrico de la zona, tarea efectuada nuevamente por el Teniente Tenorio. La experiencia obtenida por este oficial es digna de destacar, ya que, junto a sus habilidades como aviador, le permitió un año más tarde junto al subteniente Rafael Vásquez, realizar actividades de rescate, al evacuar uno a uno, los habitantes de una base nacional que se veían impedidos de ser relevados por vía marítima, corriendo el serio riesgo de quedarse otra temporada más en estas gélidas y entonces desoladas tierras.

Experiencias como la relatada, fueron detonante para que el Gobierno junto a la superioridad aérea, decidieran la importancia de abrir rutas aéreas en la zona.

Más tarde, el 12 de marzo de 1951, al mando del teniente de la Fuerza Aérea señor Roberto Araos Tapia, se inauguraba en Bahía Paraíso, la primera Base Aérea Antártica, la que se bautizó como Presidente Gabriel González Videla, recordando el nombre del mandatario que realizara la histórica visita y reconociendo la labor de este hombre en pro de la soberanía nacional sobre este territorio nacional.

En 1955, se inauguró una segunda instalación de la Fuerza Aérea en la Antártica, la Base Aérea Presidente Pedro Aguirre Cerda, en la isla Decepción. Ese mismo año se efectuó además el primer crucero en vuelo directo desde Punta Arenas en el avión Catalina 406, denominado Skua, al mando del ya veterano antártico, Capitán de Bandada don Humberto Tenorio Iturra.

En 1969, se inauguró la actual Base Aérea Presidente Eduardo Frei Montalva, en la isla Rey Jorge del grupo de islas conocidas como las Shetland del Sur. Las condiciones físicas del lugar y el constante apoyo nacional e institucional hacen realidad la construcción de una pista de aterrizaje en aquella lejana tierra, la que en 1980, recibe procedente de Punta Arenas, dos aviones DHC-6 Twin Otter, los que aterrizaron por primera vez en el recién inaugurado aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin². A un mes de este hecho, aterriza en esta pista un avión C-130 Hércules, marcando el inicio de la fructífera labor institucional y la ininterrumpida colaboración con otras entidades nacionales y extranjeras. La Base Antártica Frei, es considerada hoy como una de las más importantes de las bases Antárticas, brindando sus instalaciones a todos los países que realizan trabajos científicos y de exploración.

El 9 de abril de 1984 se inauguró la villa Las Estrellas, que hasta el año 2018, año de cierre de su Escuela³, contaba con cerca de 15 viviendas y cuyas familias tienen acceso a todos los servicios básicos necesarios, entre los que destacan su hospital, la singular instalación sanitaria de tratamiento de aguas servidas, una sucursal de Banco BCI, el amplio y cómodo gimnasio techado, la oficina de CorreosChile y la del Registro Civil.

Próximo a estas instalaciones, están presentes la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes a cargo de nuestra Armada Nacional y una base del Instituto Nacional Antártico de Chile dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores

² Decreto Supremo (Av.) N°221 de 1980.

³ El deterioro del principal asentamiento chileno en la Antártica provocó el cierre de la Escuela F-50 en Villa Las Estrellas después de 33 años de funcionamiento, durante los cuales ayudó a formar a más de 300 niños.

Fuente: Emol.com - <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2018/11/02/926073/Por-cierre-de-la-escuela-en-Villa-Las-Estrellas-La-Antartida-se-queda-sin-ninos-chilenos-luego-de-33-anos.html>

de Chile; los que periódicamente comparten experiencias con los científicos y técnicos que trabajan en las bases de China y Rusia, las que están a muy corta distancia.

En 1995, un C-130 Hércules aterrizó en la superficie de hielo de Patriot Hills, y por segunda vez, un par de aviones Twin Otter aterrizaron en el Polo Sur. El permanente interés que despertará Patriot Hills, explica la necesidad de consolidar capacidades y proyectar al país en un lugar de características singulares. Esto motivó a que el 5 de diciembre de 1998, se gestara la instalación de un primer refugio permanente. Otro hecho ya de carácter histórico, es el realizado a las 18.50 horas del 28 de enero de 1999, cuando por primera vez llega al Polo Sur un helicóptero de la Fuerza Aérea, el UH-60 "Black Hawk", marcando un hito en la aeronáutica mundial.

El 6 de diciembre de 1999, tras intensos meses de trabajo, y a sólo 1.000 kilómetros del Polo Sur, comenzó a operar una nueva Estación Polar bautizada como Teniente Arturo Parodi Alister, recordando al valiente piloto chileno que realizara el primer vuelo sobre territorio antártico. Entre los años 2000 y 2005, se realizaron anualmente operaciones aéreas al sector de Patriot Hills, desde el 15 de noviembre al 15 de diciembre de cada año, para activar e implementar la Estación Polar Tte. Parodi en el sector.

Todas las operaciones a Patriot Hills desde el año 1999 hasta el año 2005, tuvieron como finalidad principal, la consolidación y mantención de la Estación Polar, salvo para la operación de fines del año 2014, que se concentró en apoyar la Expedición Científica al Polo Sur 2004, en forma mecanizada desde el sector de Patriot Hills.

Otra actividad de importancia realizada durante el año 2003, fue la que Chile efectuó en el marco de convenios suscritos con diferentes organismos nacionales de colaboración militar y científica. Donde se realizó una evaluación preliminar para materializar una expedición científica en la Antártica, planificándola y ejecutándola en la temporada estival 2004/2005 denominándola "Expedición Científica Al Polo Sur Geográfico".

Esta campaña realizada en el 2004, fue la última en su tipo, con dos aviones DHC-6, Twin Otter y dos aeronaves C-130. En cuanto a las aeronaves Twin Otter, se dio inicio al traslado el 26 de octubre del 2004 desde Punta Arenas hasta la Base Frei, realizando escala en la Base Rothera, el día 29 de octubre de ese mismo año llegaron a la Estación Polar Parodi, en Patriot Hills, finalizando el día 2 de enero del 2005 con la llegada de los 2 aviones a Punta Arenas. El objetivo principal de esta operación había sido la de apoyar a la agrupación C.E.C.S. (Centro de Estudios Científicos del Sur) y al Ejército, en su expedición terrestre hasta el Polo Sur, manteniéndose en todo momento en alerta, en caso de que tuviesen que ser evacuados. Con esta experiencia, se reactivó además la estación Polar Parodi y se aprovechó de entrenar nuevas tripulaciones en la operación del avión con esquís.

Otras operaciones de trascendencia y dignas de destacar, han sido las denominadas *Glaciar Unión*. La primera de ellas, se realizó el 5 de enero del 2013. Esta efectuada en el sector de Glaciar Unión, punto estratégico ubicado en las montañas Ellsworth, con dos aeronaves C-130, los cuales tuvieron la misión de operar en una nueva pista de hielo azul y trasladar a la agrupación "Eolo", compuesta por 13 personas, para luego levantar un campamento transitorio en el sector cercano a la pista, cuyo propósito fue recibir a S.E. el Presidente de la República el día 12 de ese mes de enero, acompañado de una comitiva que incluyó Ministros de Estado, Jefes de servicio, Comandantes en Jefe y científicos nacionales.

La misión del Presidente, se centró en efectuar el anuncio de una mayor presencia en la profundidad polar con la futura instalación de una Estación Polar Científica Conjunta, en un sector que no se superpone a las reclamaciones de Argentina y del Reino Unido. En esa oportunidad, el Jefe de Estado sobrevoló el sector de Patriot Hills donde se ubicaba la Estación Polar Tte. Arturo Parodi Alister, donde en el mismo momento decidió autorizar la propuesta de la Fuerza Aérea de trasladar dicha instalación al nuevo sector de Glaciar Unión.

El 16 de enero de ese año de 2013, se dio inicio a la Primera Operación Conjunta a Glaciar Unión, compuesta por efectivos del Ejército, Armada, Fuerza Aérea e INACH, con la que comenzaron los trabajos de traslado de la Estación Polar Tte. Parodi, ubicada en Patriot Hills. Esta importante operación, fue realizada con dos aeronaves Twin Otter, que se mantuvieron durante toda la operación en Glaciar Unión y dos C-130 que realizaron el transporte logístico en la activación, durante la operación y al cierre de la Estación.

Esta trascendente actividad para el país, sería inaugurada por S.E. el Presidente de la República el 4 de enero de 2014. Más tarde continuaron las Operaciones Aéreas para apoyar la Operación Conjunta Glaciar Unión entre los años 2015 y 2018, las que se han centrado en la mantención y operación de la Estación Polar y en brindar apoyo logístico a la actividad científica que realiza el INACH en el sector. Todas las operaciones a Glaciar Unión se realizan con 2 C-130 y dos Twin Otter. Los Twin Otter se mantienen durante toda la operación para apoyar los traslados de los científicos en el sector y brindar cobertura SAR, como responsabilidad nacional en el sector.

Cuando el próximo 15 de febrero de 2021, marque el 74 aniversario del inicio de la presencia de la Fuerza Aérea de Chile en el territorio antártico, recordaremos una vez más, como esta Institución ha hecho eco de las certeras e históricas palabras que pronunciara el Comodoro Guesalaga en 1947 ...” *no habrá más que un solo Chile, de Arica a la Antártica*”, y talvez, una segunda reflexión sobre la convivencia internacional en paz, hará eco en nuestras mentes: **¿Cuánto le debemos a la Antártica?**

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.

LA “VITAL OPERACIÓN” DE LOS MEDIOS AÉREOS EN LA ANTÁRTICA CHILENA

En un continente tan inhóspito como sorprendente, la aviación ha demostrado lo que puede y significan sus inmensas posibilidades de empleo. Para ello, las tripulaciones requieren un permanente y máximo nivel de entrenamiento como también aeronaves polivalentes con sistemas a prueba para las cambiantes condiciones meteorológicas. Algunas de las primeras experiencias en las operaciones aéreas chilenas, así como el uso de las instalaciones en el continente antártico, datan de muy temprano y han sido sin lugar a dudas, un probado beneficio de paz, permanente cooperación e integración internacional en esta parte del territorio nacional.

A fines de marzo y comienzos abril de 1949, muchos de los medios nacionales, ilustraban al país sobre cómo valientes pilotos de la Fuerza Aérea de Chile, en cumplimiento de las órdenes emanadas de la Superioridad de la Institución, habían realizado una brillante y significativa tarea de rescate y de relevo por vía aérea a la Guarnición de la Base O'Higgins, donde un puñado de compatriotas que habían permanecido ahí por imperativo de la época, rubricando con su presencia el derecho y soberanía de Chile sobre su blanca herencia que limita con el mismísimo Polo Sur, habían sido evacuados.

La historia comenzaba por aquellos días, con un cable⁴ que traía una escueta y grave noticia. “La Guarnición, que representando nuestra Soberanía, estaba en la Antártica chilena, tenía enormes dificultades para ser relevada. El tiempo inclemente, como ningún año y los poderosos medios de la naturaleza inhóspita en las tierras blancas del Polo Sur, se confabulaban para no dejarse arrancar la presa, como represalias por haber vencido sus impenetrables misterios. El grupo de compatriotas que bajo el mando del Teniente Carlos Toro Mazote habían montado guardia en la Base O'Higgins durante un año, no podía ser relevado. Los buques de nuestra Armada, pese a sus medios modernos y a la eficiencia y resolución de nuestros marinos, no podían romper la barrera de hielo que los separaba de sus camaradas cercados en dicha Base.”⁵

Por otra parte, estaban los aviones, el vehículo más moderno y versátil casi desde su invención. El representaba quizás el único elemento ante el cual, las distancias y los agrestes elementos que la naturaleza tan agreste de la antártica, permanecerían impávidos y contemplativos ante su hipnótico actuar. Aparecían como promesa de éxito, dos aviones Vought Sikorsky de la Fuerza Aérea de Chile, tripulados por el Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra y el Subteniente Rafael Vásquez Reginesi, los que serían acompañados por un mecánico y un radiotelegrafista.

Como las circunstancias apremiaban, la superioridad de la institución ordenó que los aviones Vought Sikorsky N° 311 y 314 se trasladaran inmediatamente en vuelo desde Quintero hasta el canal Beagle, en donde serían embarcados en el petrolero de la Armada “Maipo”, para ser llevados a otro destino.

Rodolfo Martínez Ugarte, en el tomo II de su amena obra “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”, señala que la misión encomendada a las tripulaciones que operarían en estas tierras, les era totalmente desconocida, sólo se les había advertido que debían volar hacia el sur, en donde serían embarcados con otro destino. “Los pilotos nada preguntaron y a las dos de la mañana se inició el despegue. Se pensó en Aysén y Palena y también en el Lago Buenos Aires, que últimamente estaba de moda por las fotografías que se requerían de la mina de Puerto Cristal

⁴ “Cable” hace mención a un mensaje telegráfico

⁵ Revista Chile Aéreo N°204. Abril de 1949. “Aviones únicos medios para relevar Guarnición Antártida”. Pág. 4

de la Compañía Minera Aysén. También se pensó en los canales o lagunas.” Tras un no menos agitado vuelo realizado en varias escalas para efectuar reabastecimiento de combustible en tierra, llegaron hasta Puerto Edén, donde por vez primera se les comunicaba que su misión sería en la Antártica chilena. Una vez preparados, los aviones continuaron su rumbo al encuentro con la nave que los llevaría a cumplir sus misiones. Los aviones enfilaron hacia más al sur, mientras “los informes del Jefe de la Radioestación de Puerto Edén y el de los Alacalufes, conocedores sabios de su zona, les hicieron saber que un gran temporal de viento azotaría la región con peligro evidente para los aviones posados en el agua.”⁶

Tras agitado vuelo por entre muchos canales, Grapper, los Inocentes y Unión entre otros; sobrevolaron el Golfo Almirante Montt, los senos Skyring y Otway para luego avistar Bahía Catalina en la ciudad de Punta Arenas, donde amarizaron y subieron sus aviones a la playa. A la mañana siguiente, se trasladaron a Yendegaia, donde en el canal Beagle divisaron el buque de la Armada que les aguardaba, amarizando cerca de este para embarcar.

Una vez cargados y asegurados los aviones, emprendieron la travesía por el mar de Drake, la que duraba un par de días.



Embarque del avión Vought Sikorsky N°311 para continuar rumbo a la Antártica. (1949)

Tan pronto arribaron a bahía Soberanía⁷, donde se encontraron con unas condiciones magníficas, realizaron desde temprano varios vuelos de observación, sobrevolando más de 500 millas en busca de un eventual paso para las

⁶ Martínez Ugarte, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo II. 1913 – 1963. Imprenta Fuerza Aérea, 1965

⁷ Actual Base Antártica Arturo Prat Chacón.

naves de la Armada, comprobándose que los hielos impedían todo acercamiento de los buques hacia la Base del Ejército, por lo que el teniente Tenorio recomendó al Comodoro de la Flotilla realizar el relevo de su dotación por vía aérea. Proposición que fue aceptada, pero que debió ser postergada por trece días hasta el 6 de marzo cuando las condiciones meteorológicas permitieron que los vuelos pudieran ser reiniciados y los aviones amarizaran en las inmediaciones de la base llevando a la comisión interventora. No por nada, se dice que en la Antártica hay que fijar metas y no plazos.



Los aviones Vought Sikorsky N°311 y 314 arribando a la Antártica. (1949)

Fue así como en dos días, y arrostrando todos los peligros que siempre entraña el vuelo en esas gélidas y algo desoladas tierras, se pudo relevar a toda la dotación militar de soldados, marinos y aviadores⁸, los que ya mostraban evidentes signos de peligroso agotamiento, después de tan larga permanencia en condiciones de aislamiento en aquellas soledades de clima tan riguroso.

Tal como lo señalara anteriormente, la prensa nacional dio amplia cobertura a aquella brillante acción resaltando la importancia de la aviación en la exploración antártica. En el continente, los aviadores serían objeto de las más

⁸ El entonces Teniente 1° Carlos Toro Mazote Granada, había sido comisionado un año antes a la base militar por la Fuerza Aérea para realizar un sinnúmero de estudios referentes a la próxima instalación de una Base Institucional.

cálidas recepciones y manifestaciones de simpatía. Entre otras se señala que, a su regreso a Santiago, volando a la altura de Rancagua, fueron encontrados por un puñado de aviones Vultee, quienes los escoltarían hasta la Base Aérea El Bosque, donde autoridades y camaradas los esperaban para estrechar agradecidos sus manos.

La prensa nacional toda, guardó sus titulares, para felicitar y evidenciar la proeza de su Fuerza Aérea. Entre muchas, quisiera destacar unas líneas publicadas en El Mercurio, donde el periodista además de informar entusiastamente, relevando la tarea efectuada con estas líneas: *"Para los aviones, que cumplieron esta hazaña, tal como suena, porque así lo fue, la cosa no entrañaba tan enormes dificultades, sólo había que correr los riesgos, por cierto innumerables, de todos los vuelos en tierras como esas, donde a los numerosos peligros climáticos, hay que sumar la falta de ayudas terrestres, en un caso de emergencia y sobre todo, el grandísimo peligro de que, en caso de un amarizaje forzado, no podían recibir ayuda de ninguna especie, por lo menos durante un tiempo bastante prolongado; pero hombres y aviones supieron cumplir su tarea con éxito, demostrando con ello la eficiencia y excelente grado de progreso en que se encuentra hoy en día la Fuerza Aérea de Chile. Así lo ha reconocido el país entero, que ha sabido valorizar la hazaña cumplida por un puñado de aviadores de esta tierra, con modestia y sin alardes"*.

niente Rafael Vásquez amarizaron en Puerto Covadonga y rápidamente ganaron la playa en sus botes de goma. Allí al borde mismo del planchón de hielo que impidió la cercanía de buques, Hugo Schmidt, jefe militar de la base; Toro Mazote, teniente de la FACH en guarnición, y sus nueve compañeros cuadrados militarmente recibieron la primera ayu-

militer fueron mantenidas hasta el último y el puñado de hombres que la aviación chilena salvó en la Base O'Higgins merece de verdad la gratitud de la patria. El jefe de la aviación embarcada, capitán Arturo Parodi, merece especial mención, ya que gracias a su talento fué posible realizar el plan de evacuación sin peligro y en perfectas condiciones. Más tarde, los buques de la expedición, al mando



TENORIO, AS ANTARTICO. El piloto Humberto Tenorio fué a la Antártica el 47. En una foto tomada entonces se le ve de pie en su avión, mientras nuestro subdirector, Jenaro Medina, está en la carlinga. Regresaban de un viaje de reconocimiento. Ahora Tenorio reeditó su fama de piloto antártico.

del comodoro Lafontaine, llegaron hasta Puerto Covadonga, rescatando el resto de la guarnición y desembarcando víveres para la nueva dotación que quedará allí de guardia. Es éste el segundo relevo aéreo que se produce en la Antártica. El primero lo hizo Richard Byrd, cuando sus 26 hombres de la base del Este, en Bahía Margarita, fueron salvados de una muerte segura por un avión que voló desde la Isla Mikelson hasta una cancha de hielo construída artificialmente por los soldados amenazados por los hielos. La FACH y su jefe, Aurelio Celedón, han tenido derecho al legítimo orgullo.

Conociendo de su experiencia en esa zona, el mando institucional dispuso que el Teniente 2° Humberto Tenorio, acompañado del Subteniente Rafael Vásquez Reginesi, un mecánico y un radiooperador se trasladaran de inmediato en vuelo hasta el canal Beagle, donde los esperaba un buque de la Armada para llevarlos hasta *Bahía Soberanía*, donde se encontraba fondeada la flotilla antártica. El vuelo hasta el canal que se efectuó bajo pésimas condiciones meteorológicas, con escala en Quellón donde un Catalina los reabasteció de combustible.

Finalmente, tras llegar a Bahía Soberanía, el comodoro de la flotilla solicitó la realización inmediata de vuelos exploratorios en busca de un paso entre los hielos que permitiera a los buques navegar hacia base O'Higgins.



Revista Vea N°518. Santiago, 16 de marzo de 1949

Por su parte, la revista Chile Aéreo del mes de abril de ese año, agregaba como colofón a la información facilitada a sus lectores, *"Y ello deja una sabia lección. ¿Seguiremos empeñados en negar medios a la Fuerza Aérea y a la Aviación en general, para desarrollar sus actividades como corresponde? Ojalá que este hecho que ha llegado hasta conocimiento de nuestro Poderes Públicos, que fue presenciado por los componentes de las tres ramas de*

la Defensa Nacional y que todavía es comentado por el hombre de la calle, sea una clarinada para reaccionar y reparar el olvido en que se ha dejado a los hombres del aire.”

Meses más tarde, la Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial, su ciudad natal, procedía a nombrar a Tenorio hijo ilustre, haciéndole entrega de una medalla de oro por *"Sus brillantes servicios prestados a la Patria y a la Ciudad"*.

Rescate de dos científicos polacos

En el mes de diciembre de 1984, otros pilotos de la Fuerza Aérea de Chile, intervinieron en un rescate y salvamento de dos científicos polacos que se habían extraviado. Al respecto, una pequeña nota en el diario La Tercera, señalaba en su edición del 22 de diciembre de ese año *"...la operación se efectuó el jueves 20 del presente en un helicóptero Bell 212, matrícula FACH H-31, comandado por el Coronel de Aviación Juan Bulo Zbinden, delegado de la Fuerza Aérea en el Territorio Antártico Chileno, el piloto Capitán de Bandada Daniel Contreras Ávalos y el mecánico Cabo 1° Fernando González."*

La operación había sucedido en circunstancias que la aeronave chilena efectuaba un vuelo de correo a la Estación Antártica polaca "Henryk Arctowski", por lo que se solicitó al comandante del helicóptero que interviniera en la búsqueda de dos biólogos que se encontraban extraviados más de dos días y medio, entregando a la tripulación el último reporte desde la costa de entrada a Bahía Almirantazgo⁹, donde los científicos se habían transportado en una lancha de goma del tipo Zodiac.

Después de explorar un amplio radio de acción en el sector costero del punto indicado, en búsqueda de los biólogos desaparecidos, sólo se encontró un bolso y mochila perteneciente a uno de los científicos. Tras cuatro horas de intensa búsqueda, la que pronto se extendió hacia el mar, pudieron visualizar a unos cuatro kilómetros de la costa, en el área comprendida entre la isla Pingüino de las Shetland del Sur y la entrada a Bahía Almirantazgo, a la embarcación en que viajaban los polacos extraviados.

Estaban con vida, pero con marcados signos de agotamiento debido más que nada, a la falta de provisiones y a las inclemencias del tiempo que habían tenido que enfrentar desde el día 18 de diciembre, cuando se les dañó el motor de su bote de goma y siguieron viajando a la deriva.

Esta poco conocida operación de rescate, fue todo un éxito, a pesar de las pésimas condiciones meteorológicas que imperaban en esos momentos. Por ello, para efectuar el salvamento, hubo que hacerlo desde el aire, necesitando que los científicos fueran izados desde su precaria embarcación hacia el helicóptero con extremo cuidado. Posteriormente, el helicóptero prosiguió inmediato rumbo hacia la base polaca.

El teniente Dragonetti de la dotación de la base uruguaya "General Artigas"

En marzo de 1985, la prensa nacional hacía mención sobre un "teniente uruguayo", quien tras haber sufrido un accidente en la Antártica, habría sido atendido por el médico de la entonces base chilena "Teniente Marsh". Los datos proporcionados por la oficina de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, señalaba textualmente: *"De acuerdo a informaciones oficiales recibidas desde la base antártica "Teniente Marsh", se informó que en estos momentos se encuentra hospitalizado, en la base, el teniente José Pedro Dragonetti, de nacionalidad uruguaya, perteneciente a la dotación de la base uruguaya "General Artigas".*

⁹ Bahía Almirantazgo o también conocida como bahía Lasserre, es una bahía irregular de 8 km de ancho en su entrada, entre punta Demay y Martins Head, que se interna en la costa sur de la isla Rey Jorge por 16 km, isla perteneciente a las islas Shetland del Sur en la Antártica.

El teniente Dragonetti, quien en un accidente sufrido el día 14 de marzo, había resultado con *“atricción torácica, disfunciones condrocostales y contusiones múltiples”*, fue atendido por el médico de la base de la Fuerza Aérea, el Teniente (S) doctor Germán Camacho Ballacey, quien dispuso su hospitalización para la observación y tratamiento, siendo su estado estable y dada la capacidad médica de la Fuerza Aérea en la base antártica, no presentó peligro o necesidad de evacuación en aquella situación.

El paciente uruguayo, el Dr. José Pedro Dragonetti, experto en biología, había sido el año anterior, integrante de la primera dotación del Instituto Antártico Uruguayo en el continente helado¹⁰, que por vez primera, volaran a la Antártica, para la toma de conocimiento de la zona, las facilidades que presta la pista chilena y el establecer intercambio con expertos de otros países que operaban ahí.



La delegación del Instituto Antártico Uruguayo, en la campaña de verano antártico 1984. De izquierda a derecha: Cnel. (Av) Roque Aita; Cnel. FAU Delco Almada; Capitán de Fragata Mario Fontanot; Tte.Cnel. Omar Porciúncula; May. Bernabé Gadea; Lic. Alberto Márquez; Dr. José Pedro Dragonetti y el Dr. Elías Puceiro.

Años más tarde, otro helicóptero de la Fach, esta vez un Bell 412, sería nuevamente el protagonista de episodios de rescate registrados esta vez en el reciente invierno de 2019. De dotación de la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, estaba equipado para evacuaciones aeromédicas, con huinche de rescate y operaciones sobre el mar. La historia de esta tripulación, fue recogida por la revista Fuerza Aérea N°280 de 2019, y la reproducimos a continuación en su texto medular, para complementar este artículo.

¹⁰ Esta primera misión científica del Instituto Antártico Uruguayo, se había iniciado el 27 de enero de 1984 y regresando a su país el día 31 del mismo mes. Estuvo integrada por el Coronel (Av) Roque Aita y por un grupo de científicos en las áreas de Meteorología, biología y geología. Los técnicos son: el Doctor José Pedro Dragonetti, el Mayor (Nav) Profesor Bernabé Gadea, y el Doctor Elías Puceiro, Teniente Coronel Omar Porciúncula, especializado en Logística antártica en Nueva Zelandia y en el área periodística el Licenciado Alberto Márquez, y representante de la Dirección Nacional de Relaciones Públicas del Uruguay.

Rescate y evacuación

El miércoles 14 de agosto de 2019, un helicóptero Bell 412 y su tripulación, de dotación de la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, efectuó una misión de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) en el sector de Isla James Ross en la Antártica, debido a un accidente aéreo sufrido por una aeronave DHC-6 Twin Otter de la Fuerza Aérea Argentina, en la que se trasladaban nueve ocupantes, uno de ellos con lesiones leves.

Una vez arribado el helicóptero de rescate al lugar y tras constatar lesiones de los ocupantes, personal Institucional procedió a evacuar a la totalidad de los pasajeros por vía aérea hasta la Base Antártica Marambio, principal estación científica y militar permanente que mantiene Argentina en dicho continente, la cual se ubica aproximadamente a 25 millas al oeste del lugar donde se produjo el accidente.

Eran las 11:48 horas de ese día miércoles. La sensación térmica de -45 grados, y la luz natural duraría por pocas horas. El Comandante de Escuadrilla (A) Isaac Espinoza Andrade, piloto del helicóptero Bell 412, era informado por el entonces comandante de la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, Comandante de Grupo (DA) Héctor Contreras Cofré, del accidente de un avión Twin Otter DHC-6, de la Base Aérea Argentina “Marambio”, ubicada a 256 kilómetros de la base chilena.

La aeronave, con nueve personas a bordo, había capotado en la isla James Ross, 55 kilómetros al oeste de Marambio, al encontrarse con un domo de nieve que superaba los mil 700 metros sobre el nivel del mar. *“Las alertas estandarizadas por la Fuerza Aérea de Chile llegan hasta los 92 kilómetros de distancia, las que son atendidas de manera inmediata”,* puntualiza el comandante Espinoza, por lo que *“se analizó la situación, se planificó y se dispuso la misión de rescate, no sin antes realizar el deshielo de la aeronave Bell 412”*.

Un panorama incierto debido a lo desconocido e inhóspito del lugar, a lo que se sumaba la urgencia de rescatar con vida a los nueve pasajeros, uno de ellos herido.

La experiencia en el terreno y la pericia de los pilotos y tripulantes del Bell 412 permitieron que la operación de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) de los aviadores argentinos resultara exitosa. Al recordar lo vivido, el comandante Espinoza hace una pausa, respira hondo y confiesa: *“Yo creo que ese día Dios quería que los rescatáramos”*.

Cuenta que en enero de este año planificó un vuelo de reconocimiento a la Base Marambio, lo que fue vital para esta misión de rescate, con reabastecimiento de combustible previo en la Base Antártica General Bernardo O'Higgins del Ejército. *“Eso nos permitió descender junto a la nave accidentada y volar luego hasta Marambio para dejar a las nueve personas...todo salió según lo planificado”*. Sin restar dramatismo agregaría a su relato, un par de factores esenciales para el desarrollo del rescate: *“Tenía claro que ese día había “una ventana” hasta las 18:00 horas y de ahí en adelante el clima se complicaba. Venían tres días de mala meteorología. También fue crucial la información otorgada por el piloto del avión argentino, quien se encontraba en buenas condiciones, para dar cuenta precisa de las coordenadas del sitio del accidente”*.

Minutos antes de las 13.00 horas, el helicóptero ya se encontraba listo para el despegue y su tripulación concentrada en efectuar un rescate que no sería fácil. Y es que la aeronave se encontraba en un sector de glaciares que *“siempre presenta complejidades. Las condiciones son similares a las de las montañas, con zonas rocosas, con puntos de alta elevación y otras capas desérticas, las que podrían levantar nieve y tornarse muy peligroso”*.

Por tal motivo, en vez de sobrevolar la zona que presentaba mucho viento, decidieron reabastecer en Base O'Higgins, mismo trayecto realizado en enero por el piloto. *“El hecho de tener una planificación previa ayudó a disminuir los tiempos y volar con mayor seguridad”*, recalcaría este piloto.

Al llegar al lugar, el aporte del especialista en rescate y comando PARASAR, Sargento 1º Edson Torrejón López resultó esencial. *“Gracias a mi experiencia pude asesorar respecto a las condiciones del terreno y las garantías que éste presentaba, ya sea para un aterrizaje, o bien para trabajar con el huinche, izando a los rescatados uno por uno. Tras esto, coordinamos y decidimos aterrizar sobre el glaciar, por lo que debí verificar las condiciones del hielo para los desplazamientos necesarios”*. Junto al sargento Torrejón, el primero en descender fue el médico de la base, Comandante de Escuadrilla (S) Juan Pablo Lobos Gálvez, quien efectuó la evaluación médica de los pasajeros. *“Inmediatamente establecimos que uno de los pasajeros era quien presentaba lesiones de consideración y requería atención médica rápida y un traslado inmovilizado”*, dijo. Agrega que lo más complejo de su rescate desde el interior de la aeronave accidentada fue la posición en que había caído el avión pues *“se encontraba en una angulación de 45 grados sobre uno de sus costados, por lo que no contábamos con una superficie plana para sacarlo y posteriormente trasladarlo hacia el helicóptero”*.



Tripulación del helicóptero Bell 412 de la FACH.

De Izquierda a derecha: Sargento 2º Roberto Arévalo Sánchez, Tripulante; CDE (S) Juan Lobos Gálvez, Oficial Médico; CDE (A) Isaac Espinoza Andrade, comandante de aeronave; Teniente (A) Valentina Troncoso Santander, copiloto; Sargento 1º Edson Torrejón López, Comando PARASAR y Cabo 2º Andrés González Montiel, Tripulante.

“Luego de subir a los primeros evacuados, coordinamos con el comandante de la aeronave para que me dejara con aquellas personas que debían esperar al segundo vuelo del helicóptero, para de esa forma apoyar y atender

cualquier necesidad médica y psicológica, para darles así una contención emocional hasta el momento que los pudiéramos trasladar hasta la Base argentina Marambio. Esto ocurrió cuando el helicóptero regresó para evacuar a las últimas personas. En ese momento apoyamos su traslado e ingreso a la aeronave y el apoyo emocional que en ese momento era necesario”, agrega el sargento Torrejón.

Una operación de búsqueda y rescate sumamente compleja y que gracias al profesionalismo de los integrantes de la Institución culminó de manera exitosa. *“En seis horas de arduo trabajo, en condiciones complejas y lucha contra el tiempo, logramos tener a todas las personas a salvo en su base”. “A partir de las 18:00 horas el tiempo empeoraría, por lo que el trabajo coordinado y en equipo, desde las personas que prepararon el helicóptero en tierra, hasta el Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Eduardo Mosqueira Cruz, quien autorizó la operación inmediata, permitieron que el resultado fuera el esperado”, reflexiona el comandante Espinoza.*

En el marco de este lamentable accidente, el comandante del Componente Aéreo del Comando Conjunto Antártico de Argentina, Comodoro FAA Gabriel Fernando Maldonado, hizo llegar un especial saludo de agradecimiento a la Fuerza Aérea de Chile, en el cual destacó el profesionalismo de la tripulación Institucional que permitió salvar las vidas de la totalidad de los ocupantes del avión siniestrado, con estos sentimientos: ***“estimados amigos y camaradas de la hermana república de Chile. No tengo más que palabras de agradecimiento por el valor demostrado por la tripulación del helicóptero Bell-412, liderada por el Comandante de Escuadrilla (A) Isaac Espinoza que realizó el rescate de mis compatriotas. Gracias al arrojo y valentía de la tripulación chilena, nuestros camaradas están vivos”.***

A poco más de un mes después, otra operación de rescate en el mar

Martes 24 de octubre. 09:15 horas. Se activa una operación de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR), pero esta vez nuevamente se trata de una embarcación de la Base Polaca Antártica “Henryk Arctowski” que, tras una falla de motor, quedó a la deriva y atrapada en el hielo con sus tres tripulantes a bordo, aproximadamente a 37 kilómetros al este de la base chilena Presidente Frei.

La misma tripulación -integrada también por la copiloto de la aeronave, Teniente (A) Valentina Troncoso Santander, y los mecánicos de helicóptero Sargento 2º Roberto Arévalo Sánchez y el Cabo 2º Andrés González Montiel- debieron enfrentar un nuevo desafío. *“Todos los días la bandada de operaciones antárticas realiza un análisis meteorológico de todas las bases cercanas de manera de tener un informe climático preestablecido. Nos ahorramos tiempo valioso. Desde que se dio la alarma hasta llegar al lugar nos demoramos tan solo **36 minutos**”, destacó el comandante Contreras de la Base Frei, pues “me comuniqué con el comandante de la base polaca y mientras me entregaba las coordenadas, el helicóptero ya se preparaba para despegar”.*

El comandante de la aeronave, Comandante de Escuadrilla (A) Isaac Espinoza Andrade, agregaría que si bien las condiciones meteorológicas no eran las óptimas, los márgenes en los que podían operar estaban dentro de los límites de seguridad establecidos. *“Al llegar a la bahía, divisamos la embarcación y aunque el mar estaba congelado, la tripulación se encontraba a salvo”.* Junto al sargento Torrejón analizaron la situación y conforme a las características decidieron realizar una operación de rescate mediante el sistema de izamiento con el huinche.

“Tras divisar el bote efectuamos un par de vueltas por el lugar para chequear cualquier eventualidad o peligro tanto para nuestra tripulación como para las personas afectadas. Decidimos realizar un vuelo estacionario y bajar en tacle para subir a la gente”, añade el comandante Espinoza.

Fue así como una vez preparados, enganchó al Cabo 2º González, quien descendió hasta la embarcación para comenzar a subir uno a uno a los tripulantes. *“Había que sacarlos rápidamente porque la temperatura era muy baja y estaban comenzando a presentar signos de hipotermia”, explica el Cabo González, junto con agregar que “mi principal preocupación era que todo saliera bien, pues se trataba de una operación riesgosa. Felizmente, y gracias a las capacidades que la Institución me ha entregado a lo largo de mi trayectoria, la operación resultó todo un éxito”.*

Una vez a bordo, los afectados fueron trasladados por el mismo medio aéreo institucional hasta la base polaca, lugar donde fueron atendidos y evaluados en su condición médica.



· Distancia hasta el punto de rescate: **37 km.** · Tiempo de operación: **Sólo 36 minutos.**

En palabras del comandante Espinoza, *“operaciones que se logran sólo con una buena coordinación, con tripulaciones preparadas y altamente profesionales, motivadas y comprometidas con la función que esta Base Aérea realiza y que va de la mano con el compromiso hacia el Estado de Chile en términos de responsabilidad SAR ante la comunidad internacional”*.

Finalmente agrega como corolario de este artículo: *“Llevamos años salvando vidas lo que ha permitido posicionarnos como país, y seguiremos cumpliendo esta responsabilidad con la excelencia en el servicio que nos caracteriza. Tal como dice el lema SAR: “Para que otros puedan vivir”, como puntualizaría en ese entonces, el general Eduardo Mosqueira Cruz.*

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Martínez Ugarte, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo II. 1913 – 1963. Imprenta Fuerza Aérea, 1965

Diario La Cuarta. **Teniente uruguayo herido**. 21 de marzo de 1985. Pág. 19

Diario El País. **Ayer partió a la Antártida la primera misión aérea uruguaya**. Sábado 28 de enero de 1984. Pág. 6.

Revista Vea N°518. Santiago, 16 de marzo de 1949

Diario El País. **Regresa hoy el avión de la FAU que voló en misión a la Antártida**. Martes 31 de enero de 1984. Pág. 8.

Historia del Uruguay en la Antártida. http://uruguay_antartico.blogspot.com/2014/01/

Revista Fuerza Aérea N°280 de 2019. Fuerza Aérea de Chile.

Revista Aerohistoria N°12 /2019



“VILLA LAS ESTRELLAS” LOS NUEVOS COLONOS DEL TERRITORIO ANTÁRTICO CHILENO



NUEVOS HABITANTES DE ANTARTICA. - “El 14 de marzo próximo será inaugurada la población “Las Estrellas” en territorio antártico, que recibirá a las primeras seis familias chilenas de colonizadores. El grupo está integrado por dos oficiales de aviación, un médico, un meteorólogo y dos controladores de tránsito aéreo, con sus respectivas esposas e hijos. En la fotografía, de izquierda a derecha: Andrés Contreras, de 4; Adriana van Weezel de Contreras; Rodrigo Contreras, de 2 años; Capitán de Bandada Daniel Contreras, nuevo comandante de la Base “Teniente Marsh” -cercana a la villa- y sentado en el brazo del sillón Germán Andrés Camacho, 5 años; que vivirán dos años en la isla Rey Jorge. Diario El Mercurio, miércoles 28 de diciembre de 1983. C2.

“Seis familias integradas por 18 personas -entre ellos cinco menores y una guagua de 7 meses- serán los primeros que viajarán a colonizar la Antártica chilena”

El ser humano cuenta con libre albedrío, es decir con libertad de optar o decidir respecto al ideal o los ideales que la identifican, incluso de desecharlos, siempre que sea un fin propio y personal, sea positivo o negativo. Ante este derecho, y a pesar que siempre tenía en mente conocer la Antártica, nunca lo había decidido pues se me hacía complicado vivir un tiempo solo y la oportunidad se dio cuando era capitán. Mientras estaba destinado en el Ala N° 5, en septiembre de 1983, el comandante del Ala, coronel Manuel González Sepúlveda me llamó a su oficina para mostrarme el documento que informaba que la Fuerza Aérea tenía interés en *colonizar la Antártica* y solicitaba pilotos para operar dos helicópteros (un Bell 212 full equipamiento y un Bell UH-1H), e ir a vivir con familia a ese continente.

Ante esto, le pedí el teléfono a mi coronel y llamé a mi señora para saber si estaba dispuesta a ir, su única duda era si podíamos ir con los hijos, y sabiendo que así sería, contestó afirmativamente. Hice mi respectiva postulación, al mismo tiempo en que coincidía tomar unas vacaciones que teníamos pendiente. Luego de una semana de recorrer en familia la zona de Los Lagos, llegamos a donde mi suegro que vivía en Temuco; para gran sorpresa nuestra, nos estaba esperando con pasajes listos para Santiago ya que al día siguiente debíamos presentarnos en la Dirección de Operaciones de la Institución; donde nos informarían que habíamos sido seleccionados y que ahora pasábamos a depender del proyecto para colonizar la futura Villa Las Estrellas.

A partir del mes de octubre, pasamos a depender del asesor antártico de la Dirección de Operaciones, Coronel de Aviación (A) Sr. Hernán Huidobro Reyes, quien fuera un gran apoyo para todos quienes iniciamos esta aventura, además pudimos conocer al resto de las familias que irían con nosotros: el Capitán de Bandada Orlando Miranda Guajardo, piloto de helicópteros, con su señora Susana Laguna Lizana e hija; el Dr. Germán Camacho Ballacey, su señora Ana María Martino y dos hijos, además del señor Adolfo Cortés Cruz, meteorólogo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con su señora Gisela Rojas, también funcionaria de la DGAC.



El Mercurio, sábado 26 de noviembre de 1983. C3

Todos iniciaríamos ese mes, varios cursos relativos al conocimiento del continente helado, su flora y fauna, cuidado del medio ambiente y el comportamiento del ser humano en ese lugar, dependientes del Instituto Antártico Chileno; charlas del personal de la Universidad de Chile acerca de sociología y como ocupar nuestro tiempo libre, realizamos entrenamiento en extinción de incendios con el Cuerpo de Bomberos de Santiago, cursos de esquí en Farellones con personal del Ejército, etc.



Reineri Merino y su señora Nilda Álvarez de Merino

A fines de este período supimos de que también irían dos matrimonios más, los señores Reineri Merino Ramírez, y su señora Nilda Álvarez y Domingo Rojas González, su esposa María Teresa Zúñiga y su hijo Gonzalo quien sería el mayor de los niños, ambos cabezas de familia eran Controladores de Tránsito Aéreo de la DGAC. Junto con los cursos, fuimos dotados de vestimenta y equipamiento adecuado para vivir en la base.

Luego de este período de entrenamiento y en los primeros días de enero de 1984 me embarqué, sin familia, con la dotación antártica de ese año hacia la Isla Rey Jorge ya que debía hacerme cargo de la dotación de relevo y del puesto de comandante de la Base, junto con este deber revisé el término de la construcción de las 7 primeras viviendas destinadas a cada familia y otra instalación que cumpliría funciones como enfermería y centro comunitario y que finalmente, pasaría a ser el lugar donde las mamás de los niños ejercerían de profesoras de estos.

Éstas por fuera parecían cajones metálicos, de construcción plana para evitar que se acumule la nieve, edificadas sobre pilares a una altura entre uno y un metro y medio sobre el suelo. Poseían todas las comodidades necesarias y estaban compuestas por tres dormitorios, un baño, living comedor amplio, una cocina tipo americano, bodega y una “chiflonera”, es decir una piececilla a la entrada de la casa que evitara la pérdida de temperatura al abrir la puerta y que permitiera dejar allí, los implementos de nieve.





Daniel Contreras recibiendo a su añorada familia, tras arribar a Marsh

Más tarde, el 14 de febrero embarcaron las familias hacia la Isla Rey Jorge, lamentablemente el tiempo jugó una mala pasada y no se pudo aterrizar en Marsh, debiendo volver a Punta Arenas. El día siguiente fue más auspicioso y por fin aterrizamos en el suelo de lo que sería nuestro hogar por ese año y el siguiente. Luego de la recepción en la hostería de Marsh, fueron a reconocer sus lugares asignados, estableciendo así el asentamiento de las primeras 6 familias que poblaron la villa "Las Estrellas".

La convivencia entre familias y con la dotación fue excelente, desde un inicio todos dieron lo mejor de sí para aceptar y acomodar a estas personas que convivirían con ellos en forma muy cercana, las señoras rápidamente se integraron haciéndose cargo de correos, biblioteca, ayudantía, Cema Chile; y enseñándoles a los niños lo básico según el material que había enviado el Ministerio de Educación. En el relevo



de 1985 llegó a la Base un matrimonio de profesores, don Miguel Fuentes Cortés y su señora Aída Bravo Mora¹¹, ambos se hicieron cargo de la educación de los niños verificando que lo hecho por las primeras señoras pioneras había sido lo correcto, de hecho, los niños habían aprendido a leer y escribir algo.

Para 1984, no existían los celulares ni la televisión abierta y gracias al personal de la dotación se logró integrar un circuito cerrado de televisión para el casino de solteros y a cada casa de la villa; se formaron grupos de integrantes de la dotación y las familias para escuchar radio desde Santiago y dar un detalle de las noticias del día, se hacían bromas con los chascarros de algún integrante de la dotación sucedidos durante ese día, y luego el Capitán Jorge Dumont de la dotación antártica de 1984, animaba un mono el cual invitaba a los niños a lavarse los dientes e ir a acostarse, para terminar con la exhibición de una película, de las muchas que nos enviaban desde Santiago. Incluso, como anécdota, debimos dar una función especial para los rusos que pidieron ver el film “el día después”.

Correos y Cema funcionaban en un container acondicionado para ellas, las señoras tenían mucho trabajo cuando llegaban barcos con turistas o dotaciones científicas ya que, además de comprar recuerdos, solicitaban el timbraje de sus pasaportes o libretas de viaje; ahí se vendían todo tipo de recuerdos, desde cerámica de pingüinos, vinos chilenos hasta indios pícaros. Se llevaba una contabilidad en pesos y en dólares que luego eran remitidos a la central de Cema Chile.

Como comandante debía tener una estrecha convivencia con los rusos de quienes dependíamos para que nos facilitaran las mangueras para recibir el petróleo que nos llegaba en verano vía marítima, la primera vez me costó varias horas y varios “*Na zdorovie*”¹² con vodka, salí con las famosas mangueras pero tuve que ir a dormir de inmediato, después cambiaron su dotación y llegó un nuevo jefe, Oleg, sin comisario político, a raíz de eso, las relaciones de ambas bases fueron muy cordiales. Éramos invitados a todas sus celebraciones y nosotros también los hacíamos partícipes de las nuestras.

Como piloto de helicópteros nos movíamos a menudo a las bases Jubany, de Argentina; Arctowski, polaca; Comandante Ferraz, brasileña; Arturo Prat, de la Armada y Bernardo O'Higgins, del Ejército; el motivo de estos viajes eran llevar la correspondencia que a ellos les llegaba a Punta Arenas y además algo de fruta y verduras que les enviábamos de regalo y que siempre era bien recibida, en estos vuelos se aprovechaba de llevar gente de la dotación para que conocieran otras bases.



En visita a la Base Antártica Gral. Bernardo O'Higgins

¹¹ EL Mercurio, 15 de agosto de 1984. MAESTROS PIONEROS. Dos años en la Antártica estará el matrimonio de profesores integrado por Miguel Fuentes Cortés y Aída Bravo Mora. Viajarán en febrero de 1985, para fundar la primera escuela en la base Teniente Marsh de la Fuerza Aérea de Chile, donde está instalada la villa de colonos "Las Estrellas".

¹² (Nasdrovia) ¡Salud!!

Una de las anécdotas inolvidables fue cuando desde la base polaca nos pidieron la asistencia médica para operar a un científico de cierta edad que se había fracturado una pierna esquiando, hablé con el jefe ruso y volé con los dos médicos hacia la Estación Antártica Henryk Arctowski, dejándolos ahí para que conversaran con el médico polaco; entre los tres facultativos operaron al pobre polaco exitosamente, pero el tiempo empeoró y fue imposible ir a buscarlos al día siguiente y subsiguientes, Germán Camacho me llamaba por radio pidiendo ir a rescatarlos lo antes posible ya que los polacos estaban tan agradecidos que iban a salir alcoholizados luego de esa experiencia. En el momento que se pudo fuimos a buscar a ambos médicos quienes salieron de esa base en andas y llenos de regalos. También nos tocó a Orlando Miranda y a mí, conocer más de la región antártica, debimos volar a la isla Decepción para reabastecer el helicóptero que iría a la base Gabriel González Videla, vuelos que aprovechábamos para conocer la base Palmer de USA y otros lugares.

Ese año, la dotación antártica tuvo tres desafíos muy particulares, en primer lugar, en marzo se nos informó la fecha en que la Villa Las Estrellas sería inaugurada por el Presidente de la República, Capitán General Sr. Augusto Pinochet Ugarte, de ahí todo fue organizar ese evento en que la FACH mostraba su cara en el continente helado. Dentro de los preparativos se consideraba una cena en la hostería la cual era muy importante, solicité al edecán de Su Excelencia la posibilidad de invitar al jefe ruso, idea que le pareció muy bien a mi General, cuando fui a la base rusa a invitar a mi amigo Oleg, a este le dio un casi infarto, me agradeció el gesto, pero gentilmente declinó la invitación aduciendo que a él le encantaría, pero al conocer la noticia su gobierno lo deportaría de inmediato.



Durante la ceremonia de inauguración

Al mediodía del domingo 8 de abril, se celebró la que sería la primera misa de campaña en villa Las Estrellas. Esta fue oficiada por el capellán CDG (SR) Francisco Ortega Cerda¹³, quien había llegado el día anterior por vía aérea. Asistieron algunas madres con sus hijos y gran parte de la dotación antártica, que en total estaba integrada por 17

¹³ Traub Gainsborg, Norberto. El Servicio Religioso en la Fuerza Aérea de Chile. Pág.42. El autor señala que sería el primer Capellán en desempeñar sus funciones en el Territorio Chileno Antártico.

hombres¹⁴. En aquella oportunidad una decena de asistentes recibió la Sagrada Comunión. El sacerdote señaló en sus oraciones que, *“ha sido una gracia de Dios haber llegado a estas latitudes, tan inhóspitas como hermosas”*, más adelante hizo una exhortación para encomendar la Patria a Dios.

El 9 de abril, pasada las 14:00, aterrizó el avión Hércules C-130 llevando a bordo al presidente Pinochet y Sra. Lucía Hiriart; al General del Aire Sr. Fernando Matthei y Sra. Elda Fornet; al Brigadier General Sr. Fernando Hormazábal, ministro Vicepresidente de Corfo y comitiva quienes acompañaban al Presidente de la República en la inauguración de la villa, el Capitán General Pinochet pronunció un gran discurso al inaugurarla, según su palabras, *“con justicia puede denominarse como nuestra primera ciudad antártica”*. Y terminó diciendo; *“Como Presidente Chile, declaro solemnemente inaugurada esta villa antártica “las Estrellas” y la encomiendo a la protección de Dios Todopoderoso, en cuyas manos está el futuro de la patria”*.

En mi calidad de comandante de la base, recibí la villa, a nombre de todas las personas que habitábamos ahí, agradeciendo a S.E. la designación como primer alcalde de la comuna antártica comprometiendo a todos sus integrantes a dar lo mejor de sí por el interés de la patria; terminada la ceremonia, el presidente y comitiva hicieron un recorrido por las casas interiorizándose de su infraestructura y comodidades.

Finalmente se realizó una cena el honor a S.E. Capitán General Sr. Augusto Pinochet en la hostería de la base Marsh. Al día siguiente S.E. y comitiva despegaron hacia el continente dando por finalizada la inauguración. Como anécdota puedo contar que esos dos días los rusos desaparecieron de su base, cuando pasaba la comitiva se sentía como ellos trataban de ver algo a través de sus ventanas cerradas y solo aparecieron cuando supieron que el avión había despegado.

- ☐ La presencia de las seis familias que la habitan significa la consolidación de la soberanía nacional en territorio antártico
- ☐ Firme propósito del Gobierno por desarrollar esta región se traducirá en nuevas instalaciones y el avance al Polo Sur
- ☐ En su visita a la Base Marsh, el Presidente de la República destacó esfuerzo patriótico de los pioneros

Diario La Nación. 16 de abril de 1984.

“Ese primer poblado que, según lo señaló su alcalde, Capitán de Bandada Daniel Contreras, marcará un hito en la historia y cuyos habitantes, desafiando las inclemencias del tiempo, la lejanía y el alejamiento de sus seres queridos, ha querido demostrar, haciendo soberanía y Patria que, cuando los chilenos se proponen algo, por muy difícil que esto sea, por muchos sacrificios personales que implique, lo lograrán. Lo dijo el Jefe del Estado al entregar las llaves de sus viviendas a las nuevas familias instaladas en territorio antártico. “Dentro de esta constante manifestación de nuestros derechos y presencia secular, vengo a encontrarme con ustedes, que hacen Patria en

¹⁴ Oficiales: CDB Jorge Dumont; Tte. Miguel Aburto; Oficiales meteorología Sres. Alejandro Muñoz, Miguel Martínez, Ramón Valenzuela, Juan Valdés y Daniel Molina; Suboficiales: Sargentos 1° Reinaldo Prieto, Juan Díaz, Ramón Guzmán, Nathan Jara, Darío Reyes, Claudio Lastra y Cabos 1° Mario Donoso, Juan Pavez, Fernando Dávila y Orlando Benavides.

esta parte de nuestro territorio, donde las dificultades se hermanan con la grandeza". Añadió, al dirigirse a los habitantes de la villa Las Estrellas, que puede considerarse como la primera ciudad antártica chilena; que la presencia de estos hombres, mujeres y niños, es la culminación de "un esfuerzo de decenios y constituye una expresión de la plena identificación del chileno con la Región Austral".

Destacó S.E. los esfuerzos realizados por la FACH hasta lograr la instalación de la base, el centro meteorológico, la pista de aterrizaje, la hostería y la villa, que constituyen hoy una realidad "vital", no sólo para el país sino también, para la unión de la Antártica con el resto del mundo y el cumplimiento de los objetivos del Tratado Antártico".

(Diario La Nación. 16 de abril de 1984. Pág. 9)

"LA TERCERA de La hora", jueves 10 de enero de 1985

Preparan nacimiento del tercer bebé antártico

El sábado 19 de este mes viajará a la Antártida el equipo médico que asistirá a Hilda Susana Lagunas, quien dará a luz a la tercera guagua que nacerá en el territorio antártico chileno.

El equipo médico está compuesto por el ginecólogo Humberto Pinto

Riveros, el pediatra Alfonso Martínez Alonso y las matronas Marlith von Muhlenbrock Calderón y Carmen Sánchez Gajardo.

Anteriormente, ya habían nacido dos guaguas de las familias que se fueron en calidad de colonos a poblar la Antártida, en la Villa "Las Es-

trellas".

El primer "bebé antártico" fue Juan Pablo Camacho Martino, quien nació a las 6.30 horas del miércoles 21 de noviembre del año pasado. La segunda guagua nacida en el continente blanco fue Gisella Cortez Rojas.

El segundo desafío fue el nacimiento de la primera persona en territorio antártico, ya que había entre los nuevos habitantes, tres señoras embarazadas.

En noviembre recibimos la llegada de todo un contingente de especialistas y equipamiento de maternidad¹⁵, junto a ello llegaron periodistas de diversos medios para cubrir la noticia; una llamada de la Dirección de Operaciones me alertó acerca de esto; al nacer el primer chileno o

chilena la noticia no podía salir al norte antes que esta no fuera informada por el Comandante en Jefe de la Fach, por suerte no existían los celulares y se debió cerrar completamente la estación meteorológica en la cual estaban los equipos de comunicación.

Finalmente, el 21 de noviembre nació Juan Pablo Camacho¹⁶, hijo del médico de la base; el impedir que los periodistas abordaran algún avión, de los que regresaron a Punta Arenas o trataran de entrar a la radio estación fue titánico, lo más complicado era negar el acceso a Esteban Montero quien era amigo mío desde que volábamos juntos en las inundaciones de la Araucanía en 1975, finalmente terminé enemistado con todos ellos, pero se cumplió

¹⁵ Los facultativos que viajaron por esos días, fueron el CDB (S) Carlos Serrano, médico Gineco Obstetra; Jorge Riquelme, Neonatólogo; Raúl Vargas, Anestesiista y las Matronas Gladys Venegas y Patricia Cristi.

¹⁶ Vino al mundo a las 6.30 horas de la madrugada, pesando 3 kilos 780 gramos y midió 50 centímetros de longitud. Una nota emitida por el Departamento de Relaciones Públicas de la Fach, señalaba que de acuerdo con el deseo de sus padres, colonos de la Villa Las Estrellas de la Base Aérea Teniente Rodolfo Marsh Martin, se le inscribirá en el Registro Civil y bautizará como Juan Pablo. Su nombre fue elegido en honor a Su Santidad, el Papa Juan Pablo II.

el objetivo, personalmente informé la noticia y esta fue dada a conocer por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

El día 2 de diciembre nació Gisela Cortés Rojas¹⁷ y el 23 de enero de 1985, Ignacio Miranda Laguna.

El tercer desafío grande fue dar todo el apoyo necesario a la operación “Estrella Polar” que permitiera a la Fuerza Aérea, el 30 de noviembre de 1984, con dos aviones Twin Otter, al mando del General de Aviación Sr. Mario López Tobar, tras 1.870 NM desde la base Marsh, llegar al Polo Sur.



Matrimonio Cortés Rojas junto a su hija



En 1980, dos aviones Twin Otter aterrizaron en la isla Rey Jorge, siendo los primeros aviones Fach en operar en esa pista; a partir de esa fecha la infraestructura del aeródromo se fue incrementando hasta permitir la operación de aviones Hércules C-130; con la construcción de la pista y las instalaciones de apoyo a esta, se ha convertido en la puerta de entrada al territorio antártico operando aeronaves de distinta nacionalidad desde Punta Arenas; es así como también ha aumentado la construcción de otras bases científicas en la isla Rey Jorge.

¹⁷ Con la inscripción de Juan Pablo de Juan Pablo Camacho Martino y Gisela Ester Cortés Rojas, los primeros niños chilenos nacidos en la Antártica, se abrió un libro de nacimientos en el Continente helado, informaría a la prensa, quien actuaba como Oficial Civil y comandante de la Base Naval Antártica Arturo Prat, Capitán de Navío (IM) Sergio Villouta González. Este primer libro tuvo un cupo para 200 inscripciones y había sido remitido especialmente desde Punta Arenas.

A fines de 1984 llegaron a la bahía Fildes dos barcos chinos, con la misión de construir una base, desde un inicio se veía que querían hacerla al lado de la base chilena, por lo que teníamos personal en alerta ante un inminente desembarco; al momento de ocurrir este hecho, salimos al encuentro de ellos, junto con el coronel Juan Bulo Zbinden y un contingente de la dotación, ellos venían decididamente hacia nuestra base, pero al momento de vernos aparecer se detuvieron, plantaron una bandera china y se establecieron en ese lugar. Ahí un contingente de unos 500 chinos, construyeron su base llamada “La Gran Muralla”.



Primera base “La Gran Muralla”, luciendo los pabellones patrios de Chile y China

El deporte tampoco estuvo ajeno al diario vivir de la base, vez que el tiempo lo permitía, sus integrantes practicaban esquíes, muchas veces hicimos cuadrangulares de Baby en el hangar viejo de la base los cuales terminaban en una agradable convivencia.

También en ese emblemático año de 1984, la DIGEDER realizó una novedosa y masiva actividad conocida como la “Gran Posta de Chile”, -una carrera realizada de forma simultánea en todas las regiones del país, que comenzaba paralelamente en Visviri y la Antártica- ese año este significativo evento deportivo y social en la Antártica, contó con la participación de 20 corredores, cada uno debía correr 500 metros en medio de la nieve y el viento lo que se realizó exitosamente.

Otro de las recordadas actividades de ese año, fueron las actuaciones que realizaron los integrantes del grupo folclórico “Los Líquenes”, equipo de voluntarios, de aquellos que con condiciones para el canto y manejo de algunos instrumentos musicales tradicionales. Fundamentalmente, estos se reunieron bajo la tutela del matrimonio Merino Álvarez, quienes con mucho entusiasmo y alegría fueron reclutando integrantes y adeptos, tanto entre los habitantes de la Villa como con la gente de la dotación antártica, para así amenizar muchas de las fiestas y ocasiones especiales.



Grupo folclórico "Los Líquenes" (Fotografía gentileza de la señora Nilda Álvarez de Merino)

El 21 de junio es la noche más larga del año en el hemisferio sur, en la Antártica específicamente es una celebración especial ya que equivale a la celebración del año nuevo polar, es una fiesta tradicional, en la que todas las bases, sin importar su nacionalidad intercambian sus saludos y expresiones de fraternidad, es el llamado "Midwinter" equivalente al Solsticio de invierno y que particularmente se celebra con una cena de disfraces, ayudando a la distensión de las personas.

La hostería de la base estaba dedicada al apoyo de los científicos que año a año llegaban a la Base ya sea por fines de glaciología, botánica, zoología, etc. Sin embargo, también albergaba a personalidades que llegaban invitados a conocer ese territorio, es así como nos correspondió recibir y atender al embajador de Costa Rica; el embajador de la India; el ministro de vivienda Sr. Miguel Ángel Poduje S.; el Ministro de Defensa Vicealmirante Sr. Patricio Carvajal Prado quien viajó con la periodista Malú Sierra Merino; Delegado Institucional de la Fuerza Aérea Argentina y delegación, Delegación de Uruguay quienes más tarde construyeron la Base Artigas.

También llegaban artistas como el cantante Marcelo y todo su emblemático equipo de "Cachureos", también después arribó a nuestra villa, el cantante de la *Nueva ola*, Luis Dimas.



Villa Las Estrellas, el pueblo ubicado a 62 grados latitud sur, en pleno Territorio Chileno Antártico

En enero de 1985, me correspondió entregar el mando al Comandante de Grupo (A) Germán Fuchslocher González, a quien acompañé algunos meses como Jefe de Operaciones, en donde pude traspasarle mucha de la información necesaria y algunas de las experiencias vividas.

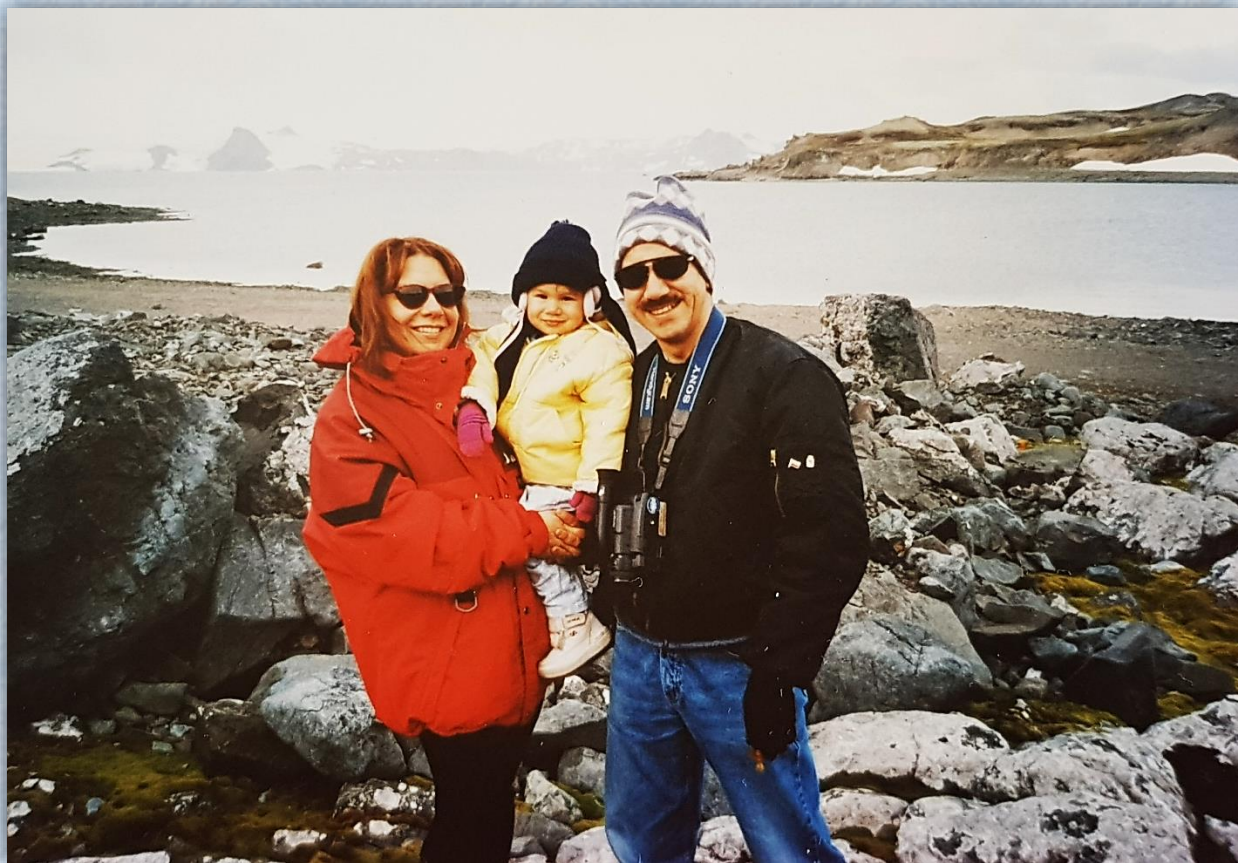
Finalmente, quisiera finalizar estos recuerdos, haciendo un reconocimiento a esas 6 mujeres pioneras que no dudaron en seguir a sus maridos en esta aventura y establecieron una ruta segura a futuras familias que llegaron a esas latitudes y sobre todo agradecer a la Fuerza Aérea de Chile, por la oportunidad de emprender este desafío el cual fue tomado con la mayor responsabilidad en base a mi experiencia. En lo personal me permitió afianzar aún más mi relación de familia, nos brindó la oportunidad de conocer personas extraordinarias que ocupan siempre un lugar especial, sean estos chilenos, brasileños, rusos o alemanes y con quienes a la fecha somos amigos, visitándonos periódicamente tanto en Chile como en el extranjero.

Daniel Contreras Ávalos
Comandante de Grupo (R)

Bibliografía

Apuntes y fotografías del autor
Fotografías proporcionadas por el matrimonio Merino Álvarez
Diario El Mercurio, Ediciones varias 1983-84 y 85
Diario La Tercera, 29 de noviembre de 1984. Última página.
Diario La Tercera, 10 de enero de 1985.
Diario La Nación. 16 de abril de 1984.
Nuevo Camaradas N°1. Año 2. Editorial Universitaria. 1986
Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Traub Gainsborg, Norberto. **El Servicio Religioso en la Fuerza Aérea de Chile**. ISBN 978-956-353-825-0. Imprenta DGAC. 2014

VIDA DE FAMILIA EN LA ANTÁRTICA CHILENA



Marisa Lombardo junto a su hija Daniela y su marido Oscar Medina Rojas en marzo de 1998.

La presencia de la Fuerza Aérea de Chile en la Antártica se remonta al año 1947, cuando por primera vez voló sobre ese territorio un legendario avión Vought Sikorski, piloteado por el recordado Teniente 1° Arturo Parodi Alister. Desde entonces, muchos acontecimientos históricos y anécdotas han sucedido en la gran misión de soberanía que han ejercido las alas de la FACH en el helado Continente.

Es así, como en la actualidad, la Base Aérea “Presidente Eduardo Frei Montalva” cuenta con la Villa “Las Estrellas”, en donde un grupo de familias, desde su inauguración el 9 de abril de 1984 y a través de los años, desarrollaron parte de su vida, como integrantes de la dotación, principalmente de la FACH y la DGAC, como de otras entidades.

Si nos remontamos a los dos últimos años del Siglo XX, desde noviembre de 1997 y hasta diciembre de 1999, me correspondió ejercer el cargo de Jefe del Aeródromo “Teniente Rodolfo Marsh Martín”, período en el cual, independiente de mi calidad de Administrador de Aeropuertos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, me desempeñé como Oficial FACH, llamado a servicio activo.

La vida cotidiana de ese tiempo era muy completa, pese a las limitaciones tecnológicas, comparadas con lo que se cuenta hoy en día. Allá era una época aún ausente de Internet continuo y de Celulares con Redes Sociales, una televisión en directo muy limitada y aún se vibraba con la llegada del Correo que traía cartas de los seres queridos, o las verduras y frutas frescas, en el avión que nos visitaba en un promedio de una vez cada mes y medio durante el año.

En el año 1998, éramos 48 las personas, entre hombres, mujeres y niños, que ocupábamos las trece casas de este poblado chileno, ubicado en la Isla Rey Jorge, en las Islas Shetland del Sur, a 1.200 Kilómetros al Sur de Punta Arenas, un lugar que sirve de puerta de entrada al continente blanco, territorio dedicado a la ciencia y la paz.

Junto a mi señora, Marisa Lombardo y mis dos hijos vivíamos en una casa de techo color amarillo. Y tras once años de matrimonio iniciábamos un desafío importante. Los próximos dos años los pasaríamos insertos en una experiencia que nos marcaría como familia.

Cambio de Vida

No todos tienen la oportunidad de realizar una mudanza a bordo de un avión Hércules C-130, y tuvimos la suerte de arribar en uno de ellos a la Antártica, trayendo una enorme ilusión y algunos objetos personales que nos haría más familiar la casa 80 m², (tres dormitorios, living comedor, cocina y baño y la útil “chiflonera”) que habitaríamos los próximos dos años.

La casa contaba con un buen sistema de calefacción, un vital elemento a tener en cuenta cuando se vive en una zona en la que se registran temperaturas de veinte grados Celsius bajo cero. Por ello, tener un sistema eléctrico de estufas se justifica, más aún cuando se vive con dos niños: Oscar Antonio de 10 y la pequeña Daniela que arribó a la Antártica con un año y ocho meses de edad.

Como curiosidad, las enfermedades se acabaron al llegar a la Antártica, aunque para cualquier emergencia está el Hospital Base, el que además está bien equipado para intervenciones quirúrgicas ante alguna urgencia extrema. En Santiago los niños se resfriaban o les daba alergias, pero desde que llegamos nunca más se enfermaron... era como vivir en una burbuja.

La alimentación tampoco era problema. Dos veces a la semana, atendía el mini supermercado, al que generalmente nos acompañaban los niños y para las traer las bolsas en invierno usábamos un tambor plástico como trineo, la nieve es bastante y a veces tapa incluso la puerta de este mini market.

En condiciones normales, pocas personas tienen la oportunidad de ir a almorzar todos los días a la casa, de llevar a los niños al colegio, que queda a cien metros de la casa, de ver a los hijos en cualquier momento. La calidad de vida antártica en ese sentido, es muy superior a la de las grandes urbes, a pesar que también existen momentos de tedio por la nieve, el interminable silencio, las terribles ventiscas y sobre todo, el mismo paisaje que se repite a diario, carente de árboles, pasto, perros o gatos.

Villa Las Estrellas cuenta con una Oficina de Correos, un Banco, Hospital Base, Gimnasio y una Escuela (F-50) y servicios básicos, con los que se cuenta en cualquier pueblo de Chile.

Durante el invierno correspondía a uno de los habitantes de la Villa realizar las labores de Encargado de la Oficina de Correos, responsabilidad que realicé en forma voluntaria, el año 1999, lo cual disfruté notablemente y me

introdujo en el apasionante mundo de la filatelia, actividad que mantengo como un importante Hobby hasta el día de hoy. Fue en esta actividad en que mantuve estrechos lazos con ciudadanos de muchos países del mundo, todos amantes de la filatelia, especialmente de la temática polar y antártica, amistades que mantengo como preciado tesoro, junto a la propia colección que comenzó a crecer incentivada por la pasión propia de los coleccionistas.



Agencia Antártica de CorreosChile. (Agosto de 2007)

Para el diario vivir, en cuanto a comodidades e instalaciones, las diferencias con la gran ciudad, son mínimas pero importantes.

El agua, por ejemplo, era captada de una laguna cercana, desde donde era bombeada hacia cada una de las casas que cuentan con un estanque de dos mil litros. El agua era transportada a unos estanques comunes en donde era clorada y tratada, luego se bombeaba a las casas en la llamada “faena de agua” que se realizaba los lunes a las diez de la mañana y los miércoles y viernes a las tres de la tarde. Se avisaba por parlante que empieza la faena y en cada casa hay que estar pendiente para cerrar la llave de paso para que no se rebalse el estanque, en cuyo caso se moja la casa. En verano es fácil, pero en invierno, con nieve y temperaturas bajo cero, el tema del agua es más complicado.

Otro punto importante es el de la basura, que en esa época era separada en tres recipientes distintos. para depositar vidrios, desechos orgánicos y latas. Cada habitante de su casa llevaba diariamente la basura a un centro de acopio.

Pese a que los cines y restaurantes más cercanos están a más de mil kilómetros (ciudad de Punta Arenas), la vida social es bastante variada. No faltaban motivos para juntarnos. Los cumpleaños de los niños los celebrábamos en el gimnasio y se invitaba generalmente a todos los pequeños de la Villa. Una curiosidad asociada a esto era que

previamente a viajar a la Antártica, había que considerar los regalos de cumpleaños del año, allá...obviamente no existía ninguna posibilidad de adquirir regalos...



Otro de los matrimonios residentes en esos años en la Villa Las Estrellas era el del Encargado del Laboratorio de Radiación Cósmica que mantenía la Universidad de Chile y el Instituto Antártico Chileno INACH, en la Isla Rey Jorge. De 72 m², su casa tiene dos dormitorios y un pequeño estudio. Su misión en la Antártica era la de realizar un monitoreo y proceso preliminar de los datos de radiación cósmica registrados en el laboratorio, los que eran enviados diariamente a la Universidad de Chile.

En invierno la movilización por lo general se realizaba en motos de nieve, con las que se visitan las Bases extranjeras, manteniendo con éstas una estrecha relación.

Las demás Bases presentes en la Isla Rey Jorge, pertenecientes a Rusia, China, Korea, Uruguay, Brasil, Perú, Polonia y Argentina cuentan con dotación científica o con militares que realizan investigaciones científicas, con quienes a veces se intercambian datos. Por ejemplo, la Base científica uruguaya “José Artigas”, monitorea datos de ozono, los que son comparados con los datos del laboratorio chileno.

La autoridad máxima de la Base “Frei” es un Oficial de la Fuerza Aérea de Chile quien además ejerce como Notario y Oficial de Registro Civil.

La experiencia vivida como familia, junto a otras familias chilenas, despidiendo el siglo XX en el helado continente, significó una gran aventura, más aún al estar conscientes que muy pocas familias en el mundo viven algo parecido.

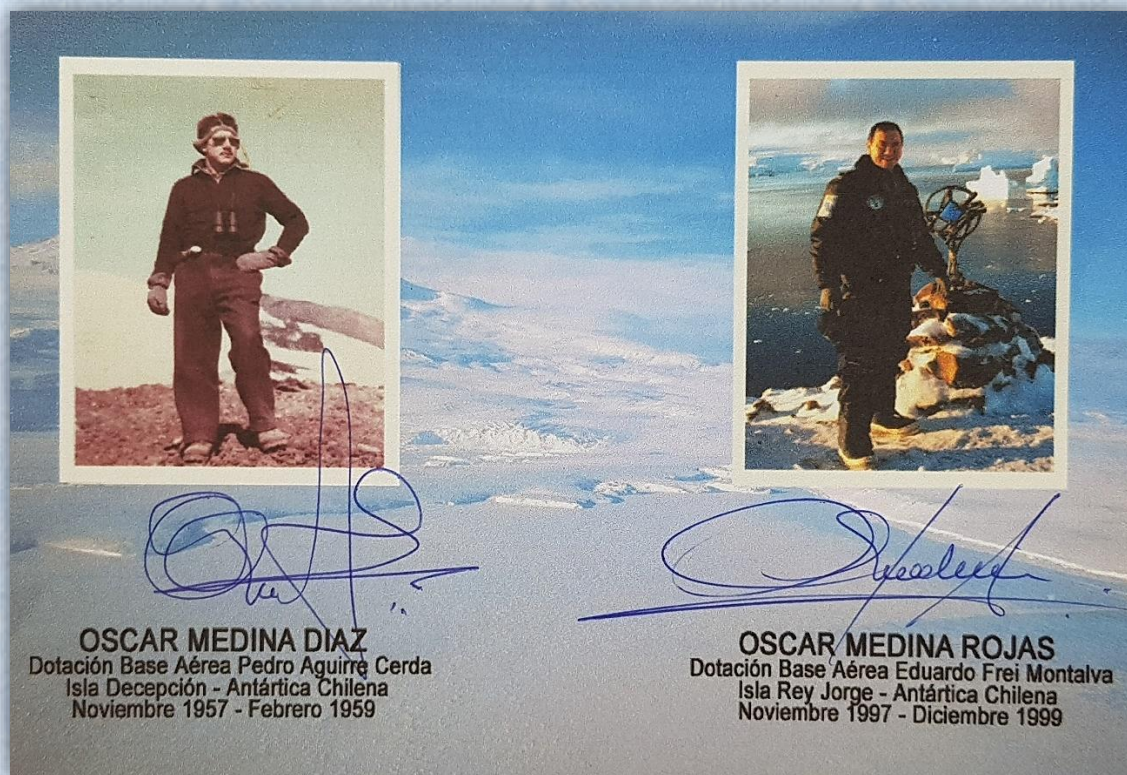


Celebración del Día del Niño en la Antártica

La inauguración de la “Villa Las Estrellas” (9 de abril de 1984) en la Base Aérea “Eduardo Frei Montalva”, que fue inaugurada el 7 de marzo de 1969, constituyó un gran hito en la Historia Aeronáutica y de presencia de la FACH y la DGAC en la Antártica, la que se suma, entre otros, a la creación de la Primera Base Aérea, “Gabriel González Videla” el 12 de marzo de 1951; el primer aterrizaje de dos aviones DHC-6 Twin Otter en el Aeródromo “Teniente Rodolfo Marsh”, en el año 1980; la Operación “Estrella Polar”, primera travesía de aeronaves FACH al Polo Sur del año 1984 o la inauguración de la Base Aérea “Teniente Luis Carvajal”, ubicada en la Isla Adelaida, el 16 de mayo de 1985.

Obviamente la tecnología y comodidades han cambiado en los últimos veinte años, no obstante esta vivencia antártica es única y muy especial....como lo fue 40 años antes para mi Padre, Comandante de Escuadrilla (AT)

Oscar Medina Díaz, Q.E.P.D., quien también cumplió destinación antártica, en la hoy desaparecida Base Pedro Aguirre Cerda, en la Isla Decepción, entre noviembre de 1957 y marzo de 1959.



En lo personal, en materia filatélica, inolvidables serán aquellas bolsas de correos, llegadas y salidas en vuelos polares, los sobres con distintos cachets, timbres, firmas y marcas antárticas, la Oficina de Correos de Chile en la Villa, sus visitantes que plasmaban su estadía matasellando en esta Base Antártica su presencia, etc...momentos inolvidables y que engrosan la colección con una especial cuota de cariño, conjuntamente con haber vivido y participado activamente en beneficio de los filatélicos de esta tan interesante temática.

Oscar Medina Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Adaptación redactada por el Socio Oscar Medina Rojas en febrero de 2003, que fue traducida y anteriormente publicada en Revista ICE CAP NEWS, Volume 52.
- Revista Serie Operaciones Aéreas, Antártica, ISSN N° 0717, octubre, 2003.
- Apuntes del Autor.

LA FUERZA AÉREA DE CHILE Y SU CONTRIBUCIÓN A LOS FINES DEL TRATADO ANTÁRTICO

“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”



En la Antártica, más de 30 países hacen un esfuerzo permanente de investigación y colaboración conjunta en temas de relevancia global a los que los Estados Partes atribuyen la mayor importancia y cuyos resultados determinan decisiones políticas que atañen a la comunidad antártica internacional.

Chile ha escrito páginas memorables de la historia antártica, los cuales están enraizados en un conjunto de derechos e intereses que configuran una vocación histórica y geográfica nacional y que el Estado ha consagrado en definiciones, decisiones e instrumentos fundamentales que se materializan en la identificación y defensa de sus derechos antárticos, en su calidad de impulsor y parte originaria del Tratado Antártico, así como en su carácter de Parte Consultiva, que participa en todas las decisiones que afectan al continente antártico en su totalidad.

Proteger el Tratado Antártico de 1959, cuyos principios fundacionales establecen que “es de interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose, siempre exclusivamente para fines pacíficos, es de vital importancia ya que esta *“reserva natural dedicada a la ciencia y a la paz”*, constituye, sin duda alguna, el continente del futuro y un ejemplo de cooperación y de investigación científica.

La Política que ha venido desarrollando nuestro país en la Antártica se encuentra ligada fuertemente al origen y práctica del Tratado Antártico, a la naturaleza de los derechos reclamados por Chile en base a éste, a la participación en dicho Tratado y su sistema, y a todas las competencias que derivan de él; así como a la contigüidad geográfica y a nuestra calidad de país-puente a la Antártica, con todos los desafíos y oportunidades que conlleva la proximidad con el Continente Blanco. En la actualidad hablamos del Sistema del Tratado Antártico dado que incorpora un Protocolo de Protección Ambiental (1991) y otros acuerdos de protección del continente, que, junto a las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico, conforman este Sistema.

En este sentido, el aporte de la Fuerza Aérea de Chile a la actividad antártica nacional ha sido preponderante desde el año 1947, cuando se realizó el primer vuelo sobre las islas Shetland del Sur, en el establecimiento de bases permanentes y estaciones temporales que proyectan a Chile hasta el Polo Sur; en el apoyo a las actividades científicas de desarrollan organismos nacionales e internacionales; en la penetración hacia la profundidad polar y las planicies menos exploradas del Territorio Chileno Antártico, así como la responsabilidad de Región de Información de Vuelo; de Búsqueda y Salvamento Aéreo; Evacuaciones Aeromédicas y una plataforma logística de conectividad y apoyo estratégico para el resto de las bases nacionales e internacionales, lo que lo convierten en el principal “soporte de vida” de las personas que allí trabajan o residen.

Lo señalaba el Embajador Oscar Pinochet de la Barra *“los países ribereños efectúan grandes inversiones que luego ponen a disposición del resto como una forma de aportar a la cooperación internacional, base del sistema”*.

Para los países del hemisferio sur, Antártica es un continente con personalidad propia, aislado, distante, que genera limpieza en el aire, en las aguas y en el hielo, de lo cual dependen la salud y alimentación de millones de personas, especialmente los llamados “países-puente”: Chile, Argentina, Nueva Zelandia, Australia y África del Sur.

El Tratado Antártico es un claro ejemplo de éxito en política internacional. Mediante este instrumento la humanidad dio un paso significativo en el sexto continente, haciéndolo objeto de inquietudes que no había podido concentrar en las otras cinco partes del mundo: dedicación absoluta a la paz; prohibición de maniobras militares y del establecimiento de bases militares; prohibición de ensayos nucleares y de toda clase de armas, así como de arrojar desechos radioactivos; libertad y cooperación de investigación científica y libertad de movimiento para todos los observadores designados en misiones de inspección y sometimiento de ellos, del personal científico intercambiado, y del personal acompañante de todas estas personas a la jurisdicción de la parte contratante de la cual sean nacionales.

En realidad, esto último se aplica hoy a todos los visitantes: cada país responde por sus propios nacionales, existiendo además una libertad de movimiento como no se ve en otra parte del mundo. No hay policía ni aduana, ni pasaportes exigidos ni impuestos, ni tampoco derechos de puertos o aeropuertos.

Antártica no es un caso de internacionalización. Es un caso único en que las partes contratantes ejercen colectivamente jurisdicción, un poder o autoridad nacidos del consenso que les permite tomar decisiones y hacerlas ejecutar. En las últimas décadas hemos aprendido que con el consenso no podemos hacer siempre todo lo que nos gustaría hacer, pero tampoco seremos obligados por una mayoría a algo que podría ser peligroso para nuestros países.

VISIÓN DE LA FUERZA AÉREA

Contribuir en el posicionamiento de la Antártica como un proyecto país de primera importancia y trascendencia internacional.

Consolidar a Chile como líder polar regional, a través de una infraestructura, logística y operación antártica que aseguren la participación activa e influyente de nuestro país en el Sistema del Tratado Antártico.

Potenciar nuestra condición de “país-puente” a la Antártica, a través de la conectividad aérea permanente entre el continente americano y el continente blanco con proyección hacia la profundidad del territorio.

Contar con una habitabilidad sustentable a través del mínimo impacto ambiental y un máximo aprovechamiento de las energías renovables no convencionales.

ROL GEOESTRATÉGICO

La Fuerza Aérea define su rol estratégico en dos áreas fundamentales para concentrar la atención y los esfuerzos nacionales para una mayor y mejor presencia y conectividad aérea con el continente americano, principalmente en el área de la Península Antártica (Isla Rey Jorge).

1. La Fuerza Aérea se presenta como el único Operador Antártico Nacional, que opera durante todo el año hacia y desde el Territorio Antártico, para mantener conectividad aérea permanente con Base Frei (Aeródromo “Teniente Marsh”), a objeto brindar soporte logístico a las dotaciones, familias y actividades logísticas de base. Dicha capacidad es la que permite que las Bases se mantengan activas durante todo el año.





2. La Base "Presidente Eduardo Frei Montalva", es la principal Base Logística de Chile en la Antártica, su población compuesta por personal FACH, DGAC, Armada de Chile, representa el 85% del total de Chilenos que permanecen durante todo el año en el Territorio Antártico.
3. La capacidad de operación permanente del Aeródromo "Teniente Marsh" y su condición de "Puerta de Entrada" a la Antártica, permite que el resto de los Operadores Nacionales y Programas Antárticos extranjeros que cuentan con Bases Antárticas aledañas a "Base Frei", a través de ésta, puedan arribar y continuar hacia sus bases, para efectuar relevos de dotaciones, apoyo logístico y traslados de científicos.
4. En lo operativo, la presencia permanente de aeronaves de la Fuerza Aérea en la "Base Frei", otorga preponderancia a Chile en el marco del Sistema del Tratado Antártico, porque facilita las actividades de cooperación antártica interbases y brinda capacidad de respuesta ante operaciones SAR y EVACAM hacia el Continente, en beneficio del resto de los Operadores Antárticos Nacionales y Programas extranjeros que cuentan con Bases Antárticas en el área de la Península Antártica.
5. La posición relativa de la Base Aérea Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva", su capacidad logística de apoyo nacional e internacional y la operación permanente del Aeródromo "Teniente Marsh", la convierten en la principal infraestructura antártica que proyecta la presencia de Chile hacia la profundidad del Territorio Antártico, a través de la activación de otras Bases Aéreas Antárticas Institucionales, como "Presidente Gabriel Gonzalez Videla" y "Teniente Luis Carvajal Villarroel", ubicada dentro del Círculo Polar.
6. En materia científica, la Fuerza Aérea con sus medios aéreos y capacidades antárticas emplazadas, contribuye permanentemente con las actividades científicas del Instituto Antártico Chileno, en el área de la Península y dentro del Círculo Polar. Una muestra de aquello es la recuperación pausada de la infraestructura de la Base Científica "Teniente Carvajal", acción que se fraguó en concordancia con la proyección científica definida por el INACH para el sector de "Bahía Margarita", al proyectar la construcción de un laboratorio científico y una mayor presencia de investigadores para el verano austral 2015, los cuales, junto a la Dotación Fuerza Aérea arriban al lugar por medios de la Armada de Chile.
7. El aumento de la importancia de la Base "Presidente Eduardo Frei Montalva" hizo que, al poco andar, ésta se constituyera en la mayor base operacional y logística de Chile en el continente y una de las mayores de la Antártica. A su vez, al ser una de las pocas bases con operaciones aéreas permanentes, permite la

conectividad por aire durante todo el año con Punta Arenas. Ello brinda una valorada capacidad de respuesta ante emergencias y evacuaciones aeromédicas hacia el continente, en beneficio de nuestras propias dotaciones antárticas, como también, del resto de las bases antárticas en el área, lo que permite, además, que otros países antárticos puedan arribar a sus bases, realidad que en la actualidad alcanza a los 22 programas ingresan por esta base provenientes de Punta Arenas.

8. Gracias al apoyo logístico que ésta ofrece, es posible el desarrollo de la creciente actividad científica en la región y la existencia de bases extranjeras en el área. Desde la Base “Presidente Frei” se abastecen logísticamente un sinnúmero de programas antárticos nacionales y extranjeros hacia las bases interiores, en una aeronave de enlace Twin Otter DHC-6 y un helicóptero Bell 412, sustentando el transporte aéreo y el apoyo de vida del sector.
9. Pero el tiempo, las inclemencias del clima antártico y los incendios de parte de sus instalaciones, han pasado la cuenta a las instalaciones de la Base Frei, con una infraestructura que se aleja de los estándares de construcción alcanzados por otras bases antárticas y cuyo regular estado, expone permanentemente la seguridad de las personas ante la ocurrencia de un siniestro. Es por ello que se hizo necesario disponer un plan de mejoramiento de las instalaciones del Complejo Base Frei, para incorporar los últimos avances en materia de respeto al medioambiente, eficiencia energética, un diseño funcional y nuevos materiales aislantes, entre otras mejoras.
10. Para ello, el Ministerio de Defensa Nacional confeccionó un Plan Maestro, con el trabajo de base y técnico de la Fuerza Aérea de Chile. El propósito de este Plan Maestro es llevar a cabo estas modernizaciones, con una visión de largo aliento, que nos permita contar con un Complejo Antártico de primer nivel para que, desde aquí, continuar con nuestra proyección de soberanía y de apoyo a la ciencia, hacia el interior de la península antártica y con proyección hacia el Polo Sur.

El Plan presentado en sus lineamientos generales, considera lo siguiente:

- ❖ Disminución y optimización de edificaciones, aumentando eficiencia funcional.
- ❖ Centralización de los sistemas de generación y distribución de energía, servicios básicos, optimizando trazado de redes y sistema vial para vehículos y peatones.
- ❖ Diseño y disposición de edificaciones en respuesta a las condiciones de nieve y vientos antárticos.
- ❖ En Villa Las Estrellas, construcción de módulos habitacionales para toda la dotación del Complejo Base Presidente Eduardo Frei Montalva
- ❖ Disminución de costos de construcción utilizando logística de Defensa.





Para lo anterior, la Fuerza Aérea se encuentra implementando los siguientes proyectos que permitirán prestar una mejor contribución a las actividades antárticas del Estado de Chile, en su rol de “país antártico” y “país-puente”, entre ellas:

1. Mejoramiento infraestructura base aérea antártica “Presidente Eduardo Frei Montalva”
2. Eficiencia energética para base Presidente Eduardo Frei Montalva
3. “Helicóptero multipropósito mediano para operaciones antárticas”
4. “Avión para Operación Antártica”
5. Mejoramiento de la infraestructura aeronáutica para base Presidente Eduardo Frei Montalva.

La estabilidad del Tratado Antártico durante estos 61 años de existencia, permiten a los Estados Parte seguir contribuyendo a sus fines superiores, que redundan finalmente en proteger una vasta zona para beneficio de la humanidad. En este contexto, nuestro país tiene una responsabilidad aún mayor por ser el país más cercano al continente. Por lo tanto, todo lo que suceda en él, más temprano que tarde, sin duda alguna, afectará a nuestro país por su cercanía y contigüidad geográfica, especialmente en los aspectos ambientales. De ahí la importancia de mantener una presencia activa y efectiva para proteger por un lado nuestros derechos soberanos y por el otro, para contribuir, colaborar y participar con la comunidad internacional en el éxito del Sistema del Tratado Antártico

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

RESCATE DE PATRULLA ARGENTINA



Helicóptero Bell 47G, Naval 07

Comisión Antártica 1970 - 1971

En octubre de 1970, la superioridad de la Armada dispuso la formación del Grupo de Tarea Antártico para realizar la XXVa Operación Antártica, el que quedó constituido de acuerdo al siguiente detalle:

- Comodoro: Capitán de Navío don Carlos Borrowman Sanhueza
- Comandante AP "Piloto Pardo": Capitán de Fragata don Guillermo Aldoney Hansen.
- Comandante AGS "Yelcho": Capitán de Corbeta don Carlos Aguirre Vidaurre Leal.

Destacamento Aeronaval a bordo del "Piloto Pardo":

Conformado por dos helicópteros: Un Bell 47G, Naval 07; y un Bell 47J, Naval 13.

- Jefe Destacamento Aeronaval: Capitán de Corbeta don Sergio Vergara V.
- Piloto Naval 13: Capitán de Corbeta Sergio Vergara Vergara
- Piloto Naval 07: Teniente 1° Ariel Rosas Mascaró
- Jefe del Personal: Sargento 1° (Mc.Mq.Av.) Carlos Sepúlveda Bernal
- Cap. A/N Naval 13: Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Héctor Galaz Vega
- Cap. A/N Naval 07: Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Alberto Corvalán Palomera
- Motorista: Cabo 1° (Mc.C.I.Av.) Eduardo Urzua Tobar

La comisión se desarrolló en tres etapas, que contemplaron tanto los relevos de las dotaciones de las bases permanentes y su aprovisionamiento, como la ejecución de tareas hidrográficas, oceanográficas, científicas y de exploración.

Las actividades antárticas se iniciaron con el zarpe del Grupo de Tarea desde Valparaíso el 5 de noviembre de 1970, recalando en Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas y Puerto Williams.

Las unidades arribaron al territorio chileno antártico el 18 de noviembre de 1970, y desde ese mismo día se inició el aprovisionamiento de las bases y el relevo de sus dotaciones, operaciones que cumplen el “Pardo” y el “Yelcho”.

El 28 de noviembre el “Piloto Pardo” se dirige a Punta Arenas con las dotaciones relevadas, y el 8 de diciembre está de regreso en Puerto Soberanía con el resto de los abastecimientos.

Por su parte, el “Yelcho” en este lapso, procede a reabastecer y reencender los faros, ejecutando diversos trabajos de señalización marítima.

Además, en los meses de diciembre de 1970 y enero de 1971, se realizaron actividades científicas, trabajos hidrográficos y oceanográficos, observaciones meteorológicas y reconocimientos.

El domingo 31 de enero, a las 01.35 horas se fondeó en Bahía Soberanía, Islas Greenwich, Shetland del Sur. La meteorología indicaba un viento SE de 50 nudos, temperatura -3°C , chubascos de nieve. El A.P. “Piloto Pardo” se preparaba para capear el mal tiempo. Cuando los claros que dejaba la nevazón lo permitía, se avistaban a lo lejos, en la costa, las luces de la base antártica “Arturo Prat”.

Durante el día el mal tiempo no amainó. A las 21 horas la velocidad del viento alcanzaba los 60 nudos, haciendo trabajar fuertemente el ancla fondeada con 9 paños de cadena. Garrear el ancla o cortar la cadena en un fondeadero antártico es un evento grave.

El “Piloto Pardo” pasa la noche dando avance con la máquina a 40 RPM, con un lento navegar sin avance y el personal en guardia de mar.



Buque Antártico AP-45 “Piloto Pardo”

El lunes 01 de febrero, al amanecer la fuerza del viento había aumentado a 70 nudos; a las 08:00 horas, se aumentó el andar a 70 RPM. A las 13:00 horas, continuaba el temporal, tendiendo a amainar. A la medianoche, se afirmó la tendencia a la mejoría.

El martes 02 de febrero, el tiempo en franca mejoría, con vientos de 20 nudos, mar rizada, cielo semi despejado, soleado, con una temperatura -3°C. A las 09:30 horas, el “Pardo” cambió de fondeadero para aproximarse a la base “Arturo Prat” y así facilitar el embarque y desembarque de carga que venía e iba de retorno a Punta Arenas.

Posteriormente, el Destacamento Aeronaval con sus helicópteros y las embarcaciones del buque, inician el transporte de carga.

Zarpe de emergencia.

Durante la tarde de ese día martes, a las 17:30 horas, el Comodoro Borrowman da la orden de suspender la maniobra de transporte de carga. El “Pardo” se preparó para zarpar, había que atender una emergencia. Se ordenó que todo el personal del buque que se encontraba en la base “Prat” regresara a bordo, reabastecer de combustible embarcaciones y helicópteros, trincar para la mar y cerrar bodegas.

A los 10 minutos después, el “Pardo” ya se encontraba dando avance con destino al Paso Antártico en el extremo norte de la Tierra de O’Higgins.

Se debió acudir en auxilio de una patrulla de tres hombres de la Base Antártica Argentina “Vice Comodoro Marambio”¹⁸, en islas Seymour, Golfo de Erebus y Terror. Esta patrulla estaba dirigida por el propio Jefe de la Base, Vicecomodoro Sr. Luque, un Suboficial y un técnico civil, perdidos desde hacía 4 días.

Habían salido a efectuar un corto recorrido en una balsa, cogidos repentinamente por una fuerte racha de viento, la balsa en que viajaban derivó alejándose de la costa y siendo infructuosos todos los esfuerzos de sus tripulantes para regresar a isla Seymour. Después de grandes esfuerzos, la patrulla logró abordar la pequeña isla Cockburn, distante unas cuatro millas de isla Seymour, evitando escasamente haber continuado derivando hacia isla Ross, bastante más alejada.

Los náufragos sólo disponían de una pequeña carpa y víveres para dos días, sus ropas estaban totalmente mojadas debieron soportar fuertes vientos y una temperatura de -16°C, no tenían fuego ni elementos de comunicaciones. La base “Marambio” no tenía elementos para ir en su ayuda. Uno de los náufragos presentaba síntomas de congelamiento y fallas en su sistema respiratorio, y no había ningún rompehielos en las inmediaciones de la península Antártica. En tales condiciones y cuando debido al tiempo transcurrido se hizo evidente que de no recibirse pronta ayuda el accidente podría convertirse en una tragedia, solicitó la ayuda al Grupo de Tarea Antártico chileno, para efectuar el rescate de su gente. La respuesta de la Armada de Chile, a través del “Piloto Pardo” fue rápida y afirmativa.

Durante la noche se efectuó la navegación a través del Estrecho Bransfield, con densos mantos de niebla. Era difícil mantener un buen andar a través de los pack-ice dispersos, cuando era necesario valorizar el tamaño de los témpanos mediante el radar para capear aquellos que pudieran ocasionar daños al ser embestidos.

¹⁸ El Vicecomodoro Gustavo Marambio de la Fuerza Aérea argentina, había sobrevolado el territorio antártico desde 1951 para estudiar posibles superficies aptas para aterrizajes. Sus contribuciones fueron notables, pero desgraciadamente encontró la muerte en 1956 a causa de un accidente aéreo. En honor a él, la isla hasta entonces llamada Seymour fue rebautizada con su nombre.

El miércoles 03 de febrero, a las 4 de la mañana el “Pardo” navegaba el paso Antártico, a la altura de la estación argentina “Esperanza”. El paso se presentaba abierto, pero hacia el Este había un ice-pack compacto, ahora enfilando su proa a islas Johanssen, el estrecho Fridtjof estaba bloqueado desde las islas Anderson. Desde este punto el rescate lo efectuarían los helicópteros del “Pardo”.



Helicóptero Bell 47J, Naval 13.

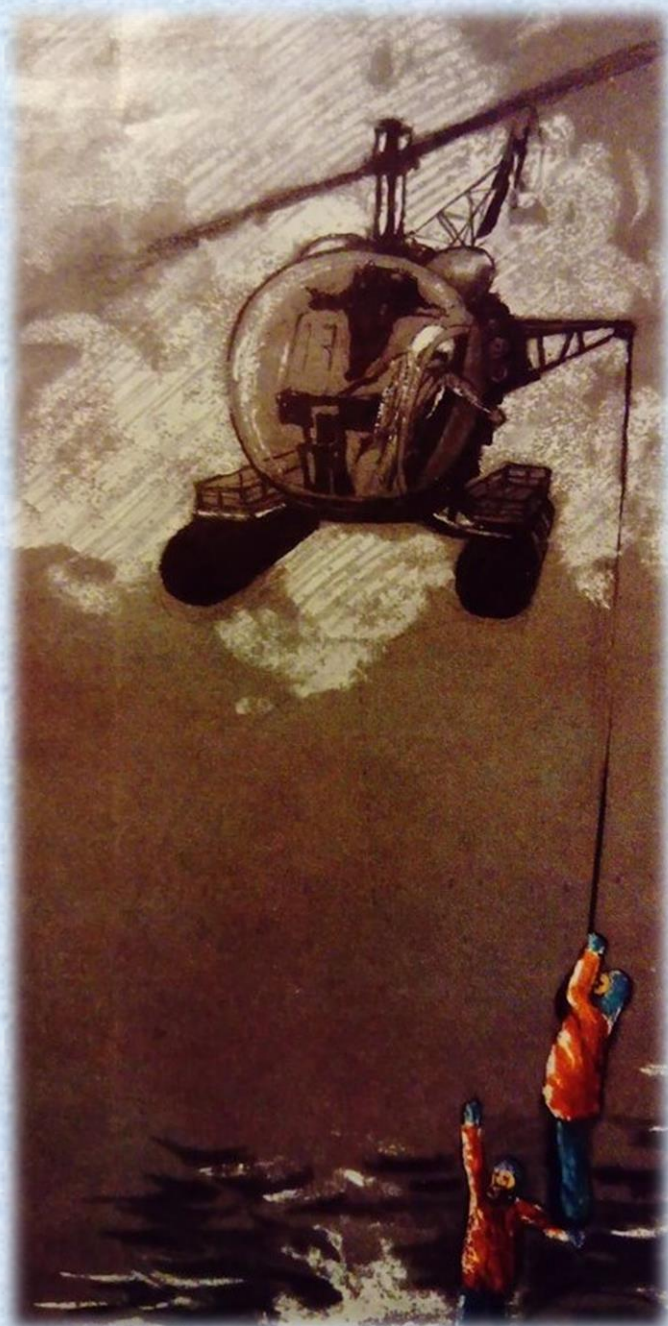
A las 05:30 horas despegaron los helicópteros Naval 13, al mando del capitán Vergara, y el Naval 06, al mando del teniente Rosas, rumbo a las islas Cockburn, distante a 55 millas, atravesando el Golfo Erebus y Terror, que se encontraban totalmente cubiertos de pack ice haciendo imposible su penetración por buque. Cada helicóptero solamente llevaba a su piloto para permitir el máximo de carga en el rescate. Volaron durante una hora sobre mar cubierto de hielo, con una temperatura exterior de -10°C y buena visibilidad.

A las 6:30 horas de la mañana, los helicópteros sobrevuelan islas Cockburn y avistan a los náufragos. El aterrizaje era impracticable debido a la pendiente de la playa y a la gran cantidad de escombros de hielo que cubría casi toda la línea de la costa.

El helicóptero Naval 13 poseía una grúa de rescate, por este medio procedió a izar a uno de los náufragos, el cual es trasladado al otro helicóptero que se había posado sobre un témpano. Después de esto la grúa no pudo continuar siendo usada y el helicóptero debió aterrizar en un punto ubicado a medio kilómetro hasta donde debieron llegar penosamente los otros dos náufragos.

En este nuevo punto para el rescate, el Naval 13 debió adoptar una posición poco ortodoxa, colocando un flotador sobre una cornisa de la playa y el otro flotador sobre el hielo del mar, así se pudo recoger a los otros dos náufragos.

A las 06.50 horas, ambos helicópteros, transportando a los tres hombres náufragos y al equipo que les fue posible embarcar, despegan de isla Cockburn con rumbo a la Estación "Vicecomodoro Marambio".



Rescate de los náufragos. Revista "Expedición a Chile", N°7

Posaron allí diez minutos más tarde, entregaron al personal rescatados. Mientras desayunaron e intercambiaron fraternales saludos, miembros de la base argentina abastecieron de combustible a los helicópteros.

A las 07.20 horas, el Grupo de Tarea Antártico recibió el mensaje de la base argentina "Matienzo" agradeciendo la colaboración en el rescate.

A las 07.55 horas los helicópteros del “Pardo” despegan desde “Vicecomodoro Marambio” con destino a su buque base. Arribaron en tan sólo 35 minutos con la colaboración de un buen viento de cola. A las 08:30 horas, posaron los helicópteros en la cubierta de vuelo del “Pardo”, descendiendo del Naval 13 el capitán Vergara para dar las novedades de la comisión al Comodoro Borrowman, “Misión cumplida, sin novedad”.

Durante la navegación del Golfo Erebus se usaron los radio-faros de Petrel y Marambio, siendo de gran utilidad para la localización y rapidez de la misión. Al regreso se ruteó con el radio faro del buque desde aproximadamente 40 millas, con excelentes resultados.

Posteriormente, el 16 de febrero, se zarpó al norte, recalando en Punta Arenas el 21, continuando viaje a Valparaíso, lugar donde se recaló el 26 de febrero de 1971, dándose término a la XXVa Comisión Antártica.

Carlos Saldivia Rojas

Suboficial Mayor Naval (R)

Mecánico de Helicópteros

Fuentes consultadas:

- ❖ Anuario Hidrográfico de la Armada de Chile, tomo 43, años 1970-1975.
- ❖ Bitácora del buque antártico AP “Piloto Pardo”.
- ❖ Expedición a Chile, N°7, Editora Nacional Gabriela Mistral, 29 de julio de 1975.
- ❖ La Aviación Naval de Chile, Carlos Tromben Corbalán, Segunda Edición.
- ❖ Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval, Destacamentos Aeronavales en Comisiones Antárticas.



MARÍA VIRGINIA FRESNO RIVAS UNA JOVEN DOCTORA EN LA ANTÁRTICA



El CDB (F) Carlos Urzúa A., la pediatra María Virginia Fresno y su hija Camila María, el día de su arribo a la Antártica

Era el verano de 1986, cuando la joven Oficial de Sanidad¹⁹ de la Fuerza Aérea de Chile, María Virginia Fresno²⁰, arribaría junto a su esposo e hija al Territorio Chileno Antártico. Venía comisionada por la Institución para trabajar en el “Hospital” de la entonces Base “Teniente Marsh” y su elección era producto de su perseverancia, voluntad, dedicación y un gran reentrenamiento médico.

Casada con el Capitán de Bandada de Finanzas de la Base, Carlos Urzúa Arenas arribó junto a su pequeña hija Camila María de tan sólo dos años dos meses. Sus primeros recuerdos de cuando fue notificada de esta particular destinación que la convertía en la “primera mujer médico destinada a la Antártica,” ella comentaría: *“En realidad no tuve mucho tiempo para pensarlo, cuando se me ofreció la posibilidad de postulación lo conversamos con mi familia, en realidad siempre existió la disposición de poder venimos a prestar nuestros servicios, en lo profesional también significaba un desafío y por último como persona esta experiencia pienso sería muy enriquecedora e inolvidable.”* Mas adelante agregaba *“Para mí, constituye una novedad volver a hacer las cuatro especialidades básicas de nuevo, y como mujer, no dejo de sentirme orgullosa de estar en Villa Las Estrellas”, poder prestar mis servicios profesionales a esas familias, como a los integrantes de la Dotación Antártica, de las cuales yo también sería parte, y como también, todos aquellos que en algún momento dado, requieran de nuestra atención”.*

Una de las actividades que le correspondió realizar a la joven doctora Fresno antes de viajar a *Teniente Marsh*, desde el punto de vista profesional fue la intervenir quirúrgicamente de apéndice a gran parte de la nueva Dotación

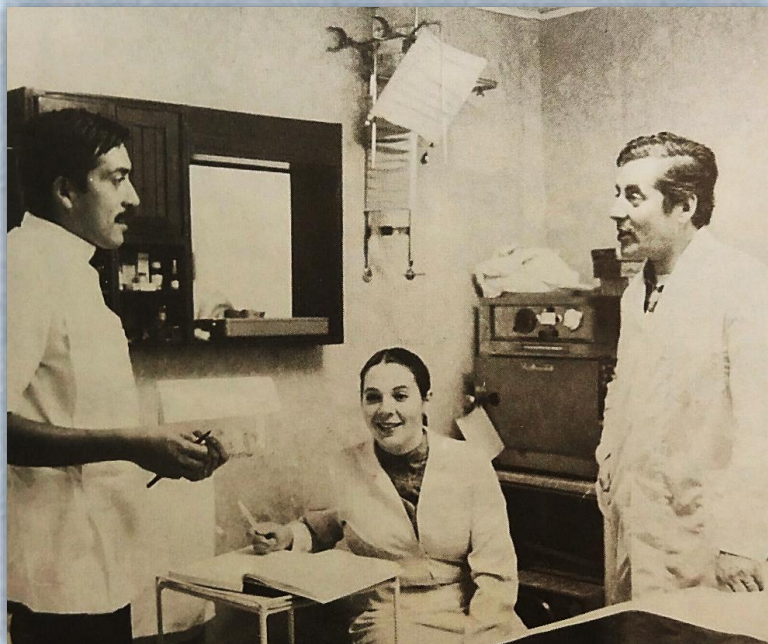
¹⁹ Título de Médico Cirujano otorgado por la Universidad de Chile, emitido el 4 de enero de 1983

²⁰ Nombrada Teniente de Sanidad desde el 3 de enero de 1986 y destinada al recientemente creado Grupo de Exploración Antártica N° 19, en marzo del año anterior.

Antártica para ese año que debía viajar a la Antártica. Este aspecto no menor, considerando que ella era médico con la especialidad de Pediatría, debió ejercer algunos campos más amplios, que incluyeron la cirugía, odontología y otros, siendo en las técnicas las que debió reentrenarse de modo de quedar apta y segura de los diagnósticos, las decisiones que en algún momento debería tomar o lo que era más importante, *debería realizar*.

Antes de su partida a la Antártica, la doctora Fresno permaneció durante ocho meses en el Hospital Institucional, donde realizó las especialidades que habitualmente había dejado de practicar o simplemente escapaban a sus servicios. De hecho, debió estar algunos meses en Odontología para obtener algunos conocimientos básicos, como lo serían la extracción de molares, obturaciones, inmovilizar fracturas de la región maxilofacial, etc. También debió realizar prácticas de Obstetricia y Traumatología.

Los recuerdos de su arribo a la Antártica, quedan plasmados en algunas de sus declaraciones que recogiera la extinta revista "Nuevo Camaradas" de aquellos años, *"...fue para mí una gran sorpresa encontrarme con este pequeño Hospital, ya que imaginaba que acá habría una enfermería con un pequeño salón de urgencia, con un arsenal terapéutico relativamente restringido, pero no fue así, este Hospital cuenta con varias dependencias, con un pequeño pabellón absolutamente habilitado para intervenciones quirúrgicas menores e incluso algunas mayores que sean de urgencia, una sala de control de niños sanos que en nada tiene que envidiarle a cualquier consulta Santiaguina, además una Sala de Hospitalización que cuenta con todas las comodidades necesarias para un enfermo de situación crítica, un equipo de Odontología, dependencias de farmacia, oficina y cocina"*.



El Enfermero de Villa Las Estrellas junto a los doctores María Virginia Fresno y Germán Camacho B.

La doctora Fresno permanecería en la Antártica hasta 1987, siendo destinada en marzo del año siguiente a la Dirección de Sanidad, ahora con el grado de Capitán de Bandada de ese noble escalafón.

**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**



Imagen del Beaver 907, posado sobre sus ruedas instaladas en los flotadores.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

EL DE HAVILLAND CANADA DHC-2 “BEAVER” EN EL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

El avión de Havilland Canadá DHC-2 Beaver (Castor), fue diseñado y desarrollado en Canadá, por requerimiento del Departamento de Tierras y Bosques de la provincia de Ontario.

El resultado de este diseño, fue un monomotor de ala alta, que podía ser equipado con ruedas, skies o flotadores, dependiendo la misión a desarrollar. Su capacidad STOL, (Short Take off Landing), lo hicieron apto para las crudas condiciones del norte de Canadá y Alaska.

Su primer vuelo fue el 16 de agosto del año 1947, en Downsview, Ontario, y su certificado de operación lo recibió en marzo del año 1948, siendo entregado el primer ejemplar en abril siguiente.

El Beaver, realizó operaciones en más de cincuenta países, y dada su versatilidad podía acomodar a un piloto y siete pasajeros, o en su defecto 680 kilos de carga. Se construyeron entre los años 1948 y 1967, un total de 1.657 aviones Beaver. Hoy la empresa canadiense Viking Aircraft, construye una nueva versión, equipada con un motor turbohélice y aviónica digital.

La Fuerza Aérea de Chile, adquirió en el año 1952 ocho unidades de este modelo de Havilland Canadá DHC-2 Beaver, las que quedaron matriculadas desde el numero Fach 905 al 912. A fin de realizar misiones multipropósito

de la Institución, como enlace, transporte, entrenamiento, rescate, ambulancia. Una de ellas fue el apoyo a las operaciones antárticas en las respectivas expediciones futuras.



Momento en que el Beaver 911 es izado a bordo del buque de transporte "Maipo" de la Armada Nacional.
Fotografía: Sr. Rodrigo Jiménez Schmidt.

En diciembre del año 1953, se organizó la expedición número seis al continente antártico, para lo cual, el DHC-2 Beaver 911, fue trasladado al Grupo de Aviación N°2, en la Base Aérea de Quintero, en cuyas instalaciones, el avión fue preparado, cambiando sus ruedas por flotadores. Luego fue llevado en vuelo hasta la Bahía de Valparaíso, donde amarizó y fue izado a bordo del transporte Maipo de la Armada Nacional. La expedición era encabezada por el Capitán de Navío, Alberto Kahn Wiegand.

A mediados de diciembre, la expedición arribó a Bahía Soberanía, y el avión, fue devuelto al agua. Le correspondió al Comandante de Escuadrilla señor Carlos Toro Mazote, y al Teniente señor Erich Burchardt Muhlach integrar la denominada "Aviación Embarcada" en dicha expedición.

Los citados oficiales pilotos, se familiarizaron aéreamente con la zona y como tarea inicial debieron realizar un levantamiento aerofotogramétrico de la Isla Decepción. Destacando ellos la gran transparencia y visibilidad de la zona.

Una vez finalizada la tarea, les correspondió apoyar al Patrullero Leucotón de la Armada Nacional, en su navegación desde Bahía Soberanía, hasta la Base Aérea Antártica, Presidente Gabriel González Videla, donde se procedería a relevar al personal de esta Base.

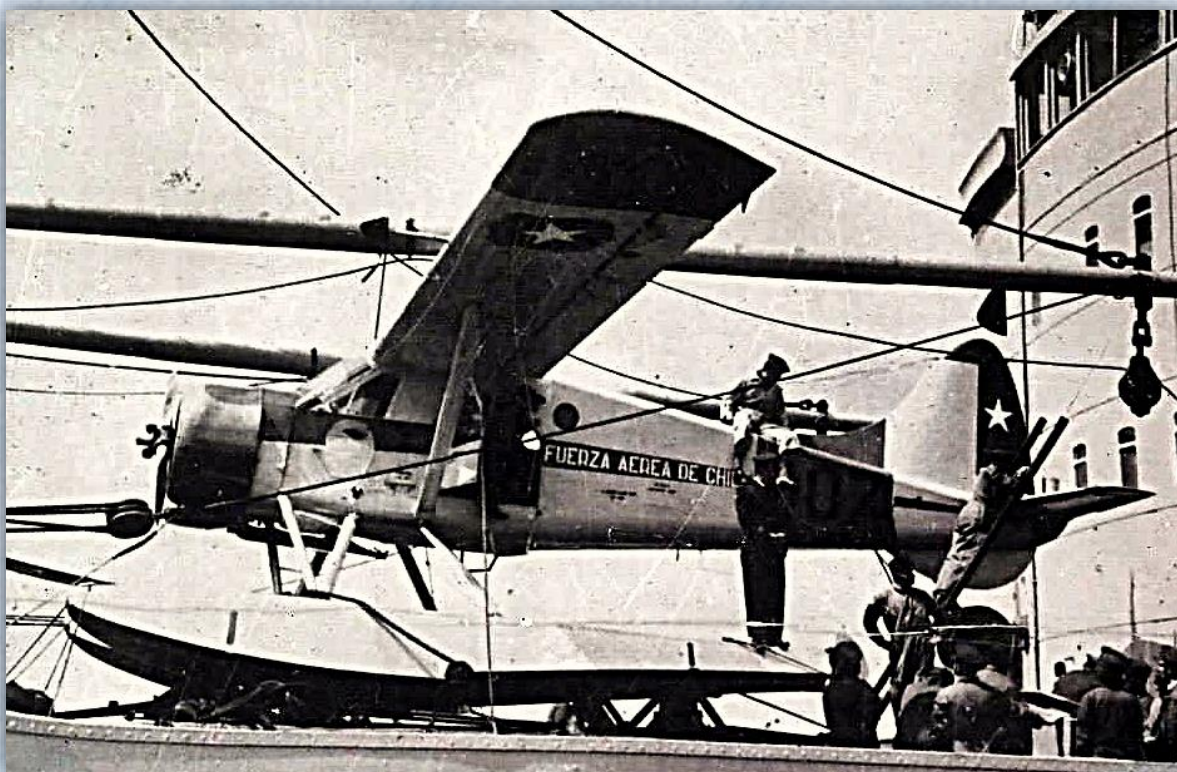
En contacto con el Patrullero, le comunicaron que la ruta estaba libre de obstáculos, poniendo rumbo a la Base de la Fuerza Aérea, lugar al que llegaron después de una hora de vuelo. Se comunicaron en “fonía” con el comandante de la Base, señor Gerardo López Angulo, a quien le solicitaron, revisar el área donde amarizarían, para no chocar con algún pedazo de hielo flotante, que podría dañar uno de los flotadores. Recibida la conformidad, procedieron a amarizar en la zona norte del canal Pedro Aguirre Cerda.

Post visita y almuerzo en la Base, procedieron a despegar rumbo a su hogar provisorio, junto al transporte Maipo. Unos días después, el comandante de la expedición, solicitó efectuar un vuelo desde Bahía Soberanía al sur, volando como copiloto el Teniente 1° Roberto Araos Tapia.

El vuelo llegó a la Base Gabriel González Videla y siguió rumbo sur a Bahía Paraíso. Al regreso visitaron la Base O'Higgins del Ejército, recibiendo comunicación de la Base Prat de la Armada, que informó un frente de mal tiempo. Al volver y amarizar, debido al fuerte oleaje, una de las alas golpeó al transporte Maipo, dañando el ala, y quedando fuera de vuelo el Beaver.



Amarizado junto a un buque en la Bahía de Valparaíso, Beaver 907.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.



Beaver 907 sobre cubierta del transporte a la Antártica. Fotografía: Sr. Rodrigo Jiménez Schmidt



Con su motor cubierto con lona, el DHC-2, 907 en territorio antártico chileno. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

La participación de los DHC-2 Beaver en la Antártica, continuaría al año siguiente en la séptima expedición, donde se continuó con los levantamientos fotográficos de la agreste zona helada y vuelos de reconocimiento. En esta expedición los pilotos fueron el Capitán de Bandada Edgardo Vera Maldonado y el Teniente 1° Gerardo López Angulo.

En el año 1956, la expedición correspondiente, continuo con un Beaver transportado por un buque de transporte de la Armada nacional, y por vez primera, era apoyado por un helicóptero Bell modelo 47 D-1.

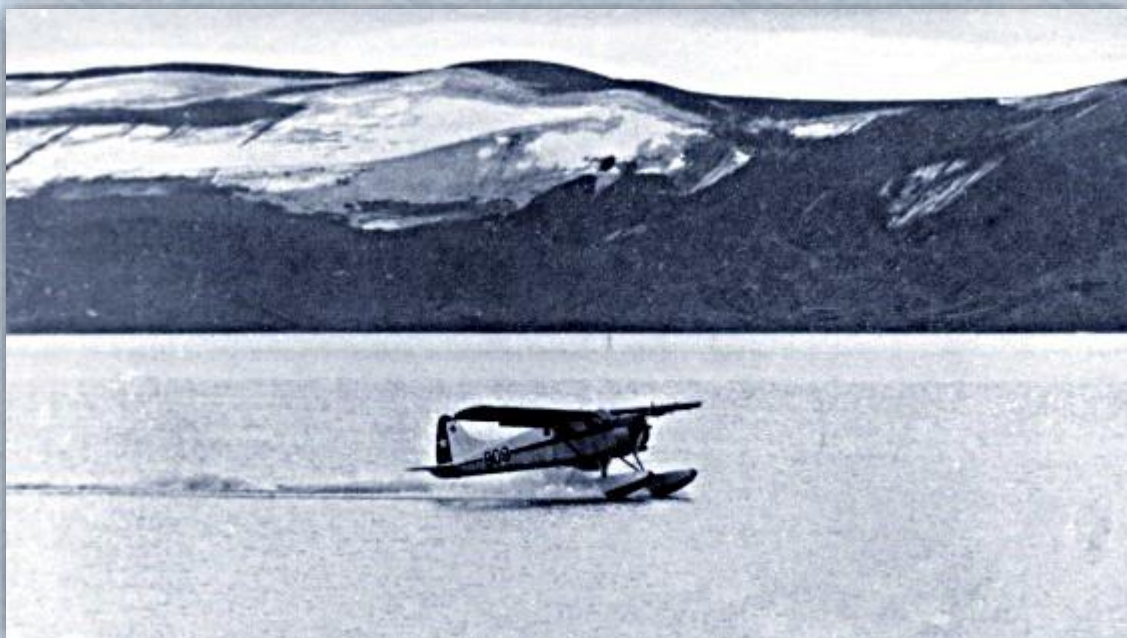


En la imagen, personal de mantenimiento, cargando de combustible a un DHC-2 Beaver. Al fondo se observa el buque de la Armada Nacional con helicóptero Bell 47 D-1 sobre su cubierta. Fotografía: IIHACH

En esta ocasión, se desempeñaron como pilotos, los Capitanes de Bandada, señores, Sergio Espinoza L., y Enrique Ruiz Bunger, y el Teniente señor Mario López Tobar.



Maniobra de puesta en el agua del Beaver 910, en la Antártica chilena. Fotografía: Sr. Norberto Traub Gainsborg



Amarizando en las heladas aguas antárticas, Beaver 909. Fotografía: Sr. Rodrigo Jiménez Schmidt.

El año 1957, los DHC-2 Beaver efectuaron los últimos vuelos en esa zona helada. Al igual que las expediciones anteriores, las operaciones aéreas fueron complementadas nuevamente por un helicóptero Bell 47 D-1.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Revista Fuerza Aérea, Volumen XXXIX N° 152, enero - marzo 1980.

Revista Fuerza Aérea, Volumen XXXIX N° 154, diciembre 1980.

www.fach-extraoficial.com 12/07/2002

https://es.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Canada_DHC-2_Beaver

Colaboradores:

Sr. Rino Poletti Barrios

Sr. Rodrigo Jiménez Schmidt

Sr. Norberto Traub Gainsborg.



QRA Roberto Araos T.

QTH "BASE PDTE. GGV." ANTARTICA CHILENA.

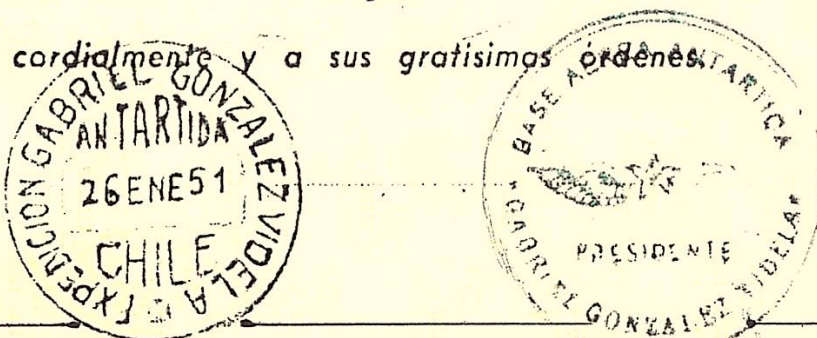
Confirmo nuestro primer QSO con la estación recibida.

QSA R S T

el día a la hora CE

en la banda de Mgs.

Salúdole cordialmente y a sus gratísimas órdenes.



Entre marzo y noviembre de 1951, se establecieron 513 comunicados: 299 en "fonía" y 214 en "telegrafía" dando a conocer la ubicación de la 1ra. Base Aérea "Presidente Gabriel González Videla" en el Territorio Antártico Chileno. Los primeros países contactados fueron Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Costa Rica, Ecuador, España, Estados Unidos de Norteamérica, Bermuda, Italia, Noruega, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

ESTACIÓN DE RADIOAFICIONADO EN LA PRIMERA BASE ANTÁRTICA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

En el amplio campo de las telecomunicaciones, hay un sector muy interesante que se conoce como la RADIOAFICIÓN, en la que participan aquellas personas que han hecho de las comunicaciones inalámbricas una actividad preferencial, la cual puede ser practicada por cualquier persona que, cumpliendo con disposiciones y reglamentos vigentes y teniendo ciertos conocimientos técnicos básicos, obtenga una *Licencia de Radioaficionado*, otorgada por la autoridad competente del país correspondiente, en el caso de Chile a cargo de la Subsecretaría de Telecomunicaciones. Esta actividad está regulada por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT, que es una entidad especializada dentro de la Organización de las Naciones Unidas.

Desde muy temprano, a principios del Siglo XX, cuando recién se comenzaba a utilizar las ondas de radio con fines comerciales, militares y otros, surgió también el interés de poder usar dicho medio para comunicaciones personales sin fines de lucro y que, en muchos casos, ha sido de gran ayuda como medio auxiliar de comunicaciones en situaciones de emergencia, tales como terremotos, tsunamis o en zonas que, por diversas razones, han quedado aisladas.

Cada estación de radioaficionado debe estar debidamente autorizada para funcionar, para lo cual recibe un certificado en el que se la identifica con dos letras, seguidas por un número y dos o tres letras. Con este propósito, el globo terráqueo ha sido dividido en zonas geográficas, en las que se identifican los países que están dentro de cada zona.

En el caso particular de Chile, la identificación de todas las estaciones de radioaficionados comienzan con las letras CE, seguidas por un número, según la región dentro del país y dos o tres letras que la diferencian de las demás estaciones, como se puede apreciar en la tarjeta que ilustra estas líneas, identificada como CE7-ZK, que corresponde a la estación de un radioaficionado, que era integrante de la dotación de la Base Antártica Presidente Gabriel González Videla, primera base antártica de la Fuerza Aérea de Chile, e inaugurada el 12 de marzo de 1951.

Si se considera que el personal de la base antártica tenía que permanecer en sus puestos durante todo un año, es fácil comprender la gran felicidad y facilidad que tenían para comunicarse con sus familiares y amigos, sin utilizar los equipos oficiales de la base.



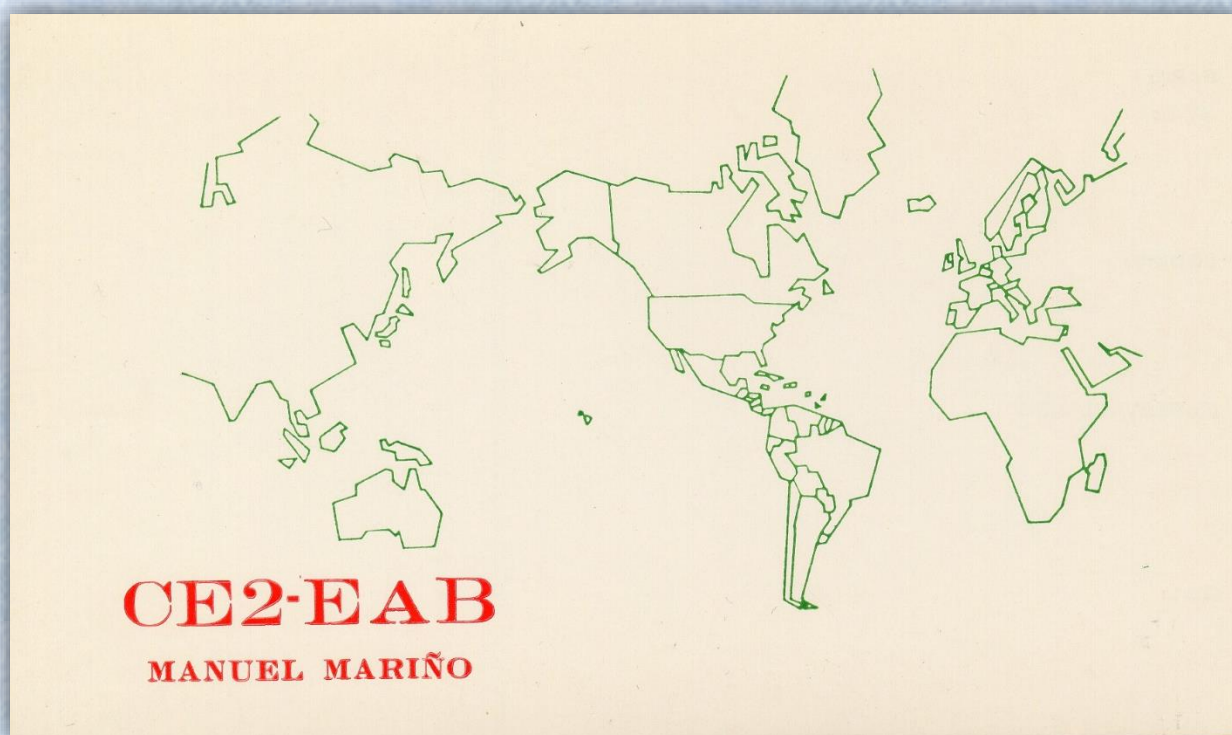
Mediante la estación del radioaficionado, para lo cual bastaba con ponerse de acuerdo sobre el día y la hora con algún radioaficionado en la ciudad de algún familiar, el cual, a su vez, establecía una conexión telefónica con la familia y, de esta manera, se podían intercambiar noticias y saludos sin límite de tiempo. Por otra parte, muchos radioaficionados de otros países establecieron contacto con la estación CE7-ZK, por el solo hecho de estar ubicada en un lugar tan singular como el territorio antártico.

En el libro de control, donde se anotan los contactos realizados, quedó constancia de que, entre los meses de marzo y noviembre del año 1951, se establecieron 513 contactos con estaciones en Chile y con otros 15 países alrededor del mundo.

A este respecto, es interesante destacar que muchas veces dos radioaficionados pueden mantener contactos aunque hablen idiomas muy diferentes entre sí, pues existe un código internacional, denominado el Código Q, el Código tiene 65 combinaciones de tres letras, todos los cuales comienzan con la letra Q y tienen un significado fijo, que todos los radioaficionados conocen, generalmente son preguntas de uso muy frecuente como, por ejemplo:

- ❖ QRA que significa “¿Cuál es tu nombre?”
- ❖ QSL “¿me escuchas bien?”
- ❖ QTM “¿Dónde estás ubicado?”
- ❖ QUA “¿Tienes noticias de ,,,?”

Además, es costumbre que los radioaficionados intercambien tarjetas, que envían por el correo postal, para dejar constancia de la primera conexión con otra estación. También hoy es frecuente que varios radioaficionados, estén conectados simultáneamente, en cuyo caso se van pasando la palabra unos a otros para sostener una verdadera reunión de amigos, ubicados a muchos kilómetros de distancia entre ellos.



Manuel Mariño Reimann
CE2-EAB

EL SERVICIO POSTAL CHILENO ANTÁRTICO 1956 – 1959

Continuando con esta selección para la revista “Skua” sobre el Correo Antártico, de la colección online de Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara en su “Biblioteca de Filatelia Chilena”, (“Chile Collector”, www.chilecollector.com) y de la Sociedad Filatélica de Chile a través de su revista “Chile Filatélico” (www.sociedadfilatelica.cl), se entrega ahora este nuevo capítulo.

1956 - LA OFICINA POSTAL DE LA BASE AÉREA “PEDRO AGUIRRE CERDA” Y EL PRIMER VUELO PUNTA ARENAS - ANTÁRTICA CHILENA

LA OFICINA POSTAL DE LA BASE AÉREA “PEDRO AGUIRRE CERDA”



Segundo matasello empleado en la Base “Pedro Aguirre Cerda”²¹

En el reporte a las Agencias Postales Chilenas en el Territorio Antártico, que hizo la Sociedad Filatélica de Chile en su revista “Chile Filatélico” N.133 de marzo de 1959, se indica que la Base Aérea Antártica “Presidente Pedro Aguirre Cerda”, inaugurada el día 18 de febrero 1955 por el Ministro de Defensa, Tobías Barros²²; comenzó a utilizar un matasello que llevaba la leyenda: “Presidente Aguirre Cerda”, omitiendo el nombre propio del Presidente.

Este matasello fue cambiado por 1960 y ambos originales, se perdieron el 4 de diciembre de 1967, con la erupción volcánica en Isla Decepción, que destruyó esta base antártica.

1958 - ANTÁRTICA CHILENA Y AÑO FÍSICO INTERNACIONAL

El año 1958, la Dirección de Correos y Telégrafos de Chile con Oficio N.198 del 16 de enero, presentó dos estampillas alusivas a la Antártica Chilena, que fueron autorizadas por el Decreto N.456 del 10 de febrero del Ministerio del Interior, como sellos postales y aéreos internacionales, que se emitieron con el fin de “reactualizar el hecho histórico que significó para Chile la incorporación del Territorio Antártico...”²³

²¹ “Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.133, 03.1959, Sociedad Filatélica de Chile, www.sociedadfilatelica.cl

²² Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

²³ Ibid.

ANTÁRTICA CHILENA: SELLOS Y SOBRES DE PRIMER DÍA

El Título 1º del Decreto antes mencionado, indica la emisión de estampillas, todas con dimensiones de 25x29mm., que entraron en circulación el 3 de julio²⁴:

- ❖ “Antártica Chilena - Canto de la Araucana”, \$10 color azul; y \$20, color morado; ambas con tiradas de 5.000.000 de ejemplares.



“1958, Antártica Chilena-La Araucana”,

Sellos Nos.586 y 587²⁵

Importante es recordar al escritor español Alonso de Ercilla, que en 1574 al publicar el poema “La Araucana”, reafirma públicamente, los absolutos derechos de Chile sobre el Territorio Antártico.

El “Canto I” del referido poema, dice²⁶:

*Chile, fértil provincia, y señalada
En la región Antártica famosa,
De remotas Naciones respetada,
Por fuerte, principal y poderosa:
La gente que produce, es tan granada,
Tan soberbia, gallarda y belicosa,
Que no ha sido por Rey jamás regida
Ni a extranjero dominio sometida.*

*Es Chile, Norte Sur de gran longura
Costa del Nuevo Mar, del Sur llamado.
Tendrá del Este a Oeste de angostura
Cien millas, por lo más ancho tomado;
Bajo del Polo Antártico, en altura
De veinte y siete grados, prolongado
hasta donde el Mar Océano y chileno,
Mezcla sus aguas por angosto seno.*

²⁴ “Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.133, 03.1959, Sociedad Filatélica de Chile, www.sociedadfilatelica.cl

²⁵ Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

²⁶ “XIIIª Operación Antártica 1958-1959”, Instituto Antártico Chileno, INACH, 1976

Antártica Chilena

(\$ 10.- — \$ 20.-)

3 de Julio de 1958



PRIMER DIA DE EMISION

FIRST DAY OF ISSUE

1er.
DIA
CEFIVAL



*Chile fértil provincia y señalada.
En la región antártica famosa.*



²⁷ Chile Collector", Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, "Biblioteca de Filatelia Chilena", www.chilecollector.com

AÑO FÍSICO INTERNACIONAL: SELLOS Y SOBRE DE PRIMER DÍA

En el Título N.2 del Decreto N.456, se indica sobre la estampilla “Antártica Chilena” editada en 1947, sobre la Ocupación del Territorio Antártico²⁸:

“Autorízase además, a la Casa de Moneda para retimbrar con la leyenda ‘Año Geofísico Internacional 1957-1958’, con impresión tipográfica, 2.000.000 de estampillas de \$10 para el correo y 2.000.000 de estampillas de \$20 para el franqueo internacional, a que se refiere el Párrafo 1º de este Decreto”.



“1958, Año Geofísico Internacional”,
Sellos Nos. 594 y
595²⁹

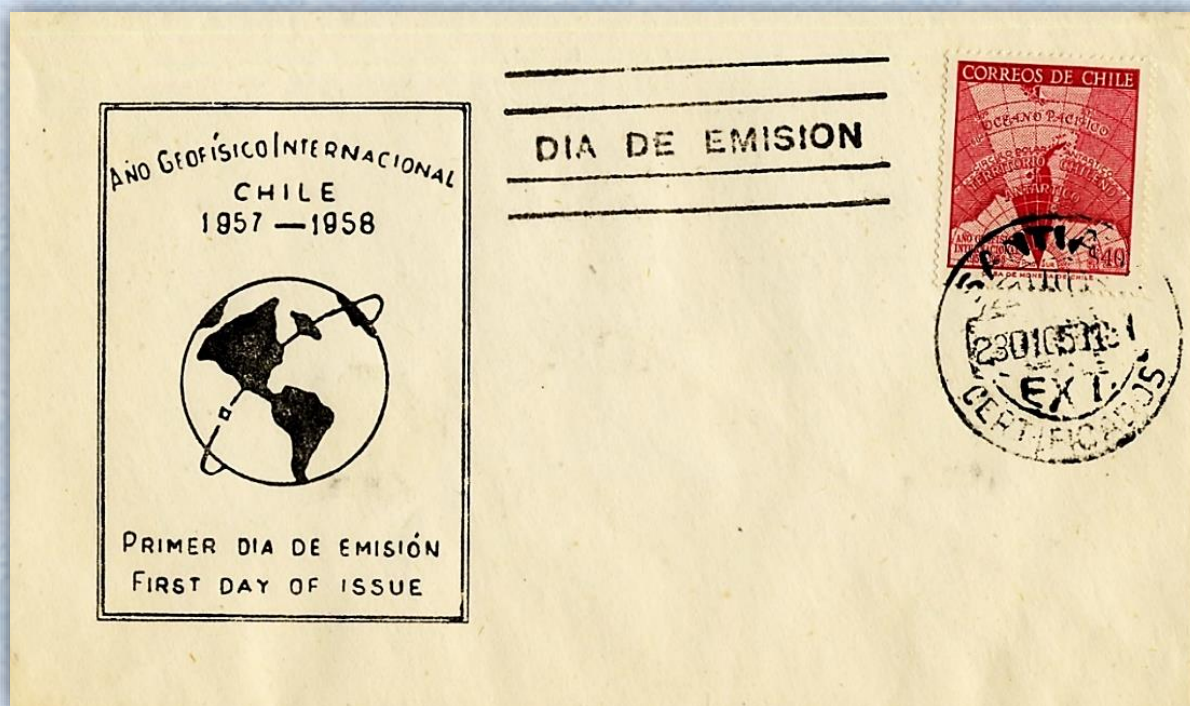
La alusión al “Año Geofísico Internacional 1957-1958” (AGI) hacía mención a una campaña general y sistemática organizada por 64 naciones entre julio de 1957 y diciembre de 1958, con toda la participación de las ciencias referidas al planeta y con la intención de observar y medir, en la Tierra y en el espacio que la rodea, los fenómenos que hasta esa fecha permanecían inalcanzables para el hombre.

Un especial tema del Año Geofísico Internacional fue iniciar la exploración del Continente Antártico.³⁰

²⁸ “Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.133, 03.1959, Sociedad Filatélica de Chile, www.sociedadfilatelica.cl

²⁹ Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

³⁰ “Matasellos especiales”, revista Id. (2), N.133, 03.1959



³¹ "Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico", revista "Chile Filatélico" N.133, 03.1959, Sociedad Filatélica de Chile, www.sociedadfilatelica.cl

1959 - PRIMER VIAJE TURÍSTICO A LA ANTÁRTIDA CHILENA, EL NUEVO SELLO DE LAN CHILE Y LA SEMANA DE LA ANTÁRTICA CHILENA

En febrero de 1959, aconteció un importante hito histórico, cuando el vapor chileno M/N “Navarino”, efectuó el “1º Viaje Turístico a la Antártida Chilena”, para lo cual la Dirección Nacional de Correos y Telégrafos emitió dos sobres conmemorativos y un matasellos.³²

Como lo destaca la Sociedad Filatélica de Chile en su revista N.133 de ese año, las expediciones al continente antártico que fueron parte del programa del Año Geofísico Internacional (1957-1958) y la visita del vapor “Navarino”, aumentaron el interés de los coleccionistas por los matasellos de las agencias postales de las bases antárticas chilenas.³³

También se autorizó este año, la emisión de un nuevo sello de LAN Chile y dos sobres conmemorativos relativos a la “Semana de la Antártica Chilena”.³⁴

Perteneciente también a la colección online de filatelia chilena de “Chile Collector”, existen los siguientes sobres conmemorativos: uno con el diseño de un velero de dos palos alusivo a nuestro Territorio Antártico, con matasellos de la Base Naval “Arturo Prat” del 15 de enero de 1959 y un timbre de la misma; y uno de la Base Militar “Bernardo O’Higgins” con matasellos de esta base, con fechas del 19 de febrero de 1959.³⁵



³² “Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

³³ “Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.133, 03.1959, Sociedad Filatélica de Chile, www.sociedadfilatelica.cl

³⁴ “Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

³⁵ Ibid.



PRIMER VIAJE TURÍSTICO A LA ANTÁRTIDA CHILENA – Febrero de 1959

Este hito histórico realizado por la motonave “Navarino” de EMPREMAR (Empresa Marítima del Estado), se desarrolló entre los días 13 y 17 de febrero de 1959, llevando 80 pasajeros, con zarpe desde Puerto Williams y retorno a Punta Arenas.

El buque tuvo el apoyo del Grupo de Tarea Antártico (GTA) de la 13ª Expedición Antártica, que le prestó asistencia para la navegación, meteorológica, radiocomunicaciones y la escolta del patrullero “Lautaro” de la Armada de Chile.

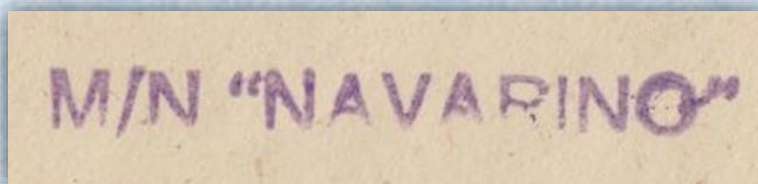
Las visitas se realizaron a Puerto Soberanía con la Base Naval Antártica “Arturo Prat” y a Caleta Péndulo en Isla Decepción con la Base Aérea Antártica “Pedro Aguirre Cerda”.³⁶

Para este evento, la Dirección de Correos hizo fabricar un matasellos especial, que fue empleado en el “Navarino” para la correspondencia despachada desde el buque³⁷ y que también fue matasellada en la Base Aérea. Además, se editó un sobre conmemorativo con “un cachet pictórico con un diseño del barco contra un fondo antártico”³⁸ y otro con pingüinos.

³⁶ “XIIIª Operación Antártica 1958-1959”, Instituto Antártico Chileno, INACH, 1976

³⁷ “Matasellos especiales”, revista “Chile Filatélico” N.133, 03.1959

³⁸ “Las agencias postales chilenas en el Territorio Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.133, 03.1959, Sociedad Filatélica de Chile, www.sociedadfilatelica.cl



El matasello, el timbre empleado por la Motonave "Navarino" de la Empresa Marítima del Estado y los sobres conmemorativos.³⁹



³⁹ "Chile Collector", Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, "Biblioteca de Filatelia Chilena", www.chilecollector.com



“Chile Collector” incluye también, un sobre alusivo a la Base Aérea “Pedro Aguirre Cerda”, con las estampillas editadas en 1958 sobre la “Antártica Chilena - La Araucana” y con el matasellos y un timbre de la misma.

Este año de 1959, la Casa de Moneda, la impresora de las estampillas, elaboró un pedido especial; el sello de \$10, “Antártica Chilena - La Araucana”, fue “sobrecargado en rojo con la palabra ‘OFICIAL’, para el uso exclusivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.⁴⁰

⁴⁰ “Novedades”, revista Id. (2), N.135, 09.1959

NUEVO SELLO DE LAN CHILE – Julio de 1959



Por autorización N°4.122 del 30 de julio de 1959, del Ministerio del Interior; la Dirección General de Correos y Telégrafos emitió tres nuevos sellos sobre LAN Chile y por primera vez, con valores de 50, 100 y 200 pesos.

La estampilla de \$100, de 25x29mm. de tamaño y de color rojo, se presentó con el motivo: “Avión en vuelo sobre el Territorio Antártico”⁴¹. Este sello tiene el N.604⁴²

SEMANA DE LA ANTÁRTICA CHILENA – Noviembre de 1959



Entre el 6 al 15 de noviembre de 1959, se celebró la “Semana de la Antártica Chilena”, conmemorando la fecha histórica del 6 de noviembre de 1940, cuando el presidente Pedro Aguirre Cerda fijó los límites del Territorio Chileno Antártico⁴³.

Para este efecto, la Dirección de Correos dispuso de un matasellos especial y de un sobre conmemorativo.⁴⁴

Quince días después de concluir esta celebración, el 1 de diciembre de 1959, Chile, junto a otros once países, suscribió el “Tratado Antártico”.⁴⁵

⁴¹ “Nuevas emisiones”, revista “Chile Filatélico” N.135, 09.1959

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

⁴³ “Día de la Antártica Chilena”, INACH, 6.11.2016, www.inach.cl

⁴⁴ “Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com

⁴⁵ “El Día de la Antártica Chilena”, 4.02.2010, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, www.iei.uchile.cl

Rem.: J. Merle T.
Clasif. 920, Stgo.



SEMANA DE LA
Antartica Chilena
6 AL 15 DE NOV. 1959



Señor
Dr. Walter Brünner
Ahumada 131
Of. 608
Santiago.

Walter E. Foral Liebsch
RITTER Imhof von Geisslinghof

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

PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO



Iglesia Ortodoxa Antártica de la Santísima Trinidad, que fuera emplazada en la isla Rey Jorge en Territorio Chileno Antártico
(Fotografía gentileza Sr. Norberto Traub)

En una alta roca costera en la isla Rey Jorge en el grupo de las islas Shetland del Sur, a pocos metros de la base Antártica Presidente Frei, en **Territorio Chileno Antártico**, está la primera y única iglesia ortodoxa Rusa construida del cedro y alerce siberianos.

La construyeron a principios de este siglo XXI, hace casi unos 20 años atrás. Su silueta en el estilo antiguo ruso, tan exótico para este lugar, se nota ya desde muchos kilómetros desde la caleta Ardley en la orilla de la cual, se encuentra emplazada una Estación polar rusa.

Coronando la roca que se quiebra hacia el mar, la iglesia construida de acuerdo con todos los cánones de la arquitectura rusa en madera ensamblada, como si tratara de subir allá arriba, inmortalizando la memoria de los primeros descubridores rusos y a decenas de miembros de las expediciones polares, muertos lejos de su tierra.

Cómo empezó todo.

Hace tiempo que andaba la idea de construir una iglesia en la Antártica entre los veteranos investigadores del polo del Instituto de Ártica y Antártica de Rusia, quienes experimentaron las penas y dificultades de las expediciones remotas y el dolor de la pérdida de los amigos íntimos.

Cuando Petr Zadirov que en el pasado fue escudriñador de los sistemas de paracaídas y actualmente jefe del grupo de las empresas "Anteks-Polus" supo de esta idea, se entusiasmó con ella. Siendo una persona decidida y profundamente creyente él creó una fundación de caridad "Iglesia en la Antártica". El objetivo de la fundación fue construir no solamente una iglesia, sino también varias capillas en otras bases en la Antártica. La decisión fue tomada. Así la idea, pronunciada por los investigadores del polo, empezó a encarnarse.

Y después, hecha e instalada en su lugar, la iglesia fue entregada a la Iglesia ortodoxa rusa y actualmente es la hospedería del Patriarca del Monasterio de la Santísima Trinidad de San Sergio (*Troitse-Serguieva Lavra*).

La construcción de la iglesia en la Antártica fue bendecida por el Patriarca de toda la Rusia Aleksiy. Para ella se eligieron el cedro siberiano y el alerce. Desde los tiempos remotos, la madera de estos árboles ha sido usada para la construcción de las iglesias en Rusia, porque es muy resistente al pudrimiento. Se dice que se conserva mejor que las construcciones de hormigón armado o de acero incluso en las condiciones de alta humedad.

El proyecto de esta iglesia antártica fue realmente único. Porque tiene que soportar fuertes vientos antárticos con las ráfagas de hasta sesenta metros por segundo.

La iglesia fue construida en Altay, en un pueblo llamado Kyzyl-Ozek en el año 2002. Pero era imposible transportarla en este estado. Por eso después de asentarse casi un año, la iglesia fue desarmada numerando previamente cada pieza de madera. Para no dañar los maderos durante su transporte en carros ferroviarios, estos fueron embalados en camiones de carga y transportados en nueve días a Kaliningrado.

Después de eso, la iglesia tuvo que soportar un largo viaje marítimo en la nave exploratoria científica "Académico Sergéi Vavilov" hasta la misma Antártica.

En el camino, la acompañaba el monje Kalistrat, futuro primer sacerdote de la también primera iglesia antártica.

Una vez arribada la nave con la preciosa carga, los encargados se pusieron manos a la obra con los delicados trabajos de despeje, desembalaje, cimientos y armado de esta singular obra. En su construcción participó personal de la base chilena.





La iglesia durante su avanzada construcción

Más de veinte invitados viajaron a “Bellingshausen” desde Punta Arenas para la consagración de la iglesia. Aquí estaban los sacerdotes ortodoxos, cantores y los peregrinos especialmente invitados a la solemnidad, además de auspiciadores e investigadores polares de las bases vecinas. Desde Estados Unidos llegó Muraviev-Apostol, el descendiente del famoso decembrista, que financió la fundición de las campanas para la iglesia.



El 16 de febrero de 2004, fue el día del acontecimiento más esperado: la consagración de la iglesia en el nombre de la Santísima Trinidad.

La Liturgia Divina, la realizó el vicario del Monasterio de la Santa Trinidad de San Sergio, el arzobispo Srguievo-Posadsky Feognost. Para la mayoría de los presentes ahí reunidos era primera vez que descubrían la Antártica.

Hasta el día de hoy las puertas de la iglesia están abiertas para cada persona que está en esta tierra austera. Y en cada misa desde el pequeño barquito de la salvación amarrado a la lejana orilla rocosa se elevan oraciones y ruegos de salud y ayuda Divina para todas las personas de todo el Mundo.



Un C-130 de la FACH aterrizando en el aeródromo Tte. Marsh, se observa la cercanía con la iglesia ortodoxa antártica de la Santísima Trinidad, en Territorio Chileno Antártico. (2007)

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota Editorial: Agradecimientos al señor Norberto Traub Gainsborg

53° ANIVERSARIO DEL RESCATE AERONAVAL EN ISLA DECEPCIÓN

“Territorio Chileno Antártico. En la Base Naval “Arturo Prat” y Capitanía de Puerto “Soberanía” ubicadas en la Isla Greenwich (Shetland del Sur) en el continente Antártico, se conmemoró el quincuagésimo tercer aniversario, en el que un grupo de marinos y dos unidades de nuestra Armada, dieron ejemplo del cumplimiento del deber, haciendo eco del juramento de servicio a Dios y a la bandera”⁴⁶.



Con una solemne ceremonia, 18 hombres de la dotación naval antártica, recordaron la hazaña acaecida en Isla Decepción, tras la erupción volcánica del 4 de diciembre de 1967, donde la flotilla antártica chilena compuesta por el AP *Piloto Pardo* y el AGS *Yelcho* -dos legendarios y emblemáticos nombres vinculados al rescate antártico-, no dudaron en salvaguardar la vida humana en estos inhóspitos territorios en una misión extremadamente difícil y peligrosa para socorrer a las dotaciones de las bases inglesa “John Biscoe” y chilena “Presidente Pedro Aguirre Cerda” de la Fuerza Aérea de Chile⁴⁷, desarrollando la misión en medio de una atmósfera hostil contaminada con humo, gases sulfurosos, cenizas y granizo que amenazaba con derribar las aeronaves.

En la oportunidad, el comandante de la Base y Capitán de Puerto, Capitán de Corbeta OM. Carlos Valenzuela Olavarría, recordó los pasajes más importantes del épico rescate aeronaval, donde el personal relevado de la dotación de la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda de la Fuerza Aérea de Chile fue trasladado en los helicópteros navales del “Pardo”, sumando un total de 17 hombres. Paralelamente otra nave chilena en el área era el AGS *Yelcho*, al mando del Capitán de Corbeta César Vásquez.

Todo había iniciado el 14 de noviembre de 1967, cuando irrumpió el primero de muchos movimientos volcánicos que irían en aumento. Durante ese mes se registraron 341 sismos, en su mayoría bastante fuertes. Durante los primeros días de diciembre, estando aún en la bahía el buque AP *Piloto Pardo*, se efectuó el día 4 al mediodía, la ceremonia de cambio de mando.

⁴⁶ <https://www.armada.cl/armada/noticias-navales/base-naval-antartica-arturo-prat-y-capitania-de-puerto-soberania/2020-12-09/141525.html>

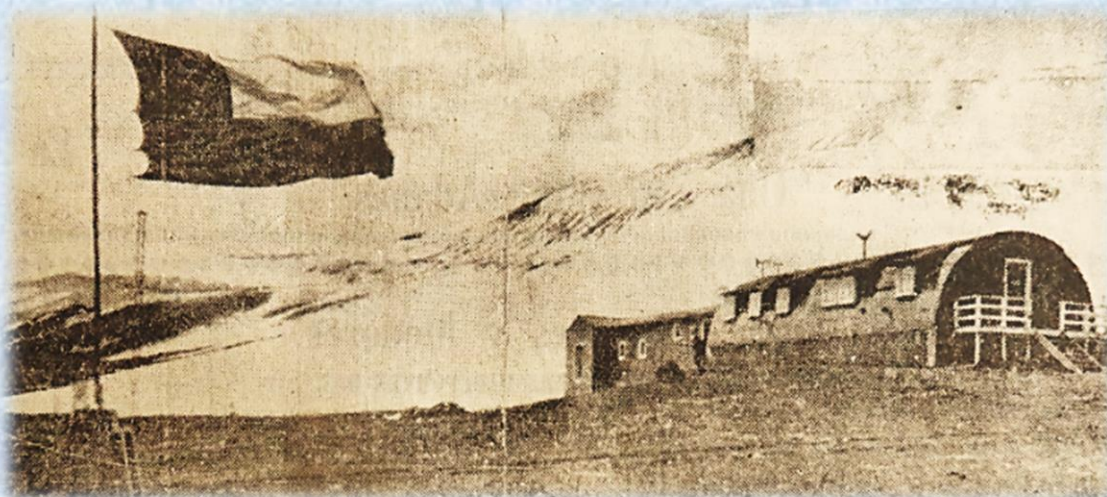
⁴⁷ Inaugurada el 18 de febrero de 1955 para consolidar la presencia de Chile, desarrollando actividades científicas de gran relevancia nacional e internacional al funcionar como “Centro Regional Meteorológico y de Telecomunicaciones”. Esta actividad fue reconocida y destacada en la Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Meteorología Antártica, celebrada en Melbourne Australia en 1966.



Ceremonia de cambio de mando. Entrega el CDB Jorge Iturriaga Moreira y asume el CDE René Miranda Buitano
(Gentileza del GAV Sr. Jorge Iturriaga Moreira)

Terminada la ceremonia, la dotación anterior se embarcó en el AP *Piloto Pardo* al mando del Capitán de Fragata Carlos Borrowman Sanhueza, nave que zarpó a las 14:40 horas con rumbo a la isla Livingstone, para inspeccionar con los helicópteros y el campamento de tres geólogos del INACH dejados allí el 29 de noviembre. Al alejarse, desde la nave, pudo observarse una columna de humo que se propagaba rápidamente.

En esos momentos ocurrió un fuerte temblor de tierra, más violento que los experimentados con anterioridad. A partir de las 15:00 horas, el promedio de la frecuencia de los sismos de intensidad grado cinco o superior alcanzó lapsus de cada 4 a 5 por minuto.



La base de la Fuerza Aérea de Chile "Pedro Aguirre Cerda" antes de la erupción volcánica del 4 de diciembre de 1967.
Ubicada en 62°56'00"S 60°36'00"O. Altura 14 metros al nivel del mar.

Aproximadamente a las 18:40 horas ocurrió un fuerte terremoto y una erupción volcánica vecina a la costa, frente a la bahía Teléfono, cercana a la base chilena en caleta Péndulo. La columna de humo negro y ceniza volcánica se elevó por sobre los 2.500 metros de altura y a medida que se fue agrandando avanzó sobre la base antártica de la Fuerza Aérea de Chile "Presidente Pedro Aguirre Cerda" por efecto del viento reinante, constituyendo un espectáculo impresionante, a la vez que pavoroso.

Media hora más tarde, el área estaba sumergida en la oscuridad. Este fenómeno destruiría las instalaciones, tanto las británicas de la base "John Biscoe" en la caleta Balleneros, como las instalaciones de la Base Antártica de la Fuerza Aérea "Pedro Aguirre Cerda", en la caleta Péndulo. Era necesario rescatar con vida a los hombres de ciencia y a los integrantes de las dotaciones que habían abandonado sus bases.



La base británica, a 6 kilómetros de la chilena, lanzó una llamada de socorro y echó sus botes al agua. Las dos naves de la flotilla antártica chilena, se encontraban en las cercanías, alejándose de la isla. La erupción fue avistada por el "Pardo", que en ese momento se encontraba a nueve millas al noreste de la isla Decepción. Inmediatamente el *Piloto Pardo* se acercó a investigar, experimentando durante su marcha una intensa lluvia de ceniza volcánica que oscurecía el horizonte. Desde ambos buques la visión era aterradora: podía verse un hongo de cenizas que se elevaba y que alcanzó en pocos momentos cerca de 2.500 metros de altura, mientras dos tercios de la isla se cubrían de barro y lava, con un intenso olor a azufre.



El "Pardo" regresó a la isla. Al llegar a los Fuelles de Neptuno, la nube alcanzaba a los 10.000 metros de altura y cubría completamente la isla. Ceniza, piedras, humo y gases saturaban la atmósfera, haciendo pensar que no quedaban supervivientes.

Testigos oculares vieron caer trozos incandescentes; cerca de la base cayó uno de aproximadamente 15 kilogramos de peso de lava sólida; y sobre el sector norte de puerto Foster, parcialmente cubierto por la banquisa, cayeron rocas de cerca un metro cúbico de volumen.

El dantesco escenario se tornó en extremo peligroso al no poder preverse su término. El personal de la base de la Fuerza Aérea trató de comunicarse por radio, llamando en diversas frecuencias, siendo captado en telefonía por el

AGS *Yelcho*. Se contestó su llamado sin obtener respuesta, pues a las 19:00 horas el comandante de la base, el Comandante de Escuadrilla (A) René Miranda Buitano, había ordenado cortar el poder eléctrico, en prevención de posibles incendios y bajar a los subterráneos de las instalaciones.

“Antes de descender, alertamos de la emergencia. Dimos la señal S.O.S. anunciando que el volcán estaba en erupción. Luego apagamos los motores, no teníamos electricidad, sólo unas velas nos alumbraban, pero no tantas para consumir el oxígeno. Estuvimos alrededor de tres horas en el subterráneo, ahí la situación se tornó difícil. Sin duda, que estar a oscuras y escuchar ruidos complicó el ánimo de la gente.”⁴⁸

A la fuerte erupción le siguieron algunos ruidos subterráneos, aunque sin movimientos de tierra. Aproximadamente a las 19:40 horas calmó la lluvia de piedras y lodo, persistiendo después una de granizo con polvo volcánico, que en una hora o menos cubrió toda la isla con una capa barrosa de un metro y medio de espesor, mientras tanto el agua de la bahía hervía y emanaba gases sulfurosos.



El nivel del mar en la caleta Péndulo experimentó fluctuaciones de unos dos metros de amplitud a intervalos de dos minutos. Después de algunas horas, la situación mejoró algo como para reponer el servicio eléctrico y de comunicaciones. Con ello, se estableció contacto en telegrafía con el AGS *Yelcho*.

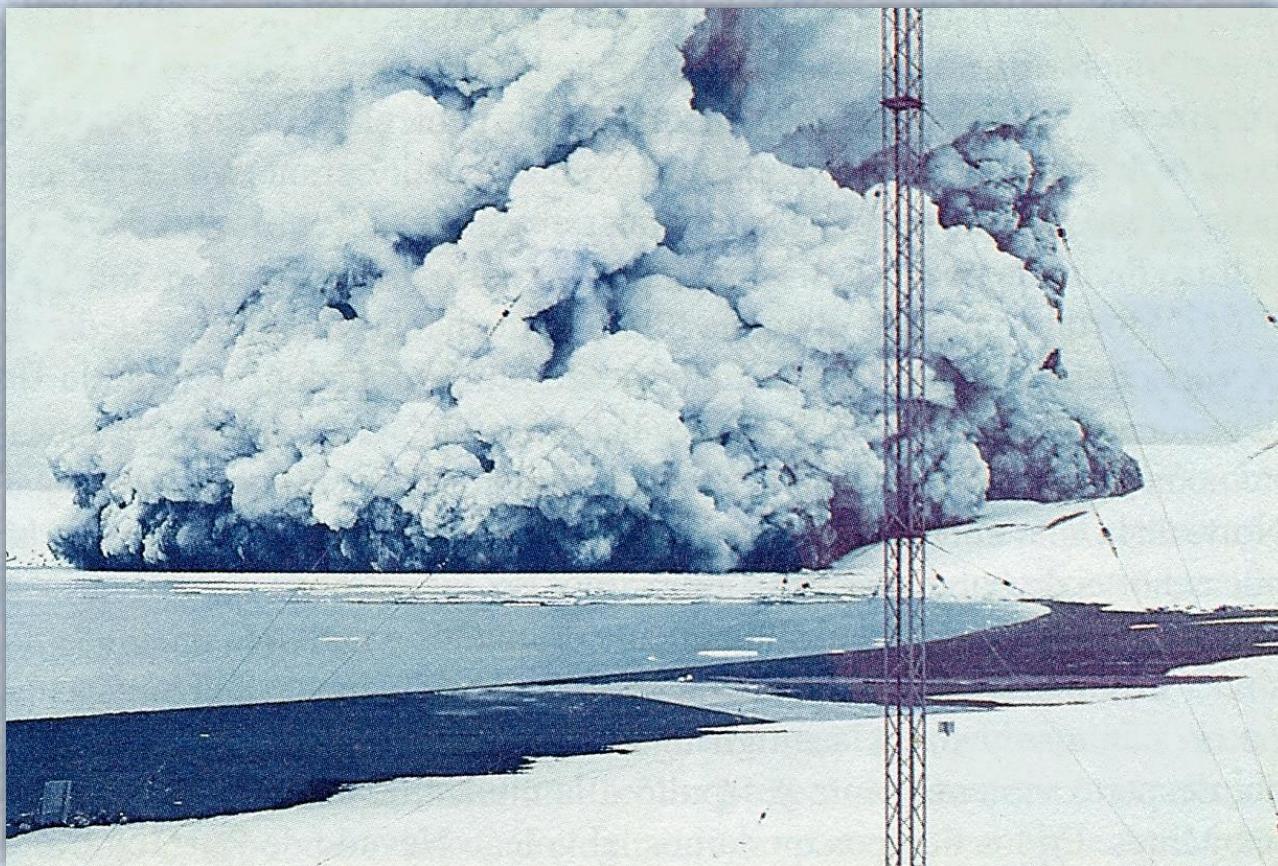
Los radiotelegrafistas lograron establecer comunicación con la base chilena y, ante el inminente peligro, se dio la orden a las 20:40 horas, de iniciar el desplazamiento de traslado de los 16 hombres que la integraban, a la base británica "Biscoe", desde donde se intentaría el rescate, ya que sobre la base Pedro Aguirre Cerda se apreciaba que había un notorio avance de material incandescente hacia sus instalaciones, producto de la erupción.

El desplazamiento del personal de la Fuerza Aérea fue en extremo peligroso, a la cabeza del grupo iba el Sargento 2° Radiooperador Uladislao Durán Martínez -quien había estado años atrás en aquella base y conocía mejor el camino hacia donde marchar- por las dificultades propias del camino y por las circunstancias agregadas por la intensa erupción. *“Las condiciones para marchar eran bastante complicadas. El volcán cuando hizo erupción tapó toda la isla, se vino una completa obscuridad y un núcleo atmosférico que produjo muchos rayos con electricidad estática, de inmediato debimos sacarnos todo elemento metálico y dejarlo en el camino, Cantamos el “Himno Camaradas” para seguir adelante, eso nos llenó de valor”* agregaría el coronel Miranda en uno de sus recuerdos⁴⁹.

Los hombres llegaron después de dos horas martirizantes a la base británica en caleta Balleneros, ciertamente extenuados, pero sin haber experimentado ninguna pérdida de vidas o daño mayor.

⁴⁸ Declaraciones del CDA (A) René Miranda Buitano. Revista Fuerza Aérea N°256. Enero – Abril 2012. Pág. 30

⁴⁹ Op. Cit.



Fotografía de la erupción. En primer plano está la antena de radio de la base Presidente Pedro Aguirre Cerda

El jefe de la base británica, Phillip G. H. Myers, en contacto de telefonía permanente con el “Pardo”, informó de inmediato esta novedad. En esa base cayeron unos dos y medio metros de ceniza volcánica y granizos del porte de un huevo de gallina y las fluctuaciones de marea fueron de un metro y medio de amplitud, con cinco minutos de intervalo entre pleamar y bajamar, ocasionando fuertes corrientes en los Fuelles de Neptuno que hacían imposible cualquier empleo de embarcaciones menores.

En los buques la visión era aterradora, el hongo de ceniza se mantenía a unos 10.000 metros de altura y la isla cubierta en sus dos tercios. Las pantallas de radar presentaban una mancha irregular que, naciendo de la isla, abarcaba unas 12 a 15 millas hacia el este y entre 6 a 8 en el sentido norte sur.

Durante la tempestad eléctrica que acompañó al fenómeno, al “Yelcho” le cayeron dos rayos, uno en la proa y otro en el palo de popa, sin consecuencias, y en ambos buques se acumuló una capa de ceniza sobre cubierta y puente de cinco centímetros.

Por ese motivo debieron arrojar al mar algunos tambores de combustible que llevaban en cubierta, para evitar explosiones de alcances imprevisibles.

Era imposible acercar el buque a la costa. La bahía interior estaba en ebullición, soplaban un vendaval de 40 nudos y las constantes explosiones lanzaban al aire una lluvia de piedras y lodo. Mientras tanto, el jefe de la base británica, Philip G. H. Myers, en comunicación radial con el Pardo, recomendaba que esta unidad no entrara en la bahía de isla Decepción, ya que peligraba seriamente su seguridad.

No obstante la advertencia, por parte de la Armada, el comodoro del Grupo de Tarea Antártico, Capitán de Navío Boris Kopaitic O'Neill, ordenó acudir presurosos al rescate. Durante toda la noche, el "Pardo" se mantuvo frente a la isla, soportando una lluvia constante de cenizas y piedras que tapizaron la cubierta.

La presencia del hongo provocó una tempestad eléctrica que anuló las comunicaciones por radio, aunque hacia el amanecer se escuchó una transmisión de la base británica informando que habían llegado los chilenos. A las 03:00 horas se dio la orden de proceder con el salvamento. Tuvieron que emplearse helicópteros, pues la marea oscilaba violentamente entre uno y dos metros.

Las condiciones meteorológicas eran malas, con un viento de treinta nudos de velocidad, un enrarecimiento de la atmósfera que dificultaba la recepción radiotelegráfica; la visibilidad escasa y ventisca de nieve que se sumaba al polvillo volcánico. Todo ello obligó a las dos naves reunidas a mantenerse en movimiento durante el resto de la noche y la madrugada del día 5 en las proximidades de los Fuelles de Neptuno.



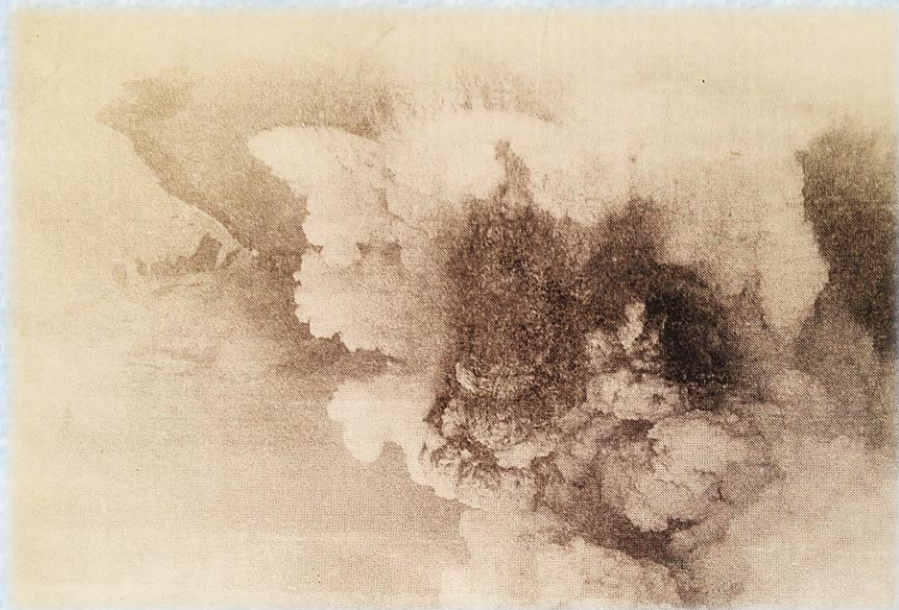
"Después del desastre: la dotación rescatada de la Base Antártica 'Aguirre Cerda'". (Revista Ercilla de Santiago, N°1.695, 13.12.1967)

Sólo poco después de las 07:00 horas de ese día se fondeó en las cercanías de la entrada de esa herradura que forma la isla Decepción y con los dos helicópteros del AP *Piloto Pardo*, piloteados por los tenientes primeros Fredrick

Corthorn Besse y Héctor Higuera Ormazábal, los que despegaron a las 07:17 horas desde la cubierta de vuelo de la nave, iniciándose así la tarea del peligroso rescate.

La situación para esos pequeños aparatos era en extremo seria, pues operaban en una atmósfera enrarecida, en una nube de polvillo volcánico, expuestos en cualquier momento a nuevas erupciones volcánicas, que ningún ser humano podía predecir, con sus equipos de radio sin contacto con el AP *Piloto Pardo* y con una visibilidad mínima, es decir casi ciegos.

Pero estos obstáculos fueron salvados con éxito y llegaron los helicópteros a la base inglesa, desde donde regresaron una y otra vez, con dos hombres cada uno por viaje.



"La enorme nube de gases y vapores de agua que ha formado la explosión de uno de los cráteres tenía ayer en la mañana más de 35.000 pies de altura, según calcularon los pilotos del cuadrimotor de la FACH que durante una hora sobrevoló la isla Decepción en la Antártida". Así titulaba el diario "La Prensa Austral" el 7 de diciembre de 1967. Con motivo de la catástrofe motivada de la destrucción de la Base Aérea Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda" una aeronave de la institución, el DC-6 N° 986 sobrevoló el 5 de diciembre de 1967, la zona afectada. Su tripulación estuvo integrada por el CDE Jorge Poblete Echegoyen, piloto; CDE Enrique Duque Pruneda, copiloto; CDE Samuel Mujica Verdugo, Navegante; sargentos Caupolicán Díaz, Héctor Orellana y el mecánico Cabo 1° Vicente Cordero.

Durante una hora y cuarenta minutos de tensa y anhelante expectación, donde más de uno se encomendó fervorosamente a la ayuda divina, fueron recibidos con imponderable alivio a bordo del Pardo, nave que a su vez, también permanecía sometida a fuertes balances por la inusitada marejada, los 16 chilenos y los 15 ingleses desde la base de caleta Balleneros.

La prioridad en el rescate fue para los británicos, ya que se esperaba que ahí estuvieran también nuestros compatriotas. Sin poder mantener contacto por radio entre ellos, los dos helicópteros del buque debieron volar en medio de la turbulenta lluvia volcánica que no permitía visibilidad alguna y que amenazaba con averiar y hacer caer los expuestos helicópteros.

No obstante, en repetidos viajes y en medio de una atmósfera enrarecida y con visibilidad mínima, se fue salvando a todos los hombres de ciencia e integrantes de las dotaciones, tanto británicas como chilenas, 31 hombres en total, que fácilmente podrían haber muerto en aquella asfixiante obscuridad.



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

Más, todavía era todavía necesario evacuar a los componentes de la base del destacamento argentino en la isla Decepción, que también habían abandonado su refugio hacia la rada Pingüinera⁵⁰, en la parte exterior de la isla, en su extremo suroeste, donde podían obtener mayor seguridad ante el fenómeno plutónico.

El AP *Piloto Pardo* y el AGS *Yelcho* partieron de inmediato a ese punto y en su derrota alcanzaron al veterano transporte argentino A.R.A. *Bahía Aguirre* del Grupo de Tareas Antárticas, con el cual se había establecido contacto radial y que se dirigía a ese mismo lugar para evacuar a sus compatriotas, de quienes había recibido señales de auxilio.

Los tres buques se mantuvieron frente a la rada Pingüinera y el AP *Pardo* ofreció la cooperación de sus helicópteros, que amablemente fue agradecida por el comodoro de la flotilla argentina, Capitán de Navío Jorge Alberto Ledesma, pero esta ayuda no fue necesaria pues el transporte A.R.A. *Bahía Aguirre* llevaba su propio helicóptero con el cual procedieron al rescate en condiciones más favorables.

Más tarde, el comodoro argentino y su jefe de Estado Mayor visitaron el "Pardo" para agradecer, en elogiosos conceptos, a sus camaradas chilenos su disposición y ofrecimiento de ayuda.

⁵⁰ Ver plano de ubicación de tareas en la página 88.



Plano de la isla Decepción con la ubicación de las bases durante la erupción volcánica, la chilena "Pedro Aguirre Cerda" en Caleta Péndulo, la británica "John Biscoe" en Caleta Balleneros, y la argentina "Destacamento Naval" en caleta 21 de mayo. (Ilustración gentileza del SOM (R) Carlos Saldivia Rojas. Fuente: Diario El Magallanes de Punta Arenas. 5.12.1967)

Una vez que ellos dejaron el buque insignia chileno, el "Pardo" y el "Yelcho" zarparon a puerto Soberanía, con los ingleses y chilenos rescatados. Esa misma tarde se coordinó con la nave británica RRS Shackleton una reunión en Soberanía para entregarles los evacuados de la base inglesa. Ese buque había zarpado en auxilio de sus compatriotas desde puerto Stanley, en las islas Falkland, para trasladarlos de vuelta a esas islas y, luego evacuarlos al Reino Unido.

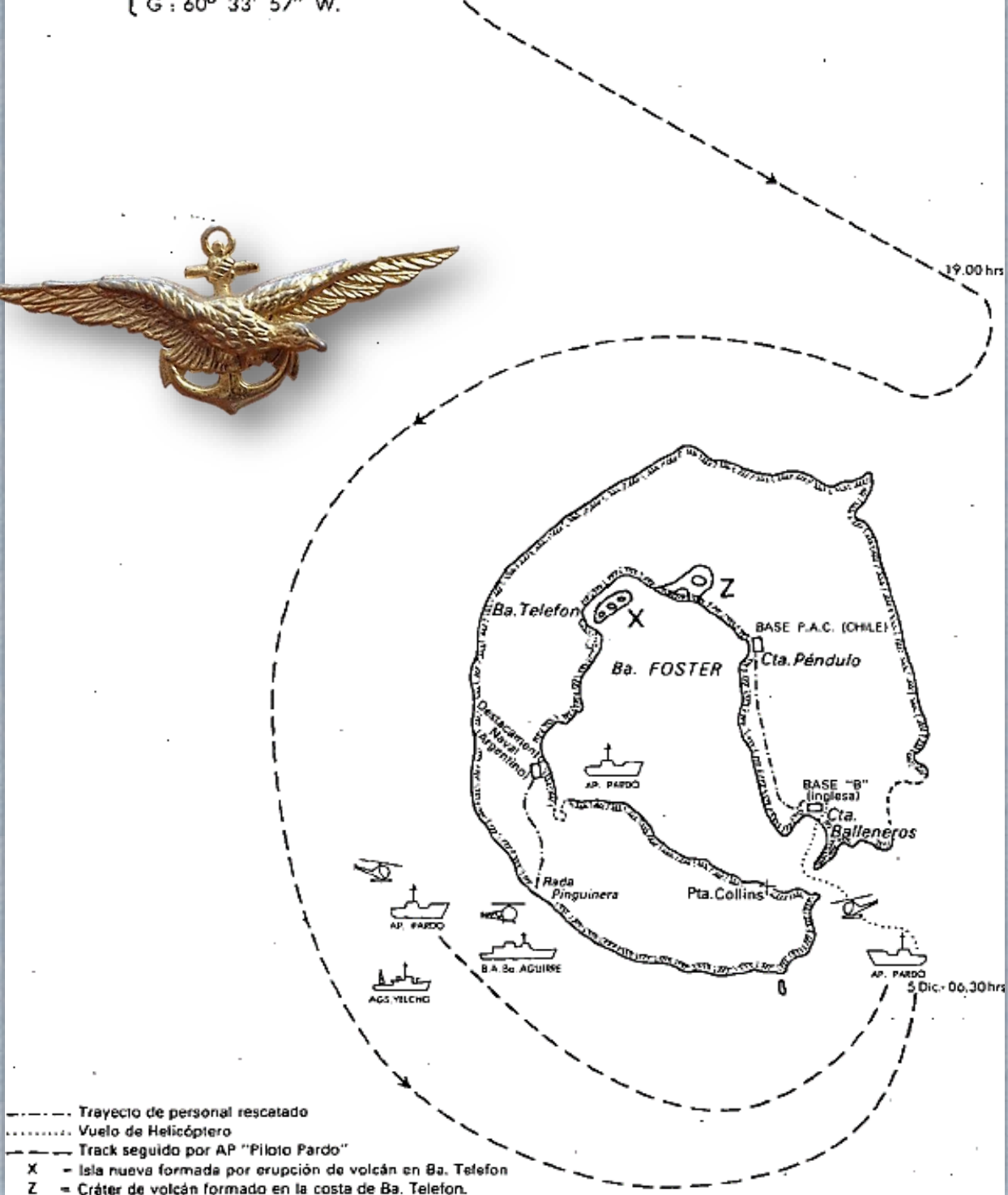
En enero de 1968, el AP *Pardo* volvió a Decepción para investigar el alcance del fenómeno y los daños sufridos en la base. La erupción había levantado una isla en la bahía Teléfono, de 1.250 metros de largo, orientada de suroeste a noroeste, 70 metros de altura y 500 metros de ancho, con tres cráteres, el mayor de los cuales de 200 metros de diámetro, que aún continuaban emanando vapor y gases sulfurosos.

ISLA DECEPCION

Pta. Collins { L : 62° 59' 44" S.
G : 60° 33' 57" W.



AP. PARDO 4 Dic. 1967-18.00 hrs.



Esquema de tareas de rescate realizadas. Publicado en el "Anuario de la Marina de Chile", Tomo 42, 1964-1969

En la costa noroeste de puerto Foster se había formado otro cráter a 1,5 millas náuticas de la base chilena, de 400 metros de largo y 200 de ancho. El AGS *Yelcho* efectuó un completo sondeo de puerto Foster y constató que no había variaciones batimétricas considerables, inclusive en las cercanías de la nueva isla producida por la erupción.



En este mes de diciembre, a 53 años de lo ocurrido, el Capitán Carlos Valenzuela señaló que *“esta heroica acción en la cual un grupo de hombres arriesgó su vida por la de sus camaradas debe motivar a las nuevas generaciones y en especial a nosotros que estamos iniciando nuestra estadía, debemos tener conciencia que la capacidad de sobreponernos a las adversidades, el trabajo en equipo, el temple y el profesionalismo, nos permitirá sortear con éxito cualquier escollo que el destino nos presente permitiendo así cumplir con la misión que la institución y la patria nos encomendó”*.

Foto aérea de la ceremonia por el 53° aniversario del rescate aeronaval en Isla Decepción.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Bravo Flores, Sergio. **Bases y actividades de la Fach en la Antártica**. Revista Fuerza Aérea. Volumen XXXIX. N°152. Enero – Marzo de 1980.

Bruna Greene, Hugo. **Rescate de Científicos Ingleses en Isla Decepción-Antártica Chilena**. Revista Skua N°1/2020

Iturriaga Moreira, Jorge. **Infierno en Isla Decepción**. Gráfica Quilicura, marzo de 1999

Tromben Corbalán, Carlos. **La Aviación Naval de Chile**. Segunda edición. MP&Vising Editorial. 1998

Saldivia Rojas, Carlos. **A 50 Años de los rescates en la Antártica Chilena por helicópteros de la Aviación Naval**. Revista Aerohistoria N°3/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Diario “La Prensa Austral” el jueves 7 de diciembre de 1967

Revista Fuerza Aérea N°256. Enero – Abril 2012. **Infierno en la Antártica. El día que explotó la isla Decepción**

Revista Ercilla de Santiago, N°1.695, 13.12.1967

Documentación facilitada por el CDA. René Miranda Buitano al archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

La historia del rescate aeronaval en Isla Decepción en 1967. <https://www.armada.cl/armada/antartica-chilena/la-historia-del-rescate-aeronaval-en-isla-decepcion-en-1967/2020-12-15/092649.html>

<https://www.histarmar.com.ar/Antartida/BuquesAntarticos/BahiaAguirre.htm>

www.armada.cl

Nota: Especiales agradecimientos a los señores René Miranda Buitano, Jorge Iturriaga Moreira, Walter Foral Liebsch y Carlos Saldivia Rojas por la documentación facilitada.

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" (3er Trimestre Año 2020); muy notable y estoy complacido al leerla; magníficos todos sus temas, contenidos e historia. Excelentemente bien documentados. -

Attos. Saludos,

Brigadier Director encargado:

Humberto H. Limongi Sánchez

Centro Caballeros del Orden

Estimado Norberto.

Creo que es mi deber felicitarte por tu abnegada, permanente y silenciosa labor en rescatar nuestra historia en el ámbito aeronáutico y ahora a través de la revista Skua, reflejar nuestro patrimonio histórico en la Antártida.

Sobre todo cuando nuestro país, a través de un nuevo estatuto reitera nuestros derechos soberanos sobre el territorio antártico y espacios marítimos que por derechos nos pertenece, sin embargo nuestro espacio aéreo queda al debe, hay muy poco sobre los derechos de nuestro país sobre el espacio aéreo que cubre nuestro espacio territorial y marítimo, y menos aún sobre nuestro espacio ultraterrestre, solo que por mandato de lo OACI debemos administrar un vasto espacio aéreo. Esto es una opinión personal y puede ser equivocada, pero es lo que yo sentí al leer el proyecto de ley sobre el nuevo estatuto.

Reitero mis felicitaciones a tu labor y reconozco que muchos aviadores estamos en deuda con el Instituto Histórico Aeronáutico que presides con tanto entusiasmo y encomiable labor.

Un gran abrazo

José Huepe Pérez.

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,

Muchas gracias y nuevamente muchas felicitaciones por la excelente 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>

*Señor Presidente del "Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile",
don Norberto Traub Gainsborg:*

*Muchas gracias por el envío de la importante e interesante Revista "SKUA", la cual remitiré de inmediato a los
Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo".*

En lo personal, estuve en la Antártica chilena el año 1992.

Atentos saludos:

Julio Nanjari Valenzuela,

Secretario

ESTIMADO NORBERTO,

una vez más muchas gracias por el envío de la revista SKUA, que siempre leo con mucha atención.

Se aprende mucho de ella por sus interesantes y bien informados artículos y selección de excelentes fotografías. Sin duda es un documento para conservar y guardar como elemento de consultas futuras. Recibe un afectuoso saludo y un gran abrazo.

Francisco Vargas Avilés
Abogado.

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 SKUA, 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 penúltima 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 de 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

*Estimado Señor Director
Don Norberto Traub*

Con mucho agrado he leído muy detenidamente el tercer 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

*Señores
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

Con la presente acuso recibo de su siempre especial revista SKUA, N° 3, "Tercer Trimestre 2020", de lo cual soy un gran agradecido. Su completísimo material induce a dejar jornadas especiales para su lectura, y además de ello, todo el contenido que periódicamente incluye son hechos históricos normalmente muy poco conocidos.

Felicitaciones por el trabajo que realizan.

Saludos fraternos en Paz y Bien:

Oscar B. Silva Abarca
*Suboficial > Mayor 1960
"Veterano de Valdivia 1960 y del Beagle 1978"*

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 del rescate de las dotaciones de la base de la Fuerza Aérea de Chile "Presidente Pedro Aguirre Cerda" y de la base británica "John Biscoe", que hicieron en diciembre 1967 la Aviación Naval en conjunto a dos de sus emblemáticas naves antárticas.**

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
Claudio Cáceres Godoy
Daniel Contreras Ávalos
Manuel Mariño Reimann
Miguel Figueroa Ibarra
Walter E. Foral Liebsch

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