

# HOJA DE BITACORA EN LA ANTARTIDA



Por  
COCHRAVAC.

El Comandante del Destacamento Aeronaval embarcado, Capitán de Corbeta (Av.), Sr. Sergio Vergara, informa al Comodoro del Grupo de Tarea Antártico, Capitán de Navío (Av.) Sr. Carlos Berrowman, sobre el rescate de una patrulla argentina en el Golfo Erebus y Terror.

**Domingo 31 de Enero de 1971**

01.35 hrs., fondo en Bahía Soberanía, Isla Greenwich, Shetland del Sur; viento SE de 50 nudos; temperatura  $-3^{\circ}$  C.; chubascos de nieve.

El A.P. 45 "Piloto Pardo" se prepara para capear el mal tiempo al amparo

de la bahía; cuando los claros entre la nevazón lo permiten se avistan a lo lejos, en la costa, las luces de la base antártica "Capitán Arturo Prat".

Durante el día el mal tiempo no amaina y muy por el contrario, a las 21.00

hrs., la velocidad del viento arrecia a 60 nudos haciendo trabajar fuertemente el ancla que se encuentra fondeada con 9 paños de cadena. Garrear el ancla o cortar la cadena en un fondeadero antártico, mientras se resiste un mal tiempo, es en cualquier circunstancia un evento serio, el cual pasa a ser grave si el hecho se produce durante la noche. El "Piloto Pardo" procede en consecuencia y pasa la noche dando avance con la máquina a 40 R.P.M., con su personal en guardia de mar, en un lento navegar sin avance, en un continuo borrar sin variación de las demarcaciones, y en permanente vigilia batallando contra el sueño que acicatea la inmovilidad y desvelan las estrepadas de la cadena.

### Lunes 1º de Febrero

Al amanecer la fuerza del viento ha aumentado su velocidad hasta los 70 nudos, con rachas de mayor intensidad; a las 08.00 hrs. se aumenta el andar de la máquina a 70 R.P.M.

13.00 hrs.: Continúa el temporal, pero con tendencia a disminuir; la máquina se coloca a 50 R.P.M.

A medianoche se afirma la tendencia hacia la mejoría del tiempo: ¡Para la Máquina! ¡Guardia de Puerto!

### Martes 2 de Febrero

Amanece con tiempo en franca mejoría: viento de 20 nudos; mar rizada; cielo semi despejado; sol; -3º C.

9.30 hrs.: Repetido para cambiar de fondeadero; es necesario aproximarse a Base "A. Prat" para facilitar el embarque de la carga de retorno a Punta Arenas.

Durante todo el día se sucede un ir y venir de los helicópteros del Destacamento Aeronaval embarcado, transportando carga desde Base "A. Prat" al "Piloto Pardo"; similar faena cumplen las embarcaciones de este último.

17.30 hrs.: Orden de suspender la maniobra de carga y prepararse para zarpar... ¡Es necesario atender una emergencia! Para un observador atento las actividades a bordo adquieren un ritmo más rápido, definido y preciso: poner fin a las faenas de carga, regresar a bordo todo el personal, embarcaciones y

los helicópteros y reabastecerlos de combustible, trincar para la mar y cerrar bodegas, y, en fin, ejecutar y cumplir toda la gran cantidad de preparativos, maniobras y medidas necesarias para que un buque pase de su condición de "fondeado" a la de "navegación" para acudir a una emergencia.

17.40 hrs.: "Piloto Pardo" en movimiento con destino al Paso Antártico en el extremo norte de la Tierra de O'Higgins. Se trata de acudir en auxilio de una patrulla integrada por tres hombres de la dotación de la base antártica argentina "Vicecomodoro Marambio", en isla Seymour, Golfo Erebus y Terror. Esta patrulla, que estaba dirigida por el propio comandante de la Estación "Vicecomodoro Marambio", había salido a efectuar un corto recorrido en una balsa; cogida repentinamente por una fuerte racha de viento, la balsa 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 4 millas de isla Seymour, evitando escasamente haber continuado derivando hacia isla Ross, bastante más alejada.

Los naufragos sólo disponían de una pequeña carpa y de víveres para dos días, sus vestidos estaban totalmente mojados y en esas condiciones debieron soportar fuertes vientos y temperaturas de -16º C; debido a que se vieron abocados a una situación de emergencia, carecían de fuego, elementos de telecomunicaciones y demás equipo usual en los campamentos. Base Marambio no disponía de elementos para ir en su socorro.

Cuando las condiciones climatológicas lo permitieron, un avión Beever procedente de la Estación Matienzo —distante unas 80 millas de la Estación Marambio— sobrevoló el lugar donde se encontraban refugiados los naufragos y les dejó caer ropa de abrigo, víveres y un transmisor de radio. No obstante la ayuda recibida la condición de los naufragos era extremadamente precaria, pues su refugio se encontraba en la base de un acantilado, prácticamente carente de playa y de todo accidente en el terreno que pudiese emplearse como un refugio de emergencia, y a pesar de la abnegada ayuda que le prestaban sus otros dos

compañeros, uno de los náufragos había comenzado a presentar síntomas de congelamiento y fallas en su sistema respiratorio. El golfo Erebus y Terror se encontraba 10/10 cubierto de pack-ice 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 tragedia, una estación antártica argentina solicitó ayuda del Grupo de Tarea Antártico Chileno, comandado por el Comodoro Carlos Borrowman Sanhueza.

Durante la navegación nocturna a través del Estrecho Bransfield, el "Pardo" cruzó densos mantos de niebla, condición que torna la navegación especialmente incómoda cuando se requiere mantener un buen andar a través de pack-ice disperso, pero surtido, y cuando es necesario valorar el tamaño de los pequeños témpanos a través del radar para capear el bulto a aquellos que pudieran ocasionar daños al ser embestidos.

### Miércoles 3 de Febrero

A las 04.00 hrs. el "Pardo" navega el Paso Antártico, a la altura de la estación argentina "Esperanza"; el Paso se presenta abierto, pero hacia el Este se aprecia pack-ice compacto; navega hacia el Sur proa a isla Jonassen. El Estrecho Fridtjof se encuentra bloqueado por pack-ice compacto a partir desde la isla Andersson, pack-ice que sólo sería posible atravesar con un rompehielos. Desde este punto asumirán la tarea de rescate los dos helicópteros del Destacamento Aeronaval embarcado, los cuales despegan desde el "Pardo" a las 05.30 horas e inician su vuelo hacia isla Cockburn, distante 50 millas.

Cada uno de los helicópteros lleva solamente a su piloto, con el objeto de permitirles recibir el máximo de carga durante el rescate; durante una hora navegan sobre un mar cubierto totalmente de hielos, con una temperatura ambiente de  $-10^{\circ}$  C. y con vientos frescos del Sur y buena visibilidad. Este vuelo podría considerarse una bella excursión sobre un paisaje de hermosura indescriptible, salvo por el conocimiento, imposible de olvidar, de que cualquier falla que pudiese

obligar a un amarizaje representaría una emergencia de vida o muerte, pues las máquinas del Destacamento Aeronaval sólo deben contar con su propia ayuda, y en las hermosas aguas y hielos del Golfo Erebus y Terror sólo sería dable permanecer con vida algunos contados minutos.

A las 06.30 hrs. los helicópteros sobrevuelan isla Cockburn y avistan a los náufragos; el lugar en que se encuentran hace imposible el aterrizaje, en consecuencia, el helicóptero 013, que posee un cable y grúa para rescate, procede a izar a uno de los náufragos, el cual entrega al otro helicóptero que se ha posado sobre un témpano; se trata de repetir esta maniobra, pero se presenta una falla en el sistema de la grúa, por lo tanto el "Hello 013" aterriza en un punto situado más o menos a 500 metros de los náufragos, en una forma muy poco ortodoxa, pues debido a la carencia de un sitio apropiado se posa con un flotador en la cornisa de playa y el otro flotador sobre el hielo del mar. Allí espera a los dos náufragos restantes, uno de los cuales se encuentra en muy malas condiciones físicas, razón que exige de su compañero grandes esfuerzos para ayudarlo a recorrer la distancia que separa al helicóptero del campamento de emergencia.

A las 06.50 hrs. ambos helicópteros, transportando a los tres náufragos y al equipo que les fue posible embarcar, despegan de isla Cockburn, mejor dicho de los hielos que la rodean, con rumbo a la Estación Vicecomodoro Marambio, en la cual se posan 10 minutos más tarde. Hacen entrega del personal rescatado y tanto éste como los pilotos son gentilmente recibidos y atendidos. Mientras los pilotos desayunan e intercambian fraternales saludos, miembros de la base argentina reabastecen de combustible a los helicópteros.

A las 07.20 hrs. el Comodoro del Grupo de Tarea Antártico recibe un mensaje de la Base Matienzo agradeciendo la colaboración prestada para el rescate de la patrulla argentina. El Comodoro responde expresando su complacencia por haber podido colaborar al rescate del personal argentino.

A las 07.55 hrs. los helicópteros del Destacamento Aeronaval embarcado des-

pegan desde la estación "Vicecomodoro Marambio" con destino a su buque base, el "Piloto Pardo", al cual arriban, con la cooperación de un buen viento de cola, en sólo 35 minutos, posándose en cubierta a las 08.30 hrs. El Comandante del Destacamento, Capitán de Corbeta (Av.), Sergio Vergara, dio cuenta al Comodoro, en la cubierta de vuelo del "Pardo": ¡Misión cumplida, sin novedad!

Tal es el relato escueto extraído de un par de hojas del bitácora del "Piloto Pardo" en sus operaciones antárticas; anotaciones semejantes abundan en los bitácoras archivados de las diversas unidades de la Armada que año a año participan en las operaciones antárticas; las hay emotivas y felices como la descrita, pero tampoco escasean las acciones dramáticas y los episodios trágicos; se entrelazan las ventiscas, los temporales y los bloqueos de hielo, con los días esplendorosos de sol, calma y colorido. La Antártida, como es bien sabido, es un continente de contrastes, sorpresas e imprevistos.

Es característica de las Marinas en todo el mundo la parquedad empleada en sus comunicaciones; el empleo de las señales de banderas, luces y códigos, han

creado en ellas lo que podría describirse como "el mensaje píldora", que llega envuelto en cifras de código o letras de banderas. A semejanza de lo que sucede con las píldoras, las hay para todos los gustos: amargas... ¡Desaprobación de Maniobra!; amables... ¡Doy a Ud. la Bienvenida!; precavidas... ¡Prepararse para recibir el mal tiempo!

Como epílogo del caso que se relata, el Comodoro del Grupo de Tarea Antártico recibió del Comandante en Jefe de la Armada un mensaje, cuya píldora, una vez libre de su envoltorio de código, resultó de sabor dulce: ¡Bien Hecho!

Aquel día, a la hora del almuerzo, en todas las cámaras del "Piloto Pardo" se notaba un ambiente de interna satisfacción, la cual sólo era posible evidenciar a través de sutiles actitudes sólo perceptibles para quienes conocieran muy bien los usos y costumbres de a bordo. Así, por ejemplo, los pilotos de los helicópteros, capitán Vergara y Teniente Rozas, sufrieron por algún tiempo simpáticas bromas referentes a su buen apetito, que, según los bromistas, se tornaba voraz en situaciones de emergencia; pero la jovialidad de estas bromas, para un observador atento, eran el reconocimiento de sus camaradas por el buen éxito de la peligrosa misión cumplida, reconocimiento tácitamente encubierto a la usanza de los "mensajes píldoras".

