

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

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

1 9 5 3 - 1 9 5 4

VIII.- OPERACION ANTARTICA 1953/1954.

I.- INTRODUCCION.-

Para la Campaña Antártica correspondiente al período de verano del año 1954, la Armada dispuso que el Capitán de Navío Alfredo López Costa fuera el Comodoro del Grupo de Tareas que tendría bajo su responsabilidad la materialización de la operación.

La organización del Grupo de Tareas estuvo constituida por los siguientes buques:

Transporte petrolero "Rancagua", Capitán de Fragata Vicente Reyes Vargas.

Fragata "Covadonga", Capitán de Fragata Raúl del Solar Grove.

Patrullero "Lautaro", Capitán de Corbeta Patricio Carvajal Prado.

Patrullero "Lientur", Capitán de Corbeta Mario Mutis Osuna.

El transporte "Rancagua" llevaba embarcados el siguiente material de la Fuerza Aérea, con sus correspondientes tripulaciones:

Un hidroavión de dos flotadores De Havilland Beaver, monomotor, ala alta, capacidad 5 plazas, gemelo del que se empleara en la VIIa. Campaña a la zona Sur.

Un helicóptero Bell modelo 47 D 1.S. Esta máquina constituye en su género el primer helicóptero chileno que volara en nuestro sector antártico; así como lo fuera el año 1947 el hidroavión Vought Sikorsky Nº 308 que integraba la Ia. Comisión.

El Comodoro López normalmente izó su insignia en el petrolero "Rancagua", transbordándola cuando viajaba en otro de los buques bajo su mando. Predicamento practicado también en las campañas anteriores y que es concordante con las costumbres del protocolo del servicio naval.

La "Covadonga" formó parte de la comisión sólo por el período en que fue necesaria su participación.

Como siempre, este nuevo viaje a la Antártica tuvo por fin relevar las dotaciones y reaprovisionar las bases; efectuar levantamientos hidrográficos, estudios generales y un viaje de crucero por el sector chileno, en una demostración más del derecho de Chile en el territorio austral.

Las delegaciones del Ejército y Fuerza Aérea las presidieron, respectivamente:

Mayor Renzo de Kartzow Da Bove.

Capitán de Bandada Edgardo Vera Maldonado.

En resumen, las actividades cumplidas por los buques

durante su permanencia en el Continente Antártico fueron las siguientes:

"Rancagua".- El buque permaneció prácticamente fondeado en Puerto Soberanía durante toda la campaña.

Reaprovisionó la base naval Arturo Prat, cooperando, además, en todos los trabajos requeridos en su alistamiento para recibir el siguiente invierno.

Transportó la carga destinada a las bases militar y aérea, entregándola oportunamente a los patrulleros.

Transportó el personal de relevos y grupos de reparaciones para las bases, enviados por cada Institución.

En su maestranza atendió todos los trabajos que se solicitaban buques y bases.

Reabasteció de combustible a los buques del Grupo de Tareas en la circunstancia que lo requirieron.

Sirvió de buque base al avión y helicóptero.

"Lautaro".- Reaprovisionó la base aérea Gabriel González Videla y cooperó en todos sus trabajos de alistamiento, hasta la total terminación.

Desarrolló actividad hidrográfica en la zona que navegó.

Otras comisiones complementarias.

"Lientur".- La misma actividad que cumplió el otro patrullero en la base aérea, eso sí que en la base General Bernardo

O'Higgins.

Actividad hidrográfica en la zona navegada.

Otras comisiones complementarias.

"Covadonga".- Recibió en Soberanía las dotaciones relevadas y las trasladó a Punta Arenas.

Otras comisiones menores.

"Aviación embarcada".- Reconocimientos aerofotográficos; vuelos de patrullaje; de apoyo a la navegación marítima, con fines glaciológicos; estudio de comunicaciones radioeléctricas.

Las condiciones meteorológicas durante la permanencia en el territorio antártico fueron, en general, buenas en el mes de Enero, con los períodos de mal tiempo propios de la zona; pero Febrero se caracterizó por prolongados malos tiempos, con mala visibilidad que limitó grandemente las operaciones marítimas y prácticamente anuló toda actividad aérea.

En general, puede decirse que la cantidad de hielos fue menor que en años anteriores; pero, en todo caso, la barrera de hielo impidió, al tipo de buques que componían el Grupo de Tareas efectuar navegaciones más al Sur del Estrecho de Bismarck, por la costa occidental y sólo hasta el paso Antártico por la costa oriental. Los canales Neumayer y extremo occidental del Estrecho de Gerlache, estuvieron permanentemente bloqueados por los hielos.

II.- Descripción General de la Campaña.-

1) Fue realizada entre los primeros días de Enero de 1954 y primeros días de Marzo.

2) El día 16 de Diciembre de 1953 el Patrullero "Lientur" zarpó de Valparaíso en demanda de Punta Arenas, haciéndolo al día siguiente el "Rancagua" y "Lautaro".

El día 29 los buques se concentraron en el citado Puerto, para continuar viaje el día 2 de Enero de 1954 hasta Bahía Orange, Península Hardy, donde recalán por algunas horas el día 4.

Poco antes de empezar el día 5 prosiguen rumbo a la Antártica, efectuando en buenas condiciones de mar y viento la navegación del Paso Drake, con excepción de la recalada al Estrecho Nelson en que se experimentó cerrazón y gran cantidad de témpanos a la deriva, desde 20 millas al Norte de las Shetland.

Al terminar el día 6 el G.T.A. fondeó en Puerto Soberanía, procediéndose desde el día 7 al cumplimiento del plan de tareas antárticas. El "Rancagua" procedió en todo lo relacionado con la Base Prat, sin perjuicio de entregar a los Patrulleros la carga para las otras bases y de atender las actividades aéreas.

3) El día 9 zarparon el "Lientur" a Puerto Covadonga y el "Lautaro" a Caleta Gloria, transportando los relevos, grupos de reparaciones y abastecimientos para las Bases O'Higgins y González Videla, respectivamente. Las travesías las realizaron sin dificultades glaciológicas.

El día 11 el "Lautaro" regresó a Soberanía procedente de Caleta Gloria, habiendo recalado de paso en Caleta Balleneros, Isla Decepción. Vuelve a zarpar el día 13 conduciendo un segundo cargamento para la base aérea.

Este mismo día 13 regresó el Patrullero "Lientur", habiendo tocado en Caleta Balleneros y en el faro Prat del Canal Inglés. El día 15 zarpa nuevamente a la base militar transportando un segundo cargamento.

El día 17 regresa el "Lautaro" informando de la imposibilidad que tuvo para navegar el Canal Neumayer a causa del denso pack-ice. En el Canal Schollaert encontró bastante pack-ice y fondeó en puerto Andersen del archipiélago Melchior. También recaló en el islote Lautaro - faro Condell.

El día 18 regresó el Patrullero "Lientur", habiendo reconocido el paso Antártico hasta el paso Fridtjof, no pudiendo llegar al mar de Weddell por impedírsele la barrera de hielos.

El día 20 zarpan el "Lientur" y "Lautaro", el primero con el Comodoro abordo, en demanda de Bahía Paraíso - Caleta Gloria, conduciendo la comitiva oficial para la ceremonia de relevo de la base Gabriel González Videla, regresando a Soberanía el día 22.

El día 23, actividades paralizadas por mal tiempo.

El día 24 zarpan nuevamente los Patrulleros con la misma comitiva abordo, pero en demanda de Puerto Covadonga, para la ceremonia de relevo de la base General Bernardo O'Higgins. El mismo día regresan a Soberanía, su puerto base.

4) El día 10 de Enero el avión Beaver amarizó en la base aérea - Caleta Gloria, no pudiendo proseguir a la base O'Higgins por impedírsele las condiciones meteorológicas reinantes en la zona.

El día 11 el Beaver amarizó en Puerto Covadonga. En este

vuelo, así como en el del día anterior condujo al Comodoro López, quien inspeccionó ambas bases, así como lo hizo con la base Prat el día de llegada a la zona.

El día 26 de Enero al amarizar el helicóptero después de un vuelo exploración, tocó accidentalmente con el rotor de la cola el muelle de la base Prat, por lo que quedó fuera de servicio por ser recomendable su revisión en maestranza.

5) En la tarde del día 25 de Enero fondeó en Puerto Soberanía la fragata "Covadonga", procedente de su base Punta Arenas, habiendo recalado en el Paso Drake en las Islas Diego Ramírez.

El Drake fue cruzado en buenas condiciones de tiempo, pero experimentó neblina cerrada - 100 metros de visibilidad - desde 50 millas al Norte del Estrecho Nelson. El radar evidenció la presencia de grandes témpanos desde 15 millas al Norte de Isla Robert, con una densidad apreciable, que obligó al buque a eludirlos mediante pilotaje instrumental - electrónico, continuando con estas mismas condiciones de tiempo en el Estrecho Nelson y sólo pudiendo avistar costa y obtener situación visual directa a la cuadra de Punta Vidaurre - Isla Nelson, o sea, casi al entrar al Estrecho Bransfield.

Los días 26 y 27, el mal tiempo no permitió a los buques desarrollar actividades y solamente amainó en la tarde de este último día, pudiendo realizarse en la base Prat una ceremonia religiosa en memoria del Sargento Angel Gustavo Rojas, integrante de su tercera dotación (1949) y que pereciera trágicamente a consecuencia de un temporal que se levantó mientras miembros de la dotación realizaban un reconocimiento terrestre en Isla Greenwich. El Sargento Rojas fue el primer miembro de las Fuerzas Armadas que pereciera en acto de servicio mientras cumplía guarnición en nuestro sector Antártico.

El día 28, teniendo a bordo las dotaciones relevadas y mientras mejoraba el tiempo para el cruce del Drake, la "Covadonga" zarpó en demanda del Puerto del mismo nombre, en viaje de reconocimiento náutico y soberanía; de donde, después de permanecer por algunas horas, prosiguió a Caleta Balleneros - Isla Decepción, fondeando en la tarde. Al día siguiente, al tener un pronóstico de tiempo favorable para dirigirse al Norte, zarpó de Caleta Balleneros y después de reconocer Bahía Foster puso rumbo directo al Estrecho Nelson para salir al Paso Drake, el que cruzó con buen tiempo, fondeando en la tarde del día 19 de Febrero en Punta Arenas, quedando segregada del G.T.A.

6) El Patrullero "Lientur" zarpó el día 26 de Enero a Bahía Paraíso para apoyar las reparaciones de la base de la FACH y enseguida efectuar actividades hidrográficas en el Estrecho de Gerlache.

El día 29 el "Lautaro" se dirigió a Puerto Covadonga en misión de apoyo a las reparaciones de la base militar, de donde prosiguió a Caleta Balleneros el mismo día, regresando a su base el día 31.

Los días 31 y 19 de Febrero las condiciones meteorológicas se presentaron por primera vez con fuertes vientos del NNE. y NE. hasta fuerza 8, impidiendo toda actividad, en especial por la mala visibilidad reinante en toda la zona.

El día 2 el Patrullero "Lautaro" zarpó al Estrecho Nelson para trabajar en hidrografía, teniendo como base Caleta Armonía - Isla Nelson. El "Lientur", a su vez, lo hizo a Isla Decepción desde Bahía Moseason - isla Trinidad, donde capeó al ancla un mal tiempo, después de haber finalizado su actividad hidrográfica en el Estrecho de Gerlache.

El día 3 regresó a Puerto Soberanía el Patrullero "Lientur" y el día 4 se dirige a Caleta Copper Mine para inspeccionar el refugio ahí existente. El mismo día regresó al Puerto base.

El día 5 zarpa nuevamente en dirección a Caleta Armonía. El día 6 regresa a Soberanía y el día 7 zarpa a Isla Decepción para proseguir a Bahía Paraíso, lo que hizo el día 8, pero debió regresar a la Isla debido a las condiciones de tiempo muy desfavorables. A su vez, el "Lautaro" también se dirigió a Decepción desde el Canal Nelson.

El día 9 las condiciones meteorológicas no permiten desarrollar actividades.

El día 10 de Febrero el "Lautaro" vuelve al Canal Nelson para proseguir su actividad hidrográfica y el "Lientur" lo hace a Soberanía por malas condiciones de visibilidad y gran cantidad de pack-ice en el Estrecho de Gerlache, que le hace prácticamente imposible navegarlo hacia Bahía Paraíso.

El día 11 se dirigió a Puerto Covadonga el Patrullero "Lientur", conduciendo materiales para la base O'Higgins y regresando el mismo día a Soberanía. En esta misma fecha también lo hizo el Patrullero "Lautaro".

El día 12, toda el G.T.A. fondeado en Soberanía y sin desarrollar actividades debido a malas condiciones de tiempo.

El día 13 zarpó a Bahía Paraíso el Patrullero "Lautaro" a fin de embarcar al personal del grupo de reparaciones que estaba comisionado en la base González Videla; regresando el día 15, para continuar en la misma fecha a Caleta Armonía a fin de proseguir su tarea en el Estrecho Nelson.

El día 14 el "Lientur" se dirigió a Puerto Covadonga transportando los últimos pertrechos para la Base O'Higgins, regresando a Soberanía el día 15 y trayendo a su bordo el grupo de reparaciones que alistó la base militar.

Desde el día 15 de Febrero adelante, se pudo constatar que la navegación en el Estrecho de Gerlache se hacía cada vez más limitada por la existencia permanente de gran cantidad de pack-ice semi-compacto.

El día 16 no se realizan actividades a causa de las malas condiciones de visibilidad.

El día 17 el "Lientur" se dirigió a Bahía Yankee a fin de reparar el refugio que hay en ese lugar.

El día 20 el avión Beaver transportó en tres vuelos desde Soberanía materiales para el refugio Bahía Yankee.

Desde el día 18 al 20 el área de Soberanía experimenta malos tiempos de fuerza 6 a 7 con dificultad en la visibilidad que por momentos restringe las horas de actividad de toda índole.

El día 21 de Febrero, desde las primeras horas y hasta la medianoche del día 22, los buques experimentan un fortísimo temporal del Este, con vientos cuya violencia alcanzó hasta 140 kilómetros por hora. Las naves lo soportaron en buena forma en sus respectivos fondeaderos: "Rancagua" en Puerto Soberanía; "Lautaro" en Caleta Armonía y "Lientur" en Bahía Yankee.

El día 22 el "Lautaro" regresó a Soberanía. En la tarde del día 23 el mal tiempo vuelve a acentuarse con vientos del

ESE. que alcanzan hasta 170 kilómetros por hora, sintiéndose sus efectos hasta la tarde del día 24. El "Lientur" regresa a Soberanía.

7) El día 25, con buen tiempo, todos los buques se dirigen a Caleta Balleneros - Isla Decepción, donde permanecen hasta el día 27 en que vuelven a su Puerto base; pero habiendo cumplido el "Lautaro" durante el día 26 una comisión a Bahía Paraíso.

El día 28 de Febrero el "Lientur" se dirigió por el día a Puerto Covadonga, para enseguida quedar el G.T.A. listo para zarpar de regreso al Norte por término de las actividades en la Antártica.

El día 2 de Marzo en la mañana y en atención a un pronóstico del tiempo relativamente favorable, de acuerdo con las circunstancias, el G.T.A. zarpó en demanda de Punta Arenas, abandonando las Islas Shetland por el Estrecho Nelson. Hasta los 60º de latitud Sur fue afectada por vientos del ESE. fuerza 6-7, pero buena visibilidad.

En las primeras horas del día 4, a 80 millas del Cabo de Hornos comenzó a experimentarse cerrazón y vientos del WSW. fuerza 9-10, condiciones que se mantuvieron hasta tomar el Canal Beagle por su boca oriental. En la mañana del día 6 de Marzo fondearon en Punta Arenas.

III.- Relevos de las Dotaciones de las Bases.

1) Los relevos se realizaron en ceremonias similares en cada base y presididas por el Comodoro Alfredo López Costa, con

asistencia de Oficiales y personal de las tres Instituciones.

Una guardia armada rindió los honores de Ceremonial.

El día 19 de Enero fue relevada la base naval Arturo Prat.

El día 21 de Enero la base aérea Presidente Gabriel González Videla.

El día 24 de Enero la base militar General Bernardo O'Higgins.

2) Las dotaciones que invernaron el año 1954 fueron:

a) Base Naval.

Teniente 2º DC. Hernán Sepúlveda Gore.

Teniente 2º DC. Carlos Peralta Peralta

Sargento 1º mecánico electrónico Mario Arriagada Arriagada

Sargento 1º radiotelegrafista José Miranda Barraza.

Sargento 2º enfermero Luis Torres Poblete.

Sargento 2º DC. Jorge Vásquez Rojas

Cabo radiooperador Mario Salgado Pincheira.

Cabo Cocinero Rodolfo Ríos Burgos.

b) Base Aérea.-

Capitán de Bandada (R.A.) Eleuterio Molina B.

Teniente (R.A.) Santiago Blachet V.

Teniente de Sanidad Gustavo A. Fluhmann D.

Sargento 2º mecánico radio Juan Morales Soto.

Cabo radiooperador Mario de la C. Espinoza.

Cabo radiooperador Luis Jara Seguel

Cabo mecánico Alejandro Jiménez P.

Cabo Cocinero Pedro Abarca Urra.

c) Base Militar.

Capitán Luis Arellano S.
Teniente Bernardo Molina A.
Sub-Teniente Alex Guina Q.
Sub-Oficial Mayor Pedro Vidal Díaz.
Sargento 2º Luis Salazar Oyarce.
Cabo enfermero Donato Fernández
Cabo Cocinero Alejandro Silva Matte.

IV.- Actividades Técnicas y Científicas.-

A.- Ampliaciones en las Bases.-

a) Base O'Higgins.- A cargo del arquitecto del Ejército Sr. Efraín Angulo. Construcción de un nuevo pabellón para la sala de motores, calefacción y lavandería.

Construcción de una loza de cemento de 5x5 metros para aterrizaje de helicópteros.

Construcción de un pasillo cerrado entre la sala de motores y la antigua construcción de la base.

b) Base González Videla.

Construcción de un galpón para guardar pasto, carbón, animales en pie, etc. de 10x6x4 metros.

B.- Hidrografía.-

1) Los faros automáticos quedaron recorridos y reabastecidos en las fechas que se indican:

Faro Rancagua	-	10 de Enero
Faro Prat	-	13 de Enero
Faro Condell	-	17 de Enero
Faro Piloto Pardo	-	20 de Enero

2) Los trabajos hidrográficos realizados son los siguientes:

- a) Rectificación parcial desde a bordo del estrecho de Gerlache.
- b) Rectificación del sondaje del Estrecho Nelson.
- c) Verificación del sondaje de Caleta Armonía.
- d) Rectificación de la situación del Islote Montravel.
- e) Estudio del derrotero antártico en las zonas navegadas.
- f) Toma de fotografías aéreas para fines cartográficos.

C.- Meteorología.- (Meteorólogo Sr. Sergio Bravo Flores - Capitán de Bandada).

a) Cartas sinópticas.- Entre Enero y Marzo se confeccionaron diariamente tres mapas sinópticos (1200 - 1800 y 2300 Z), empleándose los datos meteorológicos chilenos (OMC) y el colectivo británico (FICOL). Se trazaban las isobara de acuerdo al sistema noruego, es decir, empleándose los conceptos de masas aéreas, localización de frentes, naturaleza, intensidad y sus desplazamientos. De acuerdo a estos principios se procedía a emitir los pronósticos correspondientes de cada carta sinóptica; incluyéndose en ellos, la situación atmosférica predominante, naturaleza del sistema, estado del tiempo, nubosidad, visibilidad, dirección y fuerza del viento, ráfagas.

b) Estudio de las condiciones meteorológicas dinámicas durante los meses de Enero, Febrero y su influencia sobre las actividades marítimas y aeronáuticas.

Las condiciones dinámicas estuvieron afectadas por los siguientes sistemas:

- (1) Sistemas frontales detectados por Evangelistas.
 - (2) Sistemas frontales en desplazamiento por el Drake.
 - (3) Baja semi-permanente del Weddell.
 - (4) Sistemas frontales detectados en Islas Argentinas.
 - (5) Pantano barométrico.
- (1) Sistemas frontales detectados por Evangelistas.

El sistema frontal se manifiesta en Evangelistas en la siguiente forma:

Nubosidad: Cirrus

Tendencia barométrica: Primero subiendo despues estacionaria.

Viento: En disminución o calma, rotando al NW.

Temperatura: Sobre la normal.

Presiones: Bajo la normal (1000 milibares)

Se desarrolla dicho sistema con la intensidad de vientos (fuerza 8 a 9 Beaufort) del cuarto cuadrante; descenso rápido de la tendencia barométrica, precipitaciones. Cuando el sistema alcanzaba su máxima intensidad y los vientos rotaban al weste, tendencia barométrica estacionaria, nos indicaba que

el sistema frontal se encontraba en desplazamiento hacia el Drake, y afectaría al sector Shetland del Sur. Si ésta se encontraba bajo lo normal (990 milibares) y las tendencias negativas, nos vendría a indicar que dentro de las próximas 10 o 15 horas, dicho sistema afectaría aquel sector con vientos del primer cuadrante (NE y E) cuya intensidad fluctuaría entre 7 a 9 grados escala Beaufort arrachados.

Cuando el sistema frontal era de gran diámetro, se generaban "frentes secundarios" cuyas características eran similares al frente principal, manteniéndose los vientos del Este con fuerza de "huracán", cuya duración fluctuaba entre las 40 a 50 horas. Dicho frente muere en el mismo sector. Quedan vientos de circulación moderados (fuerza 6 Beaufort) después de la muerte del frente secundario.

(2) Sistemas frontales en desplazamiento por el Drake.

Estos sistemas son imposibles de detectar y sólo se vienen a apreciar sus efectos en el territorio antártico. Se desplazan rápidamente por el Drake y traen vientos del Este fuerza 9 Beaufort.

(3) Baja semi-permanente del Weddell.

Esta baja semi-permanente provoca en el territorio antártico tiempo inestable, precipitaciones moderadas y vientos del cuarto cuadrante fuerza 6 Beaufort.

(4) Sistemas frontales detectados en Islas Argentinas.

Estos sistemas producen los mismos efectos que los sistemas desplazados por Evangelistas, pero sus efectos son más moderados

levantándose vientos del N. y NW. fuerza 7 Beaufort, precipitaciones y mala visibilidad.

(5) Pantano barométrico.

Cuando se genera este sistema en el territorio antártico (equilibrio barométrico - presiones iguales), se debe esperar un profundo cambio en las condiciones meteorológicas, generalmente con desarrollo de grandes temporales del Este.

