

Decepción, 21 de Febrero 1969

Por

Ladislao D'HAINAUT F.

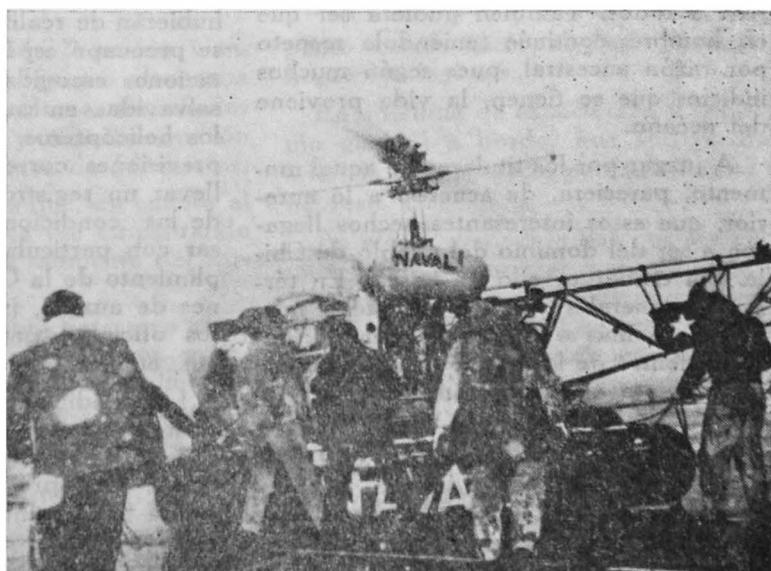
Capitán de Navío
Armada de Chile

Los acontecimientos desarrollados en Isla Decepción y que culminaron el 21 de febrero de 1969 con la evacuación de los miembros de la dotación inglesa de la Base de Caleta Balleneros significaron, al igual que en diciembre de 1967, una nota de prestigio para la Armada Nacional.

El rescate de 1967 fue narrado en forma muy interesante por el Capitán de Corbeta Sr. Arturo de la Barrera W. en el N° 668 de la "Revista de Marina". El entonces Teniente de la Barrera era 2° Comandante del AP. "Piloto Pardo".

Escasos días después de tal evento, el que escribe estas líneas recibió en Pun-

Momentos críticos a
bordo, el 21 de febrero.



ta Arenas el mando de esta unidad, hasta el día 12 de marzo de 1969.

Me correspondió desempeñar el cargo de Fiscal de la Investigación Sumaria de rigor, para establecer los hechos y las circunstancias en que se llevó a cabo el rescate, a objeto de determinar si existían o no méritos para la concesión de la Medalla del Valor a los Pilotos de los helicópteros. De resultados de dicha investigación, el Consejo Superior de Defensa determinó causales suficientes, y fue así que dicha medalla les fue otorgada a ambos oficiales y entregada en ceremonia presidida por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada en Valparaíso. En dicha oportunidad, se condecoró, con la misma medalla, a los pilotos de los helicópteros que participaron en la evacuación realizada en febrero de este año.

Este artículo lo escribo por encargo de la Dirección de la Revista, lo que hago con todo agrado, aún cuando, como Comandante de esa unidad, mis puntos de vista pudieran verse afectados o inhibidos, lo que trataré de evitar siendo lo más objetivo posible.

Una vez más, ocurre que los sucesos que tienen su escenario en el mar, capturan la imaginación de las gentes. Es algo notable que ello aún suceda y pudiera ser que siga siendo así a pesar de que el hombre no sólo sale al espacio, sino que ya ha llegado a la Luna. La razón debe ser que el mar al ser de uso común interesa a todos. También pudiera ser que el hombre continúe teniéndole respeto por razón ancestral, pues según muchos indicios que se tienen, la vida proviene del océano.

A juzgar por los titulares de aquel momento, pareciera, de acuerdo a lo anterior, que estos interesantes hechos llegaron a ser del dominio del pueblo de Chile. Sin embargo, ello no es así. En términos generales conocen el hecho mismo, pero más o menos vagamente; incluso dentro de la misma Armada parece conveniente que sean conocidos con todos sus detalles.

En la tarde del 19 de enero entramos a la Isla Decepción, fondeando y acodeándonos en Balleneros para rellenar aguada, y zarpar poco después del mediodía siguiente.

En esa oportunidad se prestó cooperación para unas pruebas en vuelo que hicieron los ingleses en su avión y no hubo informaciones especiales que hicieran prever alguna catástrofe más o menos próxima.

El 21 de febrero, el buque estaba fondeado en Caleta Ardley de Bahía Fildes, a dos anclas y en unos 85 metros de agua, prestando apoyo a la construcción del Centro Meteorológico "Presidente Frei".

A las 07.55 se captó un mensaje procedente del R.S.S. "Shackleton", en el cual se informaba que el personal de la Base inglesa de "Balleneros" se encontraba muy preocupado por una posible erupción y solicitaba asistencia.

El Mensaje decía así:

"TO CAPTAIN "PILOTO PARDO"
"FROM MASTER "SHACKLETON"

"Five men at Deception very worried about possible eruption. Grateful if you could stand by or assist my ETA at best possible speed 19.00 Z".

El R.S.S. "Shackleton" se encontraba a la fecha navegando en el Mar de Drake.

Sin dilación alguna se ordenó alistar máquinas, izando la embarcación de servicio y preparándose para zarpar, lo que se hizo momentos antes de las 08.30.

En previsión de las operaciones que hubieran de realizarse, el 2º Comandante se preocupó especialmente de alistar dotaciones escogidas para actuar con las salvavidas en caso de no poder operar los helicópteros. Se tomaron además las provisiones correspondientes tales como llevar un registro exacto desde el zarpe de las condiciones meteorológicas, revisar con particular minuciosidad el cumplimiento de la O.P.I. pertinente a planes de auxilio, instruir taxativamente a los oficiales, patrones de embarcaciones, etc.

Las condiciones del tiempo a las 09.00 eran: Stratocumulus y Alto Cumulus, techo 600 metros, viento calma, visibilidad 1 km., presión 984,2 mbs., temperatura 3° C, punto de rocío 3°, humedad relativa 100%, estado de la mar rizada, encontrándose las Islas Shetland del

Sur afectadas por el margen sur de una depresión que avanzaba desde Evangelistas. Es así como esta depresión que a las 09.00 avanzaba por el Drake, a las 15.00 tenía ya su centro en el medio de éste y hacia las 21.00 ya se había desplazado hacia el Este. Por esta razón la velocidad del viento se intensificaba a medida que el buque se aproximaba a la Isla Decepción, como asimismo el techo nuboso bajaba y la visibilidad disminuía, encontrando precisamente el viento su máxima intensidad cuando se arribó a la Isla, coincidiendo aquello con el primer despegue de los helicópteros,

letrero en ese lugar, pintado con pintura anaranjada sobre un buen tablero y que decía:

"AP. PILOTO PARDO"
"ASI LA PROA"
1968

Como lo refiriera en una carta al Director de la "Revista de Marina", aparecida en la Revista N° 669 (Sección "Tribuna del Lector"), el Capitán del "Shackleton" volvió a acordarse del lema del "Pardo", pues en el radio en inglés recibido lo citaba en castellano. Por esta razón no me cupo duda alguna sobre el

David Snela, Oficial de Radio, arribando desde Decepción.



entre las 14.10 y las 14.37, con un viento constante de 30 nudos que alcanzaba rachas hasta de 40 nudos acompañadas de ventisca de nieve y con disminución de la visibilidad a menos de 50 metros.

De manera entonces que, en cuanto al estado del tiempo, éste fue empeorando gradualmente desde el momento del zarpe.

A las 11.00 se recibió un nuevo mensaje del "Shackleton", en el que se informaba que la dotación de Balleneros había abandonado la Base y se dirigía al exterior de la Isla, hacia la Punta Sur Este, donde esperaba ser rescatada junto a un letrero allí existente.

En efecto, en la comisión anterior, el suscrito había hecho colocar un hermoso

punto exacto hacia el cual pretendían llegar los ingleses.

En un clima de expectación y entusiasmo general a bordo, nos aproximamos a la Isla, que apareció particularmente tenebrosa.

En efecto, a medida que nos acercábamos, pudimos apreciar que una masa inmensa de humo tornaba de un color muy extraño el ambiente. Era una cosa notable, pero como el viento, muy fuerte, venía del Este y nos hacía ver hacia proa y amura un color amarillo, llegamos todos a pensar que esto provenía de la descarga de los motores, no dándonos al principio realmente cuenta de lo que sucedía. Lo que ocurría en realidad era que en todo el contorno y amplitud de la

Isla, el humo, a pesar del viento Este y por sobre la superficie del mar se extendía aún en contra del viento; o mejor dicho, el viento frío se elevaba dejando pasar por debajo la masa de humo caliente.

Si la Isla es normalmente sombría y de un aspecto impresionante, ahora este panorama se veía acentuado por un marco de muy mal tiempo, con mar gruesa y fuertes vientos.

Desde bastante tiempo antes de avisar la Isla, no cabía duda que sería muy improbable poder usar las embarcaciones en mar abierto.

Lo anterior nos fue ratificado con sólo ver las rompientes en la costa oriental, en cuanto ella quedó visible, aparte del riesgo mismo de su arriada a bordo con las condiciones de mar existentes. No por ello dejaron de estar listos para su empleo, en el interior de la bahía, en caso necesario.

A las 14.10, y luego de una aproximación cuidadosa hasta 1.000 yardas de la Punta S.E., se ordenó despegar a los helicópteros con el propósito de rescatar a los ingleses, a quienes se suponía allí o en sus proximidades, ya que no se había logrado establecer comunicación con ellos. La verdad es que no podían transmitir por deterioro de su transmisor.

A pesar de haberse gobernado en la forma más adecuada para facilitarles el despegue, ello constituyó un serio riesgo dadas las condiciones severas de mar y viento. Sin embargo, ocurrió que segundos después del despegue sobrevino bruscamente una ventisca de nieve intensa y prolongada que nos sumió en una gran ansiedad al perder de vista casi inmediatamente a ambos helicópteros. Con antelación a la maniobra, había ordenado encender todas las luces de navegación, posición y aéreas, además de mantener los proyectores permanentemente encendidos y apuntados hacia los helos, sabiendo que ésta es la mejor ayuda orientadora para los pilotos.

No sé a ciencia cierta si los pilotos —como me dijeron— vieron siempre en esos 25 o más minutos al buque. Personalmente lo dudo, porque lo cierto es que de a bordo los perdimos de vista

largamente, aún cuando en todo momento contamos con un excelente contacto por radio.

El resultado de esta primera arriesgada operación, fue la certidumbre que, por lo menos en el sitio avisado, no se encontraban los ingleses.

Mientras se efectuaba esta rebusca, el buque viró lentamente por babor, navegando al mínimo de andar para recuperar los helos, a los cuales se les había ordenado regresar en vista de las malas condiciones del tiempo.

Llegados los helos a bordo, el buque se mantuvo en las proximidades Nor-Orientales de la entrada de la Isla, considerándose en este lapso las posibilidades de entrada a la bahía, las que se estimaron altamente peligrosas por los Fuelles de Neptuno, sin tener mayores datos de las corrientes del momento en tan angosto pasaje y peor aún, con las malas condiciones meteorológicas existentes.

A las 16,30 y aprovechando que el tiempo presentaba condiciones manejables, se enviaron nuevamente ambos helos con la misión de reconocer el sector de costa entre Punta Sur Este y los Fuelles. Al no encontrarse a la dotación y estando ambas máquinas en las proximidades de los Fuelles, el Sr. Comodoro autorizó para transmitir a los pilotos la afirmativa a su intención de penetrar a Balleneros, vía los Fuelles.

Así como se ha reconocido con toda justicia la pericia e intrepidez de los oficiales aviadores navales que realizaron estos vuelos, y en justo premio, tanto éstos como los que efectuaron la operación en diciembre del 67 recibieron un alto galardón, es justo también en esta oportunidad recordar que sin la decisión superior, tomada en un momento apremiante y preciso, no habría habido rescate, o muy probablemente se habría tenido que esperar otra oportunidad, dada la hora y el rápido acercamiento de la obscuridad. El "Shackleton" en el intertanto se aproximaba con su máximo andar.

Por ello es que los jefes, así como tienen o reciben los honores, tienen también ellos solos la responsabilidad de

las decisiones, y por la forma en que resuelven, es que posteriormente se les juzga.

Del mismo modo y como dice el viejo adagio, "en la mar, para hacer un buen viaje en todas las circunstancias, capitán, navío y equipaje, no deben ser sino uno solo en tres", esta trilogía se cumplía en nuestro caso en todo su valor, haciendo ello posible realizar las cosas expeditamente. Por tal razón estimo que cada uno, en su distinto nivel, participó de la satisfacción y de la alegría de haber realizado una operación difícil, de mucho riesgo y con el mejor de los éxitos.

Llegados a la Base, los helos embarcaron inmediatamente a los cinco miembros de la dotación, realizando su descenso a bordo con serias dificultades motivadas por la falta absoluta de visibilidad a través de las burbujas, cubiertas éstas por una capa de ceniza volcánica y nieve, debiendo mirar al través de la ventanilla lateral, todo lo anterior sumado al mal tiempo reinante.

Dadas estas circunstancias y como estos hechos escapan ahora a la reserva de entonces, es que cuando se me preguntó si estimaba acreedores a los Pilotos a la Medalla al Valor, afirmé que tenían méritos para ello, "sin lugar a dudas".

El Sr. Richard Stocks, Jefe en Balleneros, curiosamente fue por segunda vez

rescatado por los helos del "Pardo", ya que en 1967 era también miembro de la dotación de dicha base.

Según su testimonio, el 11 de diciembre de 1968 se había sentido el primer temblor de consideración, iniciándose el 14 de febrero de 1969 un ciclo de fuertes temblores diarios, que fueron aumentando en intensidad.

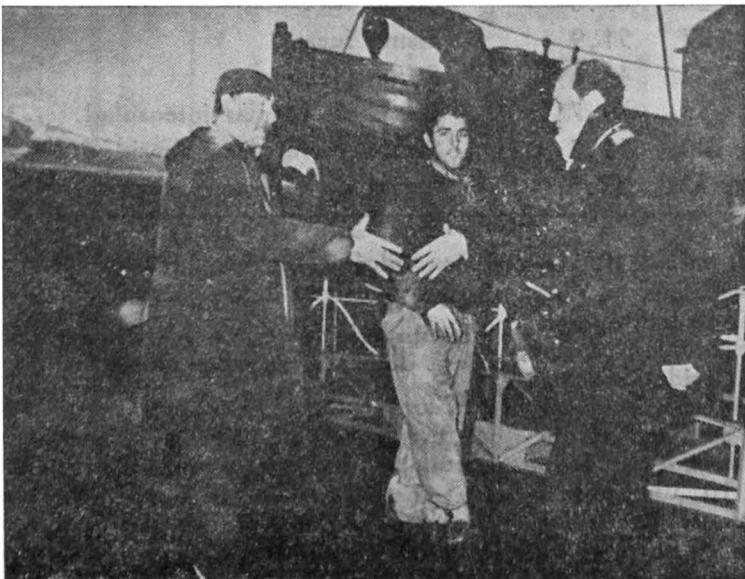
Por tal motivo, en esa fecha solicitaron al "Shackleton" que acudiera a evacuarlos, ya que de acuerdo a los estudios realizados por un vulcanólogo, se esperaba una erupción para unos 15 días después, aproximadamente.

El 21 de febrero, entre las 03.34 y las 08.51 se produjeron 16 violentos temblores y a las 07.46 se produjo un verdadero terremoto. A las 09.50 sobrevino la erupción, que según la dotación de la Base, se había originado por tres cráteres diferentes, uno de los cuales creían ubicado justamente al lado de la Base "Pedro Aguirre Cerda".

Lo anterior lo basaban en que habían visto poco tiempo antes, grietas nuevas en ese sector.

En tales condiciones fue cuando decidieron abandonar la Base y dirigirse a la Punta S.E. para esperar ser rescatados en ese lugar. Esta determinación fue la que comunicaron al "Shackleton".

Cuando se dirigían a ese lugar, fueron alcanzados por una violenta lluvia de pie-



Mr. Richard Stocks, Jefe de la Base Balleneros, arriba a bordo y es saludado por el Comodoro Paredes W.

dras volcánicas, lo que los obligó a refugiarse en escotaduras de la costa y protegerse con el equipo transmisor de emergencia, el cual quedó inoperante a consecuencias de los golpes recibidos.

Conjuntamente con la erupción se desencadenó una violenta tempestad eléctrica, con fuertes ruidos muy parecidos a los que produce el escape de vapor por la válvula de seguridad de una caldera. Al producirse una breve calma se protegieron en una cabaña cercana y luego de una hora, decidieron regresar para buscar refugio en el hangar.

El glaciar que queda al Norte de la Base se había desplazado y formado un río de lodo y nieve, el que destruyó totalmente la Base antigua y parcialmente la nueva. Observaron además que el lago Kroner se había abierto hacia la bahía, que la antigua factoría y el cementerio habían sido barridos, que uno de los grandes estanques de la antigua factoría ballenera y sus calderas habían sido arrastrados unos 40 metros, así como también, variaciones en el contorno de la costa, emergiendo una playa frente a las edificaciones.

Informó además el Sr. Stocks, que por las malas condiciones reinantes, temieron no poder ser rescatados, menos por helicópteros, agregando uno de sus inte-

grantes, con 15 años de experiencia en la R.A.F., que creyeron imposible siquiera intentar operaciones de vuelo en esas condiciones.

Una vez a bordo los cinco rescatados, nos dirigimos a Soberanía, fondeando en dicho lugar con pésimo tiempo a las 21.15 muy próximos al "Shackleton".

El transbordo de la dotación se realizó al día siguiente en la mañana.

Por estimarse de interés, consignamos los datos oficiales del tiempo meteorológico, informe sismológico de Base O'Higgins, cuadros sinópticos, operaciones de vuelo según bitácora, comunicaciones intercambiadas, texto del "Shackleton" al British Antarctic Survey con informaciones al Gobernador de Puerto Stanley y AP. "Piloto Pardo", así como algunas otras notas pertinentes.

Dotación Rescatada:

Jefe: Mr. Richard Stocks
Mr. David Smell
Mr. John Newman
Mr. Allan Spencer
Mr. John O'Toole.

El sismógrafo instalado en la Base "Bernardo O'Higgins" registró los siguientes movimientos telúricos en febrero de 1969:

Febrero	15.	08	43	05.7	Sismo leve
	17.	01	20	03.0	Sismo leve
	20.	02	07	51.9	Sismo fuerte
	21.	03	32	43.6	Sismo violento
	21.	03	39	59.7	Sismo de regular intensidad.
	21.	07	20	35.3	Sismo de regular intensidad.
	21.	07	32	32.5	Sismo de regular intensidad.

Continúan una serie de más de 15 sismos de carácter leve, hasta que a las 09.05 se produce otro sismo fuerte, continuando luego sismos leves que desaparecen a las 09.50. Esa actividad sísmica persiste hasta el 22. 19.30, mientras por otra parte el mismo 21 la Base se vio casi totalmente oscurecida por el lado Weste, alrededor de las 10.30. Cuando éste fenómeno cesó, se constató que los glaciares ubicados al Sur de la Base se encontraban casi totalmente cubiertos de

ceniza volcánica oscura. Incluso en la Base cayó una leve lluvia de ceniza.

Lo notable fue que a esa hora el viento era del Este, de 18 nudos.

Posteriormente, el 2 de marzo, cuando fuimos con el "Pardo" a buscar al personal, vimos que los glaciares estaban cubiertos de cenizas en el sector hacia el Weste de la Base, y toda esa área contrastaba notablemente con las zonas blancas del Este.

OBSERVACIONES DEL TIEMPO EFECTUADAS EL 21 DE FEBRERO

1969)

Hora	Lat.	Long.	Est. del Cielo	Techo	Viento en nudos Direc. Intens.	Visib. en Kms.	Tiempo Presente	Tiempo Pasado	Presión	Temp. °C	P.R.	H.R.	Estado del Mar
09.00	62,3	58.8	Cubierto Sc/Ac	600 mts.	000 00	1	Cbto.	Cbto.	984,2	3º	3º	100%	Rizada
10.00	62,5	59.6	Cubierto Sc/Ac	600 mts.	010 09	2	Cbto.	Cbto.	983,1	2º	2º	100%	Rizada
11.00	62,6	59.3	Cubierto St/Sc	300 mts.	040 14	2	Cbto.	Cbto.	981,5	3º	3º	100%	Marejadilla
12.00	62,7	59.7	Cubierto St.	100 mts.	060 16	0,50	e/nieve	Cbto.	980,0	3º	3º	100%	Marejadilla
13.00	62,8	60.0	Cubierto St.	50 mts.	050 15	0,20	nieve	nieve	978,8	2º	2º	100%	Marejadilla
14.00	63,0	60.6	Cubierto St.	100 mts.	080 28	0,20	nieve	nieve	977,6	2º	2º	100%	Marejada
14.30	63,0	60.6	Cubierto St. Bajo	50 mts.	080 30/40	0,05	ventisca	nieve	976,9	2º	2º	100%	Marejada mar gruesa
15.00	63,0	60.5	Cubierto St.	100 mts.	080 30	1	Cbto.	ventisca	976,2	0º	0º	100%	Mar gruesa
16.00	63,0	60.4	Cubierto St.	100 mts.	040 28	0,20	Cbto.	Cbto.	976,1	1º	1º	100%	Mar gruesa
17.00	63,0	60.6	Cubierto St.	50 mts.	050 25	0,50	Cbto.	Cbto.	976,0	1º	1º	100%	Mar gruesa a marejada.

DECEPCIÓN, 24 DE FEBRERO 1969

635

BITACORA DE COMUNICACIONES HELICOPTEROS

HORA	MC.				
21.1410	126,18	(F)	Dep.	Nº 06	Roma Decepción
1411	"	"	Dep.	Nº 13	Roma
1435	"	"	Arrib.	Nº 06	Roma
1437	"	"	Arrib.	Nº 13	Roma
1440	"			Nº 13	Corta
NOTA: Fuerte ventisca 30/38 nudos con nieve impide continuar rebusca.					
1629	126,8	(F)		Nº 13	Dep. Roma Decepción
1630	"	"		Nº 06	Dep. Roma "
1646	"	"		Nº 13	Arrib. Roma 3 pasajeros ingleses rescatados.
1647	"	"		Nº 13	Dep. Roma
1650	"	"		Nº 06	Arrib. Roma 2 pasajeros ingleses.
1651	"	"		Nº 13	Arrib. Roma
1652	"	"		Nº 06	Corta.
1654	"	"		Nº 13	Corta

Una información, para nosotros, de particular valor la constituye el mensaje del R.S.S. "Shackleton" al British Antarctic Survey el día 22 de febrero, con copia informativa al Gobernador de Puerto Stanley y el AP. "Piloto Pardo".

CONCLUSION

El día 22. 1015 se recibió de la Comandancia en Jefe de la Armada el siguiente mensaje: "Su 21.1820 Pto. Esta Comandancia en Jefe felicita Comodoro, Jefes, Oficiales, Gente de Mar, y en especial pilotos helos en Grupo de Tarea por brillante labor realizada que contribuye aumentar prestigio nacional e internacional de la Institución".

Referente a la imposición de Medallas

a los Pilotos ya dijimos que ello se realizó en Valparaíso en marzo del presente año.

Más adelante, y a iniciativa de la Sociedad Anglo-Chilena, se realizó una ceremonia en el Prince of Wales Country Club de Santiago, el 8 de julio, en la cual se hizo entrega, para el AP. "Piloto Pardo", de una bandeja de plata grabada, presentada por dicha sociedad en reconocimiento del suceso descrito, y los dos pilotos fueron obsequiados con unas cajas de plata grabadas.

En esa misma oportunidad, el Comodoro Sr. Jorge Paredes Wetzer hizo una breve narración de estos hechos complementada con una exposición de fotografías.

