

I N S T I T U T O A N T A R T I C O C H I L E N O
=====

C A P I T U L O X I V
=====

XII.- O P E R A C I O N A N T A R T I C A
=====

1 9 5 7 - 1 9 5 8
=====

1 9 7 6

XII OPERACION ANTARTICA 1957 - 1958

I. INTRODUCCION.--

En Octubre de 1957 se concentraron en Valparaíso las unidades del Grupo de Tarea Antártico (G.T.A.) para la comisión del verano 1957/1958.

Comodoro del Grupo fue designado el Capitán de Navío Gustavo Cruz Cáceres y lo componían los siguientes buques:

Transporte "Angamos", Capitán de Fragata Jorge Román Pérez, buque insignia.

Patrullero "Lientur", Capitán de Corbeta Hugo Castro Jiménez.

Patrullero "Lautaro", Capitán de Corbeta Mario Poblete Garcés.

Transporte petrolero "Rancagua", Capitán de Fragata Adolfo Amenábar Castro.

En el "Angamos" fue embarcado un helicóptero naval tipo Bell, con flotadores, designándose jefe de la aviación embarcada al Capitán de Corbeta Carlos Acosta Ramírez.

El G.T.A. tenía como misión general relevar, reparar y reabastecer las bases nacionales; completar sus instalaciones técnicas. Cooperar al grupo científico en el cumplimiento de su plan de trabajos conforme a los compromisos de Chile para el Año Geofísico Internacional (A.G.I.); con el propósito permanente de afianzar los derechos jurídicos de la nación en su sector antártico.

La comisión de Ejército embarcada por la comisión la presidía el Teniente Coronel Germán Otto Muller.

La delegación del A.G.I. la presidía el Coronel de Ejército Oscar Avendaño Sepúlveda y entre sus integrantes figuró el periodista Sr. Jean Penson Du Terrail.

La Fuerza Aérea de los EE.UU. de A. comisionó en el G.T.A., por corto período, al aviador Sr. Neil Minckley y al Sr. Jack Wall, para que oficiaran de enlace en el vuelo que realizarían a la Antártica dos aviones de esa Institución.

Con motivo de los acuerdos internacionales antárticos, Chile, Inglaterra y Argentina intercambiaron oficiales navales como observadores.

Nuestro país designó al Teniente 2º Franklin González Rodríguez para embarcarse en el Grupo Naval Antártico Argentino y al Teniente 2º Hernán Cubillos Sallato en el H.M.S. "John Biscoe".

Para embarcarse en el G.T.A. Inglaterra designó al adicto naval de la Embajada de este país en Santiago, Capitán de Navío, Therence Harrel y Argentina al Teniente de Fragata Ricardo Di Martini.

En el Petrolero "Rancagua" visitaron la Antártica el Intendente de Llanquihue Sr. Mario Merchant y el secretario de la embajada alemana Sr. Bernard Wolf B.

II Descripción general de la campaña.-

1) Se realizó entre mediados de la primera quincena de Noviembre de 1957 y mediados de la primera quincena de Febrero de 1958.

2) El 5 de Noviembre de 1957 se concentraron en Punta Arenas el "Angamos", "Lientur" y "Lautaro", zarpando rumbo a puerto Wil

liams - canal Beagle, el día 9. El 11 continúan hacia la Antártica, para lo cual abandonan el canal Beagle por su boca oriental, poniendo enseguida rumbo hacia el sur de manera de tomar el paso Drake por el oriente de nuestras islas Picton Nueva y Lenox.

El "Angamos" y "Lientur" recalán al estrecho Bransfield por el estrecho Nelson y el "Lautaro" lo hace por el estrecho Boyd, después de cruzar el Drake con excelentes condiciones de tiempo.

El día 13 en la tarde los tres buques fondean en bahía Chile isla Greenwich. El patrullero "Lautaro" recalca de paso a isla Decepción para apreciar prácticamente el estado del hielo en las aguas de Bahía Foster, encontrándolo inoperable para el acceso de buques al interior de la isla; lo que, como se verá más adelante demorará el cumplimiento del reabastecimiento de la base Aguirre Cerda.

Al día siguiente de la llegada se inicia el reaprovisionamiento de la base Prat, con bastantes dificultades causadas por el estado del hielo en puerto Soberanía y congelamiento de las aguas del caletón Iquique, donde se encuentra el muelle para el desembarque de la carga.

El mismo día 14, el patrullero "Lautaro" da comienzo al reabastecimiento de las bases O'Higgins y Risopatrón y el 15 el de la base González Videla por el patrullero "Lientur".

El Reabastecimiento de la base Aguirre Cerda sólo pudo iniciarse un mes después, el 14 de Diciembre, fecha en que los buques logran penetrar teniendo aún que romper con sus proas una débil capa de hielo que persistía en el área norte de Bahía Foster y Caleta Péndulo.

En sus navegaciones para abastecimientos de las bases, los patrulleros constataron gran abundancia de hielos - témpanos y

pack-ice - haciendo necesario que adoptaran medidas de seguridad tanto navegando como en los fondeaderos.

3) El transporte "Angamos" desde su fondeadero en puerto Soberanía atiende las necesidades de toda índole de la base Prat, además de transbordar a los patrulleros la carga que trae del norte para las bases González Videla, O'Higgins y Risopatrón. También atiende permanentemente las necesidades del helicóptero para sus vuelos periódicos.

El 13 de Diciembre cambia fondeadero a isla Decepción, cala Péndulo, donde cumple para la base Aguirre Cerda la misma actividad logística que realizara en la base Prat.

El 29 de Enero de 1958 realiza dentro de isla Decepción un corto viaje hasta bahía 19 de Mayo.

Durante su permanencia en Péndulo el buque soporta cinco mg los tiempos del E. y tres del W.

El 4 de Febrero se dirige a Puerto Soberanía de donde zarpa en la mañana del día 6 en crucero de soberanía a bahía Almirantazgo. Navega el estrecho Fildes y reconoce la caleta de la boca SE. de él, entre la península Ardley y punta Suffield, como también caleta Potter.

En bahía Almirantazgo reconoce sus zonas más importantes, terminando por fondear en caleta Visca el mismo día 6 en la tarde, donde efectúa un rendez-vous con el rompehielos "San Martín", armada argentina, a fin de reintegrar a sus respectivos buques los oficiales observadores: Tenientes González y Di Martini, respectivamente. El transporte finaliza aquí sus tareas antárticas y queda listo para dirigirse al norte.

4) El día 18 de Diciembre el petrolero "Rancagua" zarpa de

Punta Arenas a la Antártica, específicamente con destino a caleta Péndulo, conduciendo carga y combustibles.

El Drake lo navega con buenas condiciones de tiempo; mar y viento del E. fuerza 3 - 4.

Desde 130 millas al norte de las Shetland observa presencia de grandes témpanos tipo tabular.

Toma el estrecho Bransfield por el estrecho Boyd, encontrando en ambos la presencia de numerosos témpanos de distintos tipos.

El día 22, en la tarde, fondea en caleta Péndulo e inicia la entrega de carga para las bases y combustible para las unidades del G.F.A. Asimismo, transborda al "Angamos" un grupo de doce operadores del A.G.I. que viajaban desde Valparaíso.

En la tarde del día 25 de Diciembre, cumplido su cometido logístico y embarcada las dotaciones relevadas de las cinco bases, zarpa con destino a Punta Arenas donde fondea en la mañana del 30, habiendo hecho escala en la base naval de puerto Williams - canal Beagle. En Punta Arenas da por terminada sus actividades antárticas.

5) El Patrullero "Lientur" encuentra en el paso Drake gran cantidad de témpanos tipo tabulares desde 20 millas antes de recalcar al estrecho Nelson y pack-ice en las dos bocas de él, en el estrecho inglés y en Bahía Chile. Las últimas tres horas de navegación la realizó con neblina cerrada.

La primera comisión que cumplió el "Lientur" fue el día 14 de Noviembre, al transportar desde puerto Soberanía a caleta Copper Mine - isla Robert -, bencina y carga destinada a los dos aviones norteamericanos que volarán al mando del Mayor USAF. Lesiter, dejándola en la playa, próxima al refugio. En la tarde regresa a Soberanía.

Al día siguiente, 15 de Noviembre, se dirige nuevamente a Copper Mine conduciendo personal de tripulación del "Angamos" para continuar trasladando la carga, con la cooperación del helicóptero, hasta la cercanía de la pista de aterrizaje. El Sr. Jack Wall, miembro del vuelo Lassiter, embarcado en el G.T.A., fue dejado en una carpa armada junto a la cancha de aterrizaje a cargo de los abastecimientos para los aviones. Regresa a Soberanía para volver a la caleta al día siguiente, 16, a fin de proseguir la preparación de la cancha y elementos para el apoyo del vuelo que se materializó a mediodía, sirviéndoles de radiofar el "Lientur", desde su fondeadero en Copper Mine.

El día 17 se dirige desde Soberanía a puerto Covadonga con abastecimiento para las bases O'Niggins y Risepatrón. Regresa el mismo día.

El día 20 de Noviembre se dirige a isla Decepción para comprobar las condiciones de navegabilidad de Bahía Foster, informando que se encuentra congelado desde 2,5 millas al sur de caleta Péndulo, con un espesor del hielo entre 50 a 60 cms. en el borde del pack. Pondea en caleta Balleneros

El día 21 zarpa rumbo a caleta Gloria con abastecimientos para la base González Videla. En la navegación entre las islas Decepción y Brabante el buque soporta un temporal del SW. fuerza 11. El día 23 vuelve a Soberanía, habiendo reabastecido los faros Condell y Prat en los estrechos de Gerlache e Inglés, respectivamente.

El 24 cumple nueva comisión a puerto Covadonga, regresando a su base al empezar el día 25.

Entre los días 26 de Noviembre y 8 de Diciembre el patrullero cumple una comisión a Punta Arenas.

El 9 de Diciembre se dirige a puerto Covadonga, de donde re

gresa a Soberanía el día 10.

El 13 zarpa con el "Angamos" y "Lautaro" de Soberanía a caleta Péndulo. En la navegación recala a Bahía Yankee y navega alrededor de isla Media Luna.

El 23 se dirige a puerto Covadonga, con corta escala en puerto Soberanía. El día 25 de Diciembre regresa a caleta Péndulo.

El 26 vuelve nuevamente a puerto Covadonga, donde permanece hasta el día 29 de Diciembre cooperando con un término medio de 22 hombres por día en los trabajos que se realizan en las bases. Vuelve a Isla Decepción - caleta Balleneros y Péndulo, sucesivamente.

El 30 se dirige a Soberanía de donde regresa a caleta Péndulo el día 31.

El 3 de Enero de 1958 zarpa a caleta Gloria; y el 4 se dirige a puerto Lockroy, continuando horas después a caleta Péndulo donde fondea cerca de la medianoche del mismo día. La navegación de los estrechos de Gerlache y Bransfield la realizó con mal tiempo del NE. y ENE. El día 6 vuelve a dirigirse a la base González Videla - Caleta Gloria. De esta base prosigue el 7 en viaje de Soberanía hacia el Sur, fondea en Lockroy. El 8 navega el canal Lemaire y fondea en islas Argentinas. En la tarde prosigue hacia el Sur y alcanza hasta la altitud 65º 21' Sur, donde debe regresar por el estado de los hielos: ice - bergs, brash y bandejones medianos en espesa concentración, sin horizonte claro visible. Vuelve a islas Argentinas.

El día 9 zarpa hacia el oeste, saliendo a mar abierto por el paso Francés y horas después toma nuevamente contacto con el pack cerrado que impide penetrar hacia el Sur. Bordea el pack hasta la cercanía de Isla Víctor Hugo, donde decide regresar a

Lockroy recalando por el Estrecho Bismarck.

El 10 zarpa a Bahía Paraíso y fondea en Caleta Skontrop. Prosigue fondeando en Caleta Gloria, canal Errera y finalmente Puerto Melchior.

El 11 de Enero zarpa a Isla Decepción siguiendo la ruta sur del Canal Schollaert, toma el Estrecho de Gerlache y al terminar el día fondea en Bahía Teléfono con fuerte viento del NW. El 12 cambia fondeadero a Caleta Péndulo.

El 13 se dirige a Puerto Covadonga donde permanece hasta el día 25 cooperando con personal del patrullero en el alistamiento de las dos Bases. El 26 fondea en Caleta Péndulo.

El 29 zarpa a Bahía Yankee - Isla Greenwich. Continúa a Isla Media Luna, donde también fondea. El mismo día regresa a Caleta Péndulo.

El 4 de Febrero, junto con el "Angamos" y "Lautaro" zarpa a Puerto Soberanía.

El 6 zarpa nuevamente con los otros buques hacia la zona oriental de las Shetland. Una vez en el Estrecho Bransfield el "Lientur" prosigue navegando independientemente hacia Caleta Potter - Isla Rey Jorge, donde fondea. Después de medio día continúa a Caleta Visca - Bahía Almirantazgo, para reunión con el resto del G.T.A.

Horas más tarde zarpan nuevamente, en forma independiente, con rumbo al Norte, a Puerto Williams, al cual recalca en la tarde del día 8 de Febrero, después de haber cruzado el Paso Drake en duras condiciones de navegación a causa de la mar muy gruesa y fuerte viento del weste que prácticamente soportó en la mayor parte del Drake.

El 10 de Febrero continúa hacia un punto cercano a Punta Arenas para reunión con el buque insignia y así proseguir el G.T.A. concentrado hacia el citado puerto.

6) El patrullero "Lautaro" en su recalada a Isla Decepción en la mañana del día 13 de Noviembre, encuentra pack de un metro de espesor, que sólo le permite aproximarse hasta 2.1/2 millas al Sur de Caleta Péndulo; prosigue a Soberanía.

Los días 14, 19, 23, 24, 26, 29 de Noviembre y 2, 16 y 25 de Enero de 1958, el buque realiza un total de nueve viajes a Puerto Covadonga para aprovisionamiento, apoyo logístico, construcciones y relevos de las Bases O'Higgins y Risopatrón.

Los días 15 de Noviembre; 10, 5, 23 de Diciembre y 20 de Enero de 1958, el "Lautaro" realiza otros cinco viajes, pero a Caleta Gloria para los mismos fines en la Base González Videla.

A mediodía del día 30 de Noviembre zarpa de Puerto Soberanía en demanda de Isla Laurie-Orcadas del Sur, objeto prestar asistencia al buque inglés "Shackleton" que lanzó S.O.S. cuando se encontraba al NE. y a 10 millas de la citada Isla (Lat. 60º 32' S y Long. 44º 26' W). Cuando el "Lautaro" se encontraba navegando a la altura de Isla Elefante y a unas 50 millas de distancia, recibe información del Shackleton, radiada a todos los navegantes cancelando su demanda de asistencia. El patrullero alcanzó a navegar 15 horas recibiendo viento del E. -por la proa- de 50 nudos. El 1º de Diciembre regresa a Puerto Soberanía. La participación del patrullero "Lautaro" fue especialmente refrendada por la Comandancia en Jefe de la Armada y posteriormente agradecida por la Embajada Británica en Chile.

El 9 de Diciembre reabastece el faro Piloto Pardo - Paso Lautaro, al norte del Estrecho Inglés y el 11 atiende trabajo técnico en el faro Prat.

El 21 de Enero de 1958 reabastece el faro Leucotón en el Estrecho de Gerlache.

Los días 9 y 11 de Diciembre, desde Caleta Copper Mine, apoya el traslado de tambores de bencina hasta la cancha de aterrizaje de Isla Robert, mediante el helicóptero del "Angamos".

El 19 de Enero de 1958 se dirige de Caleta Péndulo a Puerto Soberanía.

El 13 de Enero zarpa en un crucero de soberanía por la zona de las islas Shetland, islas Piloto Pardo, paso Antártico y Península Trinidad - Tierra de O'Higgins. Además de fondear en los puertos o caletas de ubicación de nuestras Bases: Soberanía, Covadonga y Copper Mine, lo hace también en: Isla Media Luna - Estrecho Mc Farlane; Caleta Balleneros - Isla Decepción y Bahía Esperanza - Paso Antártico.

El día 15 de Enero, tripulación del "Lautaro" desembarca en Cabo Valentino - isla Elefante del grupo Piloto Pardo y en la playa desde donde el año 1916 fuera rescatada la expedición inglesa de Sir Ernest Shackleton, por el escampavía "Yelcho" que mandaba el Teniente Piloto Luis A. Pardo, levantó una baliza de tres metros de altura y en asta de madera fue izado el Pabellón Nacional. Dejó dos tableros, uno con la bandera Chilena pintada y el otro con la siguiente inscripción: "Armada de Chile - Patrullero "Lautaro" - 15 Enero 1956".

El 16 de Enero zarpa de Bahía Esperanza y navega el Paso Antártico hacia el Sur. Sobrepasa el islote Paulet con 9/10

de hielo acuoso (Latitud 63º 34' Sur y Longitud 55º 36' W. 17:30 horas. día 16), donde a causa de las condiciones de hielo imperante decide volver por el mismo track. Al tratar de regresar, queda detenido al cerrarse el pack-ice por efectos de la corriente. Horas después logra avanzar lentamente costearo a escasa distancia las islas Paulet y Dundee; en el Paso Antártico encuentra 7/10 de hielo acuoso (07:00 hrs. día 17). Prosigue a Puerto Covadonga, de donde el día 18 continúa a Caleta Balleneros y de aquí a Péndulo.

El 20 de Enero zarpa a Caleta Gloria para proseguir el día 21 a Caleta Skontrop donde permanece fondeado hasta el día siguiente 22, en la tarde, que se dirige a Caleta Gloria y de aquí a Péndulo.

El 25 zarpa a Caleta Copper Mine y Soberanía y posteriormente a Puerto Covadonga, de donde regresa a Péndulo el 1º de Febrero.

El 4 de Febrero, con el "Angamos" y "Lientur", zarpa a Puerto Soberanía y el día 6, al igual que los otros buques, continúa hacia Isla Rey Jorge, fondeando independientemente, cerca de mediodía. en Caleta Potter y continuando horas después a Caleta Visca - Bahía Almirantazgo, donde se reúne al buque insignia y da por terminadas sus actividades antárticas.

7) En la tarde del día 7 zarpa de regreso al norte conjuntamente con el "Angamos". Ambos buques efectúan la travesía independientemente siguiendo la ruta oceánica: Paso Drake, Estrecho Lemaire. El Drake lo cruzan con mar gruesa y viento del SE - 45 nudos, en el primer día de navegación. En el segundo día navegan con viento y mar del SW. sobre 30 nudos, que se mantiene hasta recalar al Continente.

8) Dentro del Estrecho de Magallanes los patrulleros se reúnen al "Angamos" y el G.T.A. concentrado recaló a Punta Arenas en la mañana del 11 de Febrero de 1958.

9) La noche de Pascua fue celebrada a bordo estando los buques fondeados en:

"Angamos"	Caleta Péndulo
"Lautaro"	Caleta Péndulo
"Rancagua"	Caleta Péndulo
"Lientur"	Puerto Covadonga.

y el Año Nuevo al ancla en:

"Angamos"	Caleta Péndulo
"Lautaro"	Caleta Péndulo
"Lientur"	Caleta Péndulo
"Rancagua"	Punta Arenas.

10) Durante la campaña antártica los buques totalizaron 15.920 millas navegadas. Transportaron y desembarcaron en las cinco Bases un total de 590 toneladas de carga y abastecimiento.

11) El helicóptero del transporte "Angamos" cumplió un total de 80 horas de vuelo, apoyando en forma efectiva las actividades operativas del G.T.A., tanto logísticas como de carácter científico, como ser: enlace, reconocimiento, transporte de pasajeros y carga, fotografías y salvataje. Prestó cooperación muy importante en la concentración de los elementos logísticos con que se reabastecería el Mayor Lassiter en la cancha de isla Robert.

Se confirmó una vez más la importancia que reviste que los buques que componen un G.T.A., cuenten con helicópteros

embarcados, elementos que proporcionan a sus actividades náuticas mayor flexibilidad y seguridad.

III CONSTRUCCIONES.-

1) Cada Institución envió a la Antártica una partida de reparaciones para atender el reacondicionamiento y preparación de las respectivas Bases, a fin de asegurarles a sus dotaciones un período de aislamiento, en lo posible, sin dificultades o limitaciones materiales. Sin embargo, la participación de las dotaciones de las naves del G.T.A. en esta materia fue valiosa e indispensable; así como la cooperación de la maestranza del transporte "Angamos". De especial significación fue esta participación al tratarse de la reconstrucción de la Base O'Higgins después de su incendio parcial. En cuanto a la Base Risopatrón, prácticamente la Armada debió tomar a su cargo su reparación, alteración y alistamiento por no contar la organización para el A.G.I. con medios humanos especializados.

2) El estado glaciológico en Bahía Foster, que sólo desde mediados de Diciembre permitió la entrada de los buques hasta Caleta Péndulo, hizo necesario que el transporte "Angamos" prestara, con su personal y elementos, el máximo de apoyo a la Base Aguirre Cerda, a fin de recuperar el tiempo que se había perdido.

3) La Base Prat quedó reabastecida y lista el 7 de Enero de 1958.

La Base O'Higgins el 25 de Enero.

Base Risopatrón el 25 de Enero.

Base González Videla el 23 de Enero.

Base Aguirre Cerda el 3 de Febrero.

La cooperación de las tripulaciones del G.T.A. a las Bases (menos Base Prat) arrojó un esfuerzo total de 10.232 hombres/hora.

Los refugios quedaron recorridos y reabastecidos:

Copper Mine - Isla Robert el 9 de Enero

Bahía Yankee - Isla Greenwich el 20 de Enero

Buen Tiempo - Isla Decepción el 19 de Febrero.

4) En la Base Aguirre Cerda se terminaron y quedaron en servicio importantes trabajos:

a) Radiofaro P.A.C. en Caleta Teléfono. Aproximadamente a 500 metros de la costa, donde se encuentra el refugio de la FACH : Latitud 62° 55' 10" Sur, Longitud 60° 37' 20" Weste, se instaló la antena del radiofaro P.A.C. que se demarca al 022° verdadero y a 195 metros del canto SE. del cuerpo principal del refugio. Las características principales del radiofaro son las siguientes:

Consta de dos transmisores pareados con automático de seguridad que conecta el otro equipo en paralelo en caso de falla del equipo en servicio. La antena es del tipo vertical o mástil radiante.

Características de salida: "P.A.C."

Frecuencia de salida : 275 Kcs. largo de onda 1.009,9 mts.

Salida de antena : 1 Kw. frecuencia modulada

Altura antena : 21 mts.

b) Varadero para aviones marinos en Caleta Péndulo.

Está ubicado perpendicularmente en la playa. Demarca al 225° verdadero del canto SW. del cuerpo principal de la Base

Aguirre Cerda y a 100 metros de distancia.

Las características del varadero son: Pista circular de: diámetro exterior 42 metros y diámetro interior concéntrico, 20 metros.

Pista rectangular de 40 metros de largo que llega hasta la línea de bajas mareas. Ancho 22 metros.

El varadero está provisto, además, de un winche a mano instalado en el centro de la pista circular que permite un arrastre de hasta 5 toneladas.

IV.- RELEVOS DE LAS DOTACIONES DE LAS BASES.-

1) Los relevos se cumplieron en ceremonias revestidas de la mayor solemnidad, presididas por el Comodoro Gustavo Cruz y con asistencia de autoridades y delegaciones de cada Institución; además de la presencia de alguna de las naves del G. T.A. fondeada en el respectivo puerto. En cada Base se desarrolló el siguiente acto militar:

Izamiento del Pabellón Nacional, con honores de guardia armada.

Alocución por un Jefe de la respectiva Institución.

Misa de Campaña.

Lectura del Decreto de nombramiento de la nueva dotación.

Relevos con honores de Ordenanza.

2) Las nuevas dotaciones son las que se indican y asumieron en las siguientes fechas:

a) Base Prat - 27 de Noviembre de 1957.

Teniente 1º DC. Octavio Ehijo Moya
Teniente 1º DC. Sergio Stock Araya
Sargento 2º Enf. Ernesto Eilers Riveros
Sargento 2º DC. Luis Estay Estay
Cabo RT. Luis Alfred Alfaro
Cabo C. Arturo Espinoza Espinoza
Cabo C. Eliseo Gagiolo Espinoza

b) Base O'Higgins - 29 de Noviembre de 1957:

Capitán Ejto. Jorge Sanhueza Romero
Teniente " Oscar Ferhman Schefer
Teniente " Francisco Parada Campusano
Sub-oficial Mayor Francisco Bahamonde Vega
Vice 1º Gino Carrillo Antúnez
Cabo Héctor Silva Caroca
Cabo Daniel Arellano Candia
Cabo Ernesto del C. Contreras

c) Base Risopatrón - 29 de Noviembre de 1957:

Mayor Ejto. Pedro Medina Arriaza
Capitán " Baldur Radical P.
Sr. Cristián Soruco Z.-V.
Sr. Fernando Merani Balanda
Sr. Arriagada
Sr. Carlos Sheiding Soder
Sr. José Fernández González
Sr. Juan Morel Gumucio
Sr. Raúl Weber Bustamante
Sub-oficial Mayor Jorge Toro Lobos
Sargento 1º Guillermo Heredia Espinoza
Sargento 1º Ricardo Echeverría
Sargento 2º Pedro Hoss Moreira

Sargento 2º Luis Martínez Berton
Soldado Ricardo Ramírez

d) Base González Videla - 6 de Diciembre de 1957:

Capitán de Bandada Tulio Vidal Corvalán
Teniente FACH Luis Valdés Valdés
Sr. Sergio Merino Cerda
Sr. Sergio Cisternas Sánchez
Sr. Leopoldo Benítez Herrera
Sr. César Burotto Díaz
Sgto. 1º Luis Olcase Oliva
Sgto. 1º Víctor Núñez Cateño
Sgto. 2º Luis Osses Guiñez
Sgto. 2º Ramón Fajardo Oyarzún
Cabo Elías Toro Araos
Cabo Miguel Tala Moreira

e) Base Aguirre Cerda - 17 de Diciembre de 1957:

Capitán de Bandada Eduardo Fornet Fernández
Teniente FACH Rodolfo Mathei Aubel
Sub-Oficial Jorge Silva Araos
Sgto. 2º Mario Torres Espinoza
Cabo Oscar Medina Díaz
Cabo Eleazar Espinoza Molina
Cabo Jorge Alzamora Lobos
Soldado Miguel López Yévenes

3) Las dotaciones relevadas de la Base O'Higgins y refugio Los Gemelos, que el petrolero "Rancagua" transportara de regreso a Punta Arenas volvían cada una reducidas en un oficial, como consecuencia de un accidente que el 12 de Agosto de 1957,

esto es, en pleno período de aislamiento antártico, sufriera una patrulla de Ejército mientras realizaba un viaje de exploración en el área de Base O'Higgins.

Estos oficiales cayeron en una grieta que era invisible al ojo humano por encontrarse oculta bajo una capa de nieve. Ellos fueron los Tenientes Sergio Ponce Torrealba (refugio Los Gemelos) y Oscar Inostroza Contreras (Base O'Higgins). Nada se pudo hacer por rescatarlos con vida y sólo tiempo después se logró extraer los despojos mortales del Teniente Inostroza. Los restos del Teniente Ponce han quedado para nunca volver bajo las capas de hielos eternos.

Con el desaparecimiento de estos dignos oficiales se completan cuatro víctimas de las Fuerzas Armadas que han pagado un tributo de sangre en beneficio del esfuerzo de Chile afianzando sus indiscutibles derechos antárticos.

V.- INCENDIO EN LA BASE O'HIGGINS.-

El día 27 de Noviembre de 1957, encontrándose fondeado en Puerto Covadonga el patrullero "Lautaro" - Capitán de Corbeta Mario Poblete - entregando abastecimiento para las Bases O'Higgins y Risopatrón, se declaró un violento incendio en la Base O'Higgins por inflamación de una estufa, alcanzando a destruirse el ala de madera correspondiente a dormitorios, enfermería y oficina de la Comandancia. El tipo de material de la construcción permitió que el fuego tomara cuerpo rápidamente y a no mediar la presencia de un patrullero en el puerto, probablemente la Base habría sido totalmente consumida por las llamas y existe consenso que también habría tomado las construcciones de la Base Risopatrón, dada la cercanía.

El buque reaccionó con rapidez extraordinaria y en forma

acertada; debió conjugar dos problemas: uno de carácter náutico al tener que cambiar fondeadero y acoderarse a tierra a distancia mínima en un área de aguas con profundidades poco conocidas cerca a la ribera como para maniobrar con seguridad una nave del calado del patrullero. La segunda actividad, de índole técnica consistió en atacar el fuego con todos los medios disponibles; mangueras, extinguidores, etc. Conjuntamente con el trabajo de la tripulación del "Lautaro" actuaron también con abnegación y sacrificio, las dotaciones de las Bases O'Higgins y Risopatrón.

Evaluada los daños, el jefe de la Base O'Higgins, a pesar de haber destruido toda la habitabilidad, en gesto activo, decidió que no había razón para evacuarla temporalmente.

Vino enseguida una obra de envergadura, como fue reconstruirla en tiempo mínimo y durante la permanencia del G.T.A. en la zona. Ello sólo se logró gracias a la capacidad realizadora que posee toda unidad naval, como consecuencia de lo que el mismo medio le impone por su propia seguridad y la complejidad de su operación técnica, que exige de la tripulación una alta especialización. Durante los trabajos de reconstrucción debió permanecer un patrullero permanentemente destacado en puerto Covadonga. Junto a este personal naval se desempeñó con efectiva eficiencia y abnegación el personal de la partida de reparaciones del Ejército, así como la propia dotación de la Base afectada.

VI.- VUELO DESDE EL CONTINENTE A LA ANTARTICA DE DOS AVIONES (DC-3) USAF., AL MANDO DEL MAYOR J.W. LASSITER.-

1) El 14 de Noviembre de 1957, el "Lientur" trasladó hasta Caleta Copper Mine 31 tambores de bencina y 2.500 libras de equipo norteamericano para enseguida ser conducidos al costado de la pista de aterrizaje de Isla Robert.

El día 15, en cuanto las condiciones meteorológicas lo permitieron, se reconoció con el helicóptero del "Angamos" la isla Robert, con el propósito de ubicar la cancha de aterrizaje que fuera demarcada durante la operación antártica del verano anterior 1956/1957 y los tambores de bencina que se depositaron en esa oportunidad. No se encontró señalización alguna y tampoco se logró ubicar los tambores debido al espesor de la nieve.

Se comprobó que el estado de la nieve era apropiado para el aterrizaje de aviones con skies (resistencia de un hombre con skies).

Debido a las condiciones variables del tiempo, el traslado del equipo, que incluía una carpa, se realizó por tierra - dos horas de marcha a pie, desde Caleta Copper Mine - como por helicóptero. El personal que hizo el viaje por tierra se encargó de señalizar la pista, marcándola con tableros de madera de 1x1 metros pintados a cuadros negros y amarillos. Se colocaron 20 tableros a un sólo lado de la pista, espaciados aproximadamente 150 metros (2.850 metros de largo).

La pista quedó aproximadamente en la misma ubicación que la marcada en la comisión del año anterior, con un cabezal weste en Latitud 62° 21' Sur y Longitud 59° 35' Weste, orientada al 086° - 266° verdadero.

El 16 de Noviembre todo estaba listo y el equipo y tambores depositados contiguo a la pista.

2) El día 16 de Noviembre de 1957, con pronóstico de tiempo favorable los dos aviones despegaron desde Ushuaia -

Tierra del Fuego, Argentina - a las 7:40 hrs., debidamente acondicionados para volar y aterrizar en suelo de nieve. A las 12:35 hrs. aterrizaron sin contratiempos, procediéndose de inmediato a las faenas de combustible y carga, asistidos por personal del G.T.A.

Durante el vuelo el "Lientur" les proporcionó señal de radiofaro en 575 Kcs., desde su fondeadero en Caleta Copper Mine, con excelentes resultados, según informaron los pilotos. Además de esta ayuda a la navegación, se tomaron medidas de seguridad para el momento del aterrizaje, como ser: patrulla de exploración y salvataje a cargo de personal de Ejército; partidas de sanidad, de extinguidores, de despeje de la pista para el caso de accidentarse el primer avión; helicóptero listo, etc.

Además de la señalización de la cancha, se emplearon tarros de humo para indicar la dirección del viento. La bandera Chilena se mantuvo izada en un asta de cuatro metros.

A causa de las malas condiciones del tiempo en los días siguientes al aterrizaje, los aviones y tripulaciones debieron permanecer durante cinco días en isla Robert, manteniéndose con ellos contacto diario por radio desde el "Angamos" al ancla en puerto Soberanía y proporcionándoseles todas las informaciones meteorológicas del caso.

El día 22 de Noviembre, a las 11:25 horas, pudieron continuar su vuelo hacia el Sur, con destino a la Base U.S.A. Ellsworth con alternativa en Mobiloil Bay.

Durante el vuelo se mantuvo permanente contacto radial con ellos hasta el máximo alcance, incluso mediante el "Lientur" que navegaba entre isla Decepción y Caleta Gloria.

A las 18:30 horas aterrizaron en isla Steel en latitud 71° 00' Sur y Longitud 60° 30' Weste, debido a condiciones desfavorables del tiempo. Este fue el último contacto que se tuvo directamente con los aviones.

Los aviones fueron recibidos en Isla Robert personalmente por el Comodoro del G.T.A., Capitán de Navío Gustavo Cruz a quién el Mayor Lassiter le expresó en forma elevada sus agradecimientos por la eficiente cooperación que prestara a los aviones.

VII.- ACTIVIDADES TECNICAS Y CIENTIFICIAS.-

A.- Hidrografía.-

1) Todos los faros del sector antártico nacional, quedaron reabastecidos y debidamente recorridos: faros Condell, Prat, Piloto Pardo, Andressen y Leucotón.

2) El radiofaro de la Fuerza Aérea quedó operando normalmente y bajo control de la Base FACH Aguirre Cerda. El radiofaro tiene como misión primaria atender las necesidades de la navegación aérea.

3) En isla Decepción - Caleta Péndulo - se instalaron balizas de enfilación para el fondeo de las anclas cuando los buques se acoderan a tierra. Están ubicadas a 50 metros al E. del faro Andressen y enfiladas al 180° verdadero. Son especialmente apropiadas para buques de esloras entre 100 y 120 metros. Son de forma piramidal y terminadas en cruz: pintadas a franjas rojas y amarillas.

4) Durante sus navegaciones los buques prosiguieron los trabajos de batimetría, rectificación de detalles topográficos

de las cartas y recopilación de antecedentes para ampliación del derrotero antártico.

B.- Meteorología (Meteorólogo Sr. Gastón Guzmán Alfaro):

Los pronósticos y estudios meteorológicos abarcaron la zona de los canales australes, paso Drake y región sub-antártica. Se confeccionaron tres mapas diarios, 8:00 - 14:00 y 10:00 hora oficial de Chile, dando informaciones meteorológicas generales cada 8 horas, a las 10:00 - 17:00 y 21:30 horas. Para estos efectos la zona de operaciones del G.T.A. se dividió en tres sectores:

- a) Sector canales australes y Drake Norte.
- b) Sector Drake Sur, Shetland del Sur y Bransfield.
- c) Sector Estrecho de Gerlache, hasta Bahía Margarita.

Se clasificaron específicamente el camino recorrido por los centros depresionarios, zonas de avance y sus efectos.

Se emitieron pronósticos locales para las diversas comisiones de los buques del G.T.A. y del helicóptero y pronósticos aéreos para el vuelo de los aviones del Mayor J.W.Lassiter USAF.

Durante la comisión se experimentó en general condiciones de tiempo más que regulares, con bonanzas transitorias de corta duración. En Diciembre se alcanzó el más alto porcentaje de días operables en cuando a condiciones meteorológicas, lo que no coincidió con las condiciones desfavorables del estado glaciológico general de la zona.

De la confrontación con las experiencias obtenidas en comisiones de años anteriores, se puede deducir que los meses

mejores para operar en la Antártica no siguen un orden cronológico ni secuencia alguna, dependiendo enteramente del ciclo anormal que siguen las depresiones.

Las condiciones de operación en la zona sub-antártica durante la presente comisión, pueden resumirse en el siguiente cuadro:

Mes	% operable Buques	% operable aviones	% días aptos trabajos en tierra.	% días mal tiempo
Noviembre	80	46	80	30
Diciembre	80	50	95	30
Enero	90	35	95	46

Del cuadro anterior resalta visiblemente el porcentaje mayor de operables con buques, a los operables con aviones, lo que se explica porque los factores que afectan a la navegación son especialmente el viento y en parte la visibilidad, independientemente de la nubosidad y corriente de las capas altas. El porcentaje de días completamente despejados fue muy reducidos.

Para el Comodoro del G.T.A. la incidencia real de la meteorología en el desarrollo de la campaña, fue la siguiente:

" Las condiciones meteorológicas reinantes fueron en general muy buenas, tanto en la travesía del Drake como durante la permanencia en la Antártica, durante la cual se registraron 27 malos tiempos, que en ningún momento afectaron la seguridad de los buques."

El paso de centros depresionarios en sucesión reducen al

mínimo el planeo de viajes aéreos de larga duración, ya que el tiempo estable es de corta duración.

Del trazado de mapas y estudio de la actividad frontal puede concluirse que los sistemas depresionarios que se presentaron a la altura del grupo Los Evangelistas por el W., alcanzaron un porcentaje de 46% originando bastante actividad frontal en la región de los canales australes y norte del Paso Drake. Esta actividad repercutió en el sector del Bransfield con tiempo amenazante y cubierto, vientos del E. hasta 30 nudos. En la mayoría de los casos su desplazamiento general llevó una dirección SE. hasta latitud 59° Sur, aproximadamente, continuando luego en dirección E. o NE.

Los centros de baja que se aproximaron por el W. del Paso Drake llegaron a un porcentaje de 22%. Estos afectaron también la región austral del continente, pero su mayor actividad frontal cubrió la zona comprendida entre las islas Shetland hasta el Estrecho Bismarck. Sus efectos produjeron fuerte mal tiempo con nevadas o ventiscas; vientos del NE. de 30 a 40 nudos, con ráfagas superiores a 50 nudos. Su presencia fue acusada con descensos barométricos constantes y lentos. La duración aproximada de los efectos de estas depresiones fue de 48 horas. Su curso en general fue en dirección SE., teniendo efectos post frontales violentos y de corta duración con vientos del WSW, superiores a 40 nudos.

Las depresiones ciclónicas presentadas al Sur de Bahía Margarita alcanzaron un porcentaje de 32%. Al llegar al continente antártico siguieron su trayectoria bordeando la costa W. del mar de Bellingshausen acusando un descenso constante e insistente en las estaciones de las Bases; sus efectos frontales se caracterizaron por nevadas, ventiscas y vientos del NW. y N., alcanzando velocidades de 50 nudos con ráfagas. Fueron de larga duración superando las 48 horas, debido a

que su desplazamiento es refrenado por la configuración topográfica de la costa.

Conclusiones.- De acuerdo con las primeras manifestaciones de aproximación y desplazamiento de los sistemas depresionarios clasificados en el párrafo anterior, las estaciones meteorológicas básicas para ubicarlos son:

a) Centros depresionarios que avanzan al W. del grupo Los Evangelistas: San Pedro, Evangelistas y Diego Ramírez.

b) Centros que cruzan el Paso Drake: Evangelistas, Diego Ramírez y estaciones de las Islas Shetland.

c) Centros que avanzan desde el Sur de Bahía Margarita: Bahía Margarita, Islas Argentinas y Melchior.

Las depresiones que acusan efectos más violentos para la zona de operaciones del G.T.A. son las que avanzan de Bahía Margarita, frecuentemente quedan estacionarias en la región costera manteniendo el tiempo amenazante durante dos o más días. Cuando el centro de la depresión se estaciona en la zona del Bransfield y Gerlache, solamente presentan nevazones, neblinas y precipitaciones intermitentes. Son días operables para la navegación marítima, sin fuertes vientos, pero impiden la operación aérea por la visibilidad reducida y el techo bajo.

C.- Glaciología.-

A la recalada a la Antártica (13 de Noviembre) se pudo observar gran cantidad de hielos, apareciendo los primeros grandes témpanos tabulares a 250 millas de las Islas Shetland y las Shetland mismas cubiertas y rodeadas de todas las variedades de hielo conocidos. Bahía Foster - Isla Decepción - fue

reconocida y encontrada totalmente congelada con barrera de hielo de sobre un metro de espesor y por consiguiente inoperable para el tipo de buques que componían el G.T.A. En Puerto Soberanía - Bahía Chile - lugar seleccionado para iniciar la comisión, existía gran cantidad de témpanos tabulares y la barrera de hielo provocó algunas interferencias en las labores; el caletón Iquique se encontraba totalmente congelado.

Los patrulleros encontraron abundantes hielos en el track en sus comisiones a Puerto Covadonga y Caleta Gloria y en estos fondeaderos debieron permanecer constantemente alertas a causa de los numerosos témpanos que se acercaban a los buques.

En los cruceros de Soberanía el "Lientur" alcanzó hacia el Sur hasta el paralelo 65º 25' Sur - Longitud 64º 25' Weste, deteniéndolo el compacto hielo existente. El "Lautaro" quedó aprisionado por la barrera desde las 17:30 horas del día 16 de Enero de 1958 hasta las 7:00 horas del día 17, en Latitud 63º 34' S. y Longitud 55º 36' W. - Mar de Weddell, al Sur del Paso Antártico.

Como apreciación general se puede considerar que la llegada a la Antártica el día 13 de Noviembre fue algo prematura, para un año como 1957 de un invierno atrasado y riguroso.

Como complemento a esta apreciación glaciológica general, se transcriben las observaciones que registrara el patrullero "Lautaro" a lo largo de sus comisiones:

a) Mes de Noviembre.- Desde la recalada a la Antártica y hasta fines de mes, la mitad de Bahía Foster - Isla Decepción- estuvo cubierta por 10/10 de pack-ice de aproximadamente 1,6 metros de espesor que sólo permitía llegar quebrando el hielo hasta 2.1/2 millas al Sur de Caleta Péndulo.

En un radio de 15 millas desde Puerto Covadonga se encontró gran cantidad de témpanos tabulares y fajas de hielo acuoso.

Durante la segunda quincena, se observa en las recaladas a Puerto Soberanía y Puerto Covadonga hasta 3/10 de hielo acuoso, hummoks y pankake - ice en cantidades variables.

b) Mes de Diciembre.- Día 3 encuentra el Canal Lautaro - Estrecho de Gerlache - cerrado por 8/10 de hielo acuoso. Canal Neumayer 4/10 de hielo acuoso.

Estrecho de Gerlache afectado por abundante hielo acuoso que cubre hasta 6/10 desde islote Guesalaga.- Faro Leucotón al Sur.

c) Mes de Enero.- Desde 20 millas de Puerto Covadonga abundancia de témpanos tabulares y fajas de 7/10 de brash.

Día 16, encuentra el paso Antártico cerrado por 9/10 de brash.

En latitud 63° 34' Sur y Longitud 55° 36' Weste se observa hacia el SE. cerrado por 10/10 de pack-ice y brash.

=====