

El «Linblad Explorer» encalla en la Antártida

Por

Ladislao D'HAINAUT Fuenzalida
Capitán de Navío, Armada de Chile
Ex-Comodoro del Grupo de Tarea Antártico 1971/72

La varada de la Motonave de turismo de bandera noruega "Linblad Explorer", ocurrido en la Bahía Almirantazgo de la Isla Rey Jorge, Shetlands del Sur, en territorio antártico chileno, el 11 de febrero de 1972, con 104 turistas y 68 tripulantes a bordo, durante una fuerte tormenta, el socorro y rescate de éstos, así como los denodados esfuerzos en las tareas de salvataje cumplidas por el AP. "Piloto Pardo" y AGS. "Yelcho", Unidades del Grupo de Tarea Antártico de la Armada de Chile, fue seguida con extraordinario interés por todos los medios de comunicación nacionales y también extranjeros.

Alrededor de ciento cuarenta artículos publicados sobre este suceso por diferentes diarios y revistas chilenas, dieron en general un cuadro bastante real de la situación vivida. Lógicamente, carecieron de ciertas informaciones que por su carácter no le pudieron ser proporcionadas por RR.PP. a nivel profesional, las que no alteran en todo caso medularmente lo que aquí se relata.

Fuera de otra clase de considerandos, surge una conclusión general que se considera altamente positiva, cual es, que

el público chileno se interesa vivamente por los asuntos del mar cuando atraen su imaginación.

Se ha procurado en este artículo relatar fielmente todo este suceso marítimo, habiéndose percibido que, a pesar de la difusión tan amplia que tuvo por la prensa, no es conocido exactamente en nuestro propio medio naval.

* * *

"El buque más grande del mundo se estrella contra una montaña de hielo..."

Así empezaba el relato del hundimiento del "Titanic", en el Libro de Lectura que usábamos en el colegio en que cursé preparatorias. Tantas veces debo haber leído ese emocionante episodio del mar, que hasta hoy lo recuerdo, y me sugirió el título de este artículo.

Afortunadamente, en el caso del "Linblad Explorer" no hubo víctimas que lamentar, lo que fue una gran suerte.

La flotilla había fondeado la víspera en Bahía Chile, Isla Greenwich; el "Yelcho" procedente directamente de Bahía Covadonga y el "Pardo" de Fildes. Ya

al fondear se tenía mal tiempo, el cual empeoró hasta incrementarse a fuerte temporal del Este con vientos de hasta 60 nudos.

El día 21 de enero le habíamos entregado en esta bahía 50.000 litros de petróleo diesel al "Linblad", y cumplido un interesante programa de eventos a su recalada y estadía que, entre otros, comprendieron, escolta con ambos helicópteros, cruce del "Pardo" con toda su dotación formada de azul completo, atraque, vuelos en helicópteros para 30 turistas y tripulantes, cocktail a bordo y luego comida en el buque noruego, etc. A medianoche del mismo 21 zarpó continuando su gira. Es de recordar que se entregaron Certificados de Vuelo, panfletos de la visita a nuestra Base Naval y otros documentos, todos ellos en inglés-castellano. El evento fue emotivo dejando gratas impresiones mutuas.

Posteriormente, con el "Pardo" me dirigí desde Bahía Covadonga a la Isla Elefantes, fondeando el día lunes 7 de febrero A.M. en Caleta Salvador Reyes, y desembarcando en el sitio exacto donde permanecieron y desde donde fueron rescatados los hombres de Sir Ernest Shackleton, por el Piloto D. Luis Pardo Villalón en 1916 con la Escampavía "Yelcho".

En ese sitio erigimos un hermoso tablero, con el pabellón pintado y leyenda con el nombre del buque, del Comandante, Comodoro y la fecha, celebrándose un breve acto litúrgico por el Capellán, en memoria del Piloto Pardo y tripulación, cuyo último miembro había fallecido poco antes en Santiago. No imaginamos en ese momento solemne y en el sobrecogedor ámbito que rodea ese sitio preciso, la tan inminente participación del buque que recuerda su memoria, en un nuevo rescate en esas aguas.

El día jueves 10, a las 01,00 viniendo desde Covadonga hacia Bahía Fildes, nos cruzamos con el "Linblad Explorer" el cual provenía de Fildes, donde había visitado las bases chilenas CRMA Presidente Frei y rusa "Bellingshausen" y se dirigía al Paso Antártico, con intenciones de visitar Bahía Esperanza.

El "Linblad" cambió de rumbo aproximándose al AP. "Piloto Pardo" para in-

tercambiar saludos más de cerca, continuando hacia su destino. Como había mucho pack manifesté que no le iba a ir bien allá, lo que ocurrió efectivamente.

El "Linblad Explorer" encalla en Bahía Almirantazgo

El día 10 de febrero el buque, de regreso del Paso Antártico y como parte de su itinerario, entró a la bahía ya con mal tiempo en aumento.

Su Capitán decidió no fondear, sino que mantenerse navegando en ella. El mal tiempo arreció a fuerte temporal del Este, el mismo que experimentaba la flota en Bahía Chile.

A las 03,18 y con proa hacia el Este aproximadamente, varó en Punta Piazza, yendo el buque a media fuerza, con temporal desatado y cerrazón de nieve.

Hacia Bahía Almirantazgo

Febrero 11.0332.

From "Linblad Explorer" LKFU
To "Piloto Pardo" CCP
"We QTH Admiralty Bay 62° 08'S
58° 24'W. aground we need assistance can you come". Cursado en 3.210 kcs.

Este mensaje captado por el radioperador me fue comunicado minutos más tarde por el Oficial de Comunicaciones, cursándose al momento orden al "Pardo" y "Yelcho" de prepararse para zarpar y dándoles la información pertinente.

Ambos buques en Bahía Chile estaban fondeados a dos anclas y con el máximo de cadena, y por supuesto en guardia de mar, como fue lo usual en la comisión, tan pronto se tenían vientos de más de 30 nudos, o en fondeadero poco seguro. Casi todos, fuera de Bahía Chile.

Con prontitud se alistaron los buques, pero la maniobra de virar ambas cadenas con viento fuerte tomó tiempo. A las 04,45 daba avante el "Pardo", seguido del "Yelcho" al máximo andar. En el intertanto se había ya comunicado este suceso al Sr. Almirante, Tercera Zona Naval, Dirección del Litoral, Base



El "Linblad Explorer" varado en Bahía Almirantazgo.

Prat y Gobernación Marítima de Magallanes.

Desde el primer momento se mantuvieron buenas comunicaciones con el buque varado, de tal manera que en el "Linblad" supieron en el acto que la Flotilla acudiría lo más pronto posible a auxiliarlos.

A bordo se supo que el "Linblad" tenía inundaciones, así como también que el Capitán había ordenado abandonar el buque a los turistas.

Durante la navegación se ordenó alistar elementos de salvataje fijos y portátiles.

En cuanto a maniobra de remolque, permanentemente ambos buques tuvieron siempre su maniobra lista en la comisión, ya sea para remolcar, o ser remolcado de modo que no hubo necesidad en este sentido.

Se ordenó asimismo que "Pardo" recibiera a su bordo todos los pasajeros y tripulación mientras "Yelcho" con apoyo partidas C.R.A. de "Pardo" actuaría en operaciones de salvataje.

Los buques enfrentaron el temporal casi por la proa, con fortísimo viento y mar del 110° verdadero. A pesar de ello, no se bajaron las r.p.m. en el "Pardo", pero sí debió hacerlo el "Yelcho", que, más bajo de castillo, experimentaba violentamente sus efectos. Normalmente debía darse 12,3 nudos, pero por estas circunstancias, los buques demoraron 7 horas 22 minutos en las 60 millas de distancia. La media con proa a la mar fue muy baja, recuperándose cuando se cayó a babor para entrar a la bahía.

Y en conocimiento del alto número de personal a rescatar a bordo, durante la navegación y posteriormente, se habían cumplido, aún antes de arribar, las siguientes medidas:

Se aclararon 5 camarotes de pasajeros, cuyos ocupantes oficiales y civiles pasaron a doblar bancadas en camarotes de oficiales.

Se aclaró entrepunte de sargentos 1°s. y sargentos 2°s. pasando a la "Lobera".

Más adelante veremos en detalle la acomodación general.

Al entrar a la bahía y dada la visibilidad escasa, se ordenó encender luces y proyectores, a objeto que desde el "Linblad" fuesen avistados cuanto antes los buques.

Se alistaron asimismo elementos de rescate, maniobras y preparar bebidas calientes, café y sandwiches. En general todo lo conducente a actuar con expedición en la operación.

A las 12.00 ambos buques llegaban al sitio del siniestro, que no correspondía a la latitud y longitud del mensaje, puesto que el buque había varado en Punta Piazza, en la península central y eje del canal de entrada, costa suroriental de esa punta. Ver carta.

El mal tiempo persistía pero afortunadamente de menos intensidad en la bahía.

Cabe aclarar que a bordo se había recibido información que los pasajeros estaban siendo desembarcados a tierra. Esto es un error. Lo cierto es que, luego de la varada del buque, el Capitán ordenó a los turistas abandonarlo, siendo embarcados por las dotaciones respectivas en las embarcaciones salvavidas. Esta orden se cumplió ordenadamente por el costado de babor, que quedó al zocaire, ya que, luego de varar, el buque dio avance con caña a babor, logrando quedar varado más o menos a noventa grados respecto a la costa, y en todo caso, así el costado de babor tuvo protección, pues la mar lo azotaba por estribor.

Fácil es darse cuenta, dado el fuerte temporal reinante, el frío y obscuridad, la dura situación de los turistas. Por otra parte y una vez que a bordo su Capitán apreció que el buque no se hundía o destrozaba ordenó reembarcar, lo que se cumplió, para poco después, volver a embarcarlos en los salvavidas.

Al zarpe desde Bahía Chile, al informe "Linblad" un E.T.A. a las 10,30, que resultó aún optimista, a pesar que en navegación normal podría haberse hecho en poco más de cuatro horas y media. Habíamos estimado entonces casi 6 horas, pero demoramos 7 horas 22 minutos, debido a que tuvimos mar y vientos de 50 a 60 nudos casi por la proa.

Así cuando arribamos, los pasajeros y parte de la tripulación llevaban varias horas de exposición al frío y en esas muy desagradables condiciones en los botes salvavidas.

En el Area

Para los efectos y mejor comprensión de algunos aspectos de las resoluciones tomadas, conviene tener presente que al momento de dirigirse en auxilio del "Linblad Explorer", la flotilla tenía fijado por el Mando Superior el término de sus actividades en la Antártica el día 15. Así, a mi vez había previsto el zarpe hacia Punta Arenas para las 16 horas de dicho día. El día 11 quedaban varias actividades que realizar, tales como reembarcar a 68 miembros de las FF.AA. e INACH (Instituto Antártico Chileno) que a la fecha estaban repartidos en las 3 Bases propias Institucionales y 3 de INACH más un marinero del "Pardo" en la Subase "Yelcho" de la Armada en la lejana Bahía South, en el canal Neumayer-Peltrier, Estrecho de Bismarck.

Ya habíamos experimentado recientemente serias dificultades con el pack-ice grueso en el Bransfield hacia Base Militar "Bernardo O'Higgins". Además, había tenido que ordenar el transbordo del "Yelcho" al "Pardo" de la última carga destinada a la Base Naval "A. Prat", traída por el mismo "Yelcho" y que no se había podido desembarcar por malos tiempos.

Rescate y Maniobras

El "Piloto Pardo" fondeó bastante cerca del lugar en que estaba varado el buque, procediendo a embarcar a los turistas y gran parte de la tripulación. El tiempo, como está dicho, continuaba malo, con ventizcas de nieve y marejada, pero sin embargo, los salvavidas fueron atracando sucesivamente por estribor en buena forma.

Es el "Linblad Explorer", los pasajeros son dotados de excelentes parkas, las que tienen otros colores para la tripulación. Además, todos equipados con salvavidas. En general se habían abrigado convenientemente y portaban maletines de mano con sus artículos más valiosos.

Quien haya hecho algún viaje en embarcación menor con mal tiempo, podrá darse cuenta que fue bastante duro soportar varias horas en botes salvavidas con temporal en la Antártida. Máxime si se considera que el promedio de edad de los turistas, en este caso, era de 63 años de edad.

A las 14.45, subía la última de las 114 personas que se acomodaron a bordo ese día. De ellas 104 eran turistas y 42 miembros de la tripulación, quedando en el "Linblad" 26 entre oficiales y marinería.

Difícil es expresar la felicidad de todos, una vez sanos y salvos a bordo, sobre todo si se considera en las circunstancias anotadas, que una varada contra las rocas de un poco más al Este o en forma ligeramente distinta a la ocurrida, podría haber tenido consecuencias peores inmediatas esa noche, pero aún así como fue, es notable que nadie tuviese ningún accidente. Es por cierto evidente que había buena expedición y práctica en el desembarque de pasajeros, operación siempre difícil aún con no muy mal tiempo, y hecha la consideración que bastantes pasajeros eran de edad avanzada.

Inmediatamente que se les iba recibiendo, se procuró darles su acomodación, y en primer lugar chocolate caliente y sandwichs. Pero más que eso, creo que lo que todos apreciaron más, fue el calor humano y preocupación por ellos, que como es usual, en forma tan generosa y espontánea adorna a nuestros hombres de mar de la Armada y que en pocas horas fue ya captada por tan heterogéneo grupo de personas. La barrera del idioma, tal vez el mismo día había sido quebrada por el sentido de cooperación real y práctico que en todo nivel se hizo patente. No fue asunto fácil lograr acomodar, con antelación y en puerto, las 183 personas que viajaron en este mismo buque de Punta Arenas a la Antártida en noviembre pasado. Sin embargo, ahora, en breve lapso, se recibieron 114 personas, la mayoría de alto nivel social y económico, de los cuatro puntos cardinales, de distintas lenguas y edades, llegadas de un buque varado en medio de la noche y en temporal, casi

con lo puesto, y sin tener a bordo ni frazadas ni menos colchones ni remotamente suficientes.

Así, ese día aumentamos a 269 personas a bordo. Más tarde llegaríamos a 274 al zarpe desde Fildes.

Debido al mal tiempo, el día 11 no pudo traerse nada desde el buque, debiendo entonces acomodarse como mejor se pudo, lo que mejoró al día siguiente al poder ir las embarcaciones del "Pardo" a traer elementos y víveres, además del equipaje.

Maniobras

En el intertanto, el Capitán del buque me solicitó remolque para zafarlo, asegurando que flotaría y que dispondría de máquinas. Como condición previa le solicité que él bajo firma se responsabilizara de su buque si aquel zafaba y se hundía, y antes que ello, que debería tener a bordo sólo la dotación mínima.

Dadas las condiciones de tiempo y estimándose de urgencia afirmarle la popa ordené al "Yelcho" prepararse y actuar con las mayores precauciones, en especial por ser desconocida el área próxima al buque. Asimismo ya se iniciaba el envío de personal C.R.A. y bombas portátiles de achique.

El mismo día 11, a las 16,57 mi apreciación, luego de otras informaciones obtenidas, y que comuniqué a esa hora, fue que "Pardo" permaneciera en Almirantazgo hasta que amainara el temporal y en cuanto al varado, estimaba que si se lograba zafarlo, dudaba que quedara en condiciones de navegar.

El "Yelcho" pasa Remolque

El mismo día 11 y a pesar de tan malas condiciones del tiempo y difícil área de maniobra, este buque, en brillante maniobra, logra no sólo pasar el remolque, sino lo que es más, tiene que laborear íntegra espías hasta el "Linblad" y virar con ellas, desde a bordo, su propio remolque, por dificultades en el buque varado para actuar su molinete.

La gaza del remolque debió ser tomada desde el "Linblad Explorer" con espías pues no pasaba por las gateras. Como no fueron convenientemente re-

forzadas, según se había instruido al buque, el remolque, al trabajar, cortó a dichas espías.

Se apreció entonces que el buque varado no corría peligro en su actual posición, suspendiéndose el intento a las 17,55 hasta poder actuar en condiciones de tiempo y mareas más favorables, así como también con un examen más completo de las averías del casco y buque en general.

A las 19,00 había arribado el ARA. "Zapiola", el cual en esta oportunidad coordina su cooperación.

Así, a las últimas horas, el "Pardo" fondeó en Caleta Martel, hacia el Este de la bahía, y al "Yelcho" le ordené mantenerse en las proximidades del "Linblad" para cualquier emergencia. Desde ese mismo día, se mantuvo ya la partida de Control de Averías y bombas, que reforzadas con medios del "Yelcho" y a partir del día 12 con 1 turbobomba del H.M.S. "Endurance", 1 oficial y 2 hombres de aquel, iban a trabajar sin descanso hasta el mismo día 15 A.M.

El día sábado 12 mejoró el tiempo y fue de intensa actividad. Fue posible trasladar en embarcaciones del "Pardo" ropa de cama, víveres y el equipaje para mejorar la acomodación y rancho. Durante todo el día se trabajó en estas faenas.

A las 04,40 el "Yelcho" había fondeado a 380 yardas del "Linblad" y pasó su remolque, al cual esta vez, dirigida la maniobra en el propio buque varado por un Subteniente del "Yelcho" queda bien encapillado.

A.M., el Ingeniero de G.T.A. y asesores inspeccionan el buque. En base a su informe, que fue un poco optimista en cuanto a la condición del buque, se determinó que era factible zafarlo actuando a la brevedad. Se consideró que otro temporal podría atravesar el buque o agravarle sus averías. Se determinó hacer un intento con la plea de las 19,00 y con ambos AGS. "Yelcho" y "Zapiola" en línea.

Sin embargo, el Comodoro infrascrito visitó al Capitán esa tarde, luego del informe recibido antes del Ingeniero de la flotilla.

Mientras me encontraba a bordo del "Linblad" como a las 18,00 horas se posa un helicóptero del H.M.S. "Endurance", del cual desembarca un Oficial especialista en salvataje y 2 sargentos C.R.A. con una turbobomba que traen a bordo.

Fue penoso subir a bordo de este hermoso y magnífico buque, desolado ahora, frío y con los efectos del ajeteo y maniobras, así como de los gases de las varias bombas portátiles a combustión que llevaban muchas horas trabajando. El buque tenía poca escora a estribor, proa alrededor de 040° v.

Como es lógico suponer, el Capitán Aas estaba muy afectado y agotado. El me había solicitado, por telefonía y personalmente, su deseo que ese mismo día intentara zafarlo.

Mi idea era contraria, antes de ir a bordo, y luego de esta visita y obtener mayores antecedentes con el Ingeniero del buque, más se confirmó mi apreciación. Como yo tenía los documentos correspondientes firmados, se trataba de convencer al Capitán que era preferible postergar el intento hasta completar los trabajos de C.R.A. para asegurar boyantez, continuándose intensamente en estas tareas.

Cinco buzos de ambos buques trabajaron en forma excelente hasta el final.

Así las cosas, poco después de las 18,00 volví al "Pardo" donde había arribado en helicóptero el Sr. Comandante del HMS. "Endurance" acompañado de su Ingeniero de Cargo.

Planteada su cooperación, le solicité la posibilidad de traer a los científicos chilenos desde la Sub Base "Yelcho" en South y/o el traslado del personal militar de Bahía Covadonga hasta Base "Frei". Esto interesaba mucho, ya que las condiciones de hielo eran difíciles allá en Covadonga.

El "Endurance" tenía trabajos de un mes en Bahía Margarita, por lo que estaba urgido en tiempo, aceptando el Comandante transportar al personal militar, lo que cumplió zarpando esa noche y regresando el día 13 a las 16,00 luego de pasar a Base "Frei". Hizo la operación con sus helos en ambas bases.

Luego de una nueva apreciación, decidí hacer un nuevo intento el 13 a las 20,00, trasbordando la Insignia al "Yelcho", habiendo ordenado el zarpe del "Pardo" a actividades que veremos más adelante.

Día 13

Continuamos todo el día los trabajos preparatorios, los que se realizaron con el máximo de los medios disponibles de ambos buques, ya que el "Pardo" dejó además de un Oficial Ingeniero, una Partida C.R.A. y bombas.

Así las cosas, y con antelación suficiente, los AGS. "Yelcho" y "Zapiola" tomaron sus posiciones en dirección óptima. El "Zapiola" remolcando al "Yelcho".

A la plea se había alcanzado el máximo de poder autorizado en ambos buques sin que el buque zafara. Efectivamente el buque sí varió su proa bastante.

Durante esta maniobra estuvo invitado a bordo el Sr. Comandante del "Endurance" y Oficial Ingeniero, quien apreció que ésta era una labor para un buque diseñado y equipado especialmente para salvataje.

Sin embargo, en este caso se actuaba bajo apremio y era conveniente intentarlo.

Nunca dejó de haber viento de través, de 30 nudos y fuerte corriente. Así, luego de alcanzar las r.p.m. antes citadas, los buques empezaron a abatir, llegando cerca de los bajos, sondados anteriormente con embarcaciones. En estas condiciones se largaron los remolcadores ante riesgos serios.

La condición del buque varado era túnel inundado. La magnitud de las averías subsistentes indicaban que en caso de falla de las bombas podría inundarse nuevamente, lo que hacía aconsejable la doble maniobra de zafarlo, y en emergencia, listo a vararlo en otra parte mejor, maniobra esta última, sumamente difícil. En todo caso se determinó hacer un último intento al día siguiente.

Tras tan prolongados esfuerzos, aprecié que todos estábamos agotados, y así, ordené suspender toda maniobra e irnos

a fondear. Todo el mundo que no estuviera de guardia, a descansar. En el "Linblad" se hizo lo mismo, excepto aquellos servicios indispensables.

Poco después zarpó el "Endurance", dejando solamente al oficial y su bomba y reembarcando a los sargentos.

Día 14

Mientras se continuaban los trabajos de salvataje, cité a una reunión a bordo del "Yelcho" a la que concurrió el Capitán, Ingeniero y otros Oficiales del "Linblad", además el Comandante y Oficiales del "Yelcho", el Oficial Ingeniero C.R.A. del "Pardo" y el Oficial de Operaciones del G.T.A. y Oficial británico.

Buen efecto se había producido con la noche de descanso, desarrollándose esta reunión en forma muy conveniente.

Se analizó detenidamente la situación en detalle, con los mayores antecedentes disponibles.

Mi pregunta de cuál era la apreciación del buque respecto a la flotabilidad, si flotaría, y en tal caso escora, encabuzado, sentado, no pudo ser aclarada. Fuera de ello planteé el caso que, de flotar, nos atracaríamos a la brevedad para pasarle los chorizos del buque, pero que había que considerar otro aspecto, cual era que con mal tiempo, había que largarse, en cuyo caso quedaría sujeto a la capacidad de las bombas portátiles, las que ya llevaban 4 días de trabajo y que requerían operación de personal. Era precario considerar el material propio instalado del buque.

Por esto, desde un principio, siempre existió en el ambiente del "Linblad" la idea de "vararlo en otra parte".

De todos modos teníamos optimismo, pues conocíamos más o menos bien las averías, pues los buzos habían hecho completos informes y tapado averías. La gran sorpresa para el Teniente del "Endurance" fue nuestro modesto sistema de carbón vegetal y grasa de carnero, en lo que había gastado muchos esfuerzos para obtener en Valparaíso, pero que pagaba sus dividendos.

En resumen, se resolvió continuar los preparativos y hacer un intento final esa tarde.

¿Por qué el intento final ese día?

Porque, tal como lo informé en la fecha, me asistía la certeza que de no zafar, como no zafó el día 13, ello indicaba que era necesario:

- a) Buque de salvataje con mucha más cadena de leva para fondear más lejos.
- b) Mayor poder de máquinas.
- c) Remolque más largo para actuar con la popa en área más segura.
- d) Tiempo, para elegir condiciones meteorológicas favorables combinadas con marea alta.

o por lo menos alguno de estos factores, o la combinación más apropiada.

También eran necesarias compresoras para efectuar sopladados y elementos modernos para reparar averías.

Durante esta reunión, el capitán del "Linblad" informó que sus Armadores habían contratado al buque de salvataje alemán "Artic", el cual arribaría el 22, proveniente de Cape Town, Africa del Sur. Esto fue una sorpresa, aún cuando era un hecho que el "Linblad" no podría en ningún caso recuperar su movilidad sino en dique, pues tenía averiada su hélice, y lo que es peor, torcido el eje, además de torcido también el timón.

A las 17,30 el "Yelcho" fondeó en el lugar elegido.

Previamente se había continuado el sondaje con embarcaciones del "Yelcho" y "Zapiola", teniéndose un plano que revelaba lo somero del área, copia del cual se dio al capitán.

Ya pasado el virador, una espía del buque y se comenzaba a virar el remolque, cuando ocurrió lo imponderable.

Si bien el viento, la corriente y gran número de témpanos (pack y brash) incomodaban mucho a las embarcaciones, todo esto se estaba superando.

Antes de dirigirnos a tomar el fondeadero había un gran témpano en él. Tuvo la amabilidad de zarpar oportunamente alejándose hacia el Este.

Pues bien, muy inoportunamente, este gran témpano, con la corriente, y contra el viento del weste de 30 nudos, navegó rápidamente pasando por la proa nuestra y localizándose por la amura de estribor y además el buque garreó. Estaba entonces el dilema del Comandante, con su remolque listo a empezar a virárselo desde el "Linblad", el ecosonda y sondador de toldilla con datos intranquilizadores y corta distancia a que llegó hacia atrás en esta área somera, viento aumentando, y el témpano prácticamente sobre su cadena de estribor.

Con suma habilidad y tranquilidad, el Comandante barajó su comprometida situación al ordenarle que suspendiera la maniobra.

Largó la espía que tomaba la gaza en su toldilla, gobernó adelante y atrás hasta virar su ancla a toca penoles con el témpano y salió avante por el único track posible, es decir por sotavento y a medio metro de la pared vertical de éste, en que nos vimos bastante disminuidos por la magnitud de su mole. Maniobra marinera brillante como todas las que se habían realizado en estos cuatro días.

El capitán del "Linblad" concordó plenamente en que éste había sido nuestro intento final.

En esta oportunidad el "Zapiola" no participó, pues era preferible tener mayor libertad de acción.

Después de esto, se ordenó recuperar maniobras, excepto la mantención de bomba y buzos que continuaban a bordo trabajando.

Se tuvo información que el ARA. "Bahía Aguirre", Insignia del Sr. Comandante Conjunto Antártico Argentino, a cuyo bordo viajaba el Excmo. Sr. Embajador de Noruega ante la República Argentina, arribaría a Almirantazgo el día 16.

Esa misma tarde sostuve una conversación radiotelefónica con el Sr. Comandante del ARA. "Zapiola", buque que operaría en el área hasta el día 20 según sus órdenes. Manifestó que se mantendría en Almirantazgo. Igual información fue dada por el mismo canal al "Linblad".



Pasajeros del "Linblad Explorer" transbordados a la "Yelcho".

Poco después nos devolvió el remolque que le había facilitado el "Yelcho" e informa que tiene fallado su cabrestante en forma irreparable, razón por la cual debe zarpar, lo que efectuó a las 22,10.

Las horas restantes del 14 se emplearon en recoger la maniobra.

A bordo del "Linblad" se alistaron víveres e implementos en tierra y completaron otros pertrechos en los "zodiac" excelentes embarcaciones de goma motorizadas.

Por otro lado debe recordarse que muy próximo y accesibles por la costa estaban la ex base inglesa y un refugio argentino, bien provisto de medios.

La decisión que me comunicó el capitán fue que él y un pequeño número de oficiales permanecerían a bordo, y que transportase al resto a la Base Frei, donde aguardarían el arribo del "Artic", ETA 22.

Sin embargo, a las 06,00 del día 15, el capitán me envió por fonía que se embarcaría con todos en el "Yelcho". Que él y 4 oficiales quedarían en Base P. Frei y el resto, que lo llevara a Punta Arenas.

Esta decisión era extraña, ya que al día siguiente llegaba el "Bahía Aguirre". Esta decisión nueva, nos retrasó respecto al embarque general anteriormente previsto, pues hubo de traerse más personas y cooperar en ello. El último viaje se hizo en el zodiac, el cual se izó a bordo.

Finalmente se zarpó a las 09,30 del martes 15 en demanda de Bahía Fildes.

**En el AP. "P. Pardo" del 13.0300
Hasta el 15.1200.**

Antes de transbordar al "Yelcho" había ordenado al "Pardo" que se dirigiera a South, reembarcara a los científicos, y luego a Base Prat, donde debía desembarcar el saldo de carga, embarcar la Partida de Reparaciones y luego a Fildes, donde debería encontrarse listo a mediodía del 15.

Anteriormente ya había decidido y ordenado que todos los pasajeros y buena parte de la tripulación viajarían en el "Pardo", es decir, los 144 que ya había embarcado el 11 más algunos otros y que en el "Yelcho" irían todos los miembros de las FF.AA. sin excepción, que se concentraban en Fildes, y así se hizo.

Era obvia la conveniencia de efectuar cuanto antes el transporte de turistas y tripulantes hacia Punta Arenas.

Era indispensable además evacuar desde el "Linblad" implementos de ropa de cama, y todo el equipaje y víveres, de que prácticamente a esas alturas carecíamos para tan gran cantidad de personas.

Recordemos asimismo el pésimo tiempo del día 11 y las tareas por completar que he señalado, una de las cuales, el traslado de los militares, debemos agradecerlo al "Endurance".

Por ello, trabajando con afán todo el día 12, se completó lo indispensable. Incluso ese mismo día, dispuse vuelos de helos para 30 turistas aprovechando las condiciones favorables del día, lo que despertó el mayor entusiasmo, debiéndose elegir por sorteo a los turistas.

El "Pardo" cumplió sus tareas con agilidad y desarrolló actividades especiales en sus navegaciones.

Así el día 13 efectuó un Servicio Religioso en tres idiomas, emotivo acto de acción de gracias al que asistió íntegra toda la gente rescatada, de variados credos y doctrinas.

Según me informaron, fue extraordinaria la solidaridad del grupo que apreció profundamente esta acción.

Ya el mismo 12 se había logrado organizar mucho mejor el servicio y acomodación a bordo, haciendo integrar a cámaras y servicios al personal auxiliar del "Linblad".

Estaba a bordo, desde el mismo día 11 Mr. Lars Linblad, alto ejecutivo de la Compañía Linblad y estimo fuerte accionista de ella y verdadero "pionero" del turismo a regiones remotas del mundo y en especial a la Antártida.

Su ayuda, consejo, experiencia y asistente personal, fueron invaluable, así como los de Mrs. Linblad, lo que contribuyó grandemente a las funciones de por sí difíciles del 2º Comandante, y por supuesto de su Mando.

Fue posible, dentro de este mundo de personas en espacios tan estrechos, incluso que los señores y damas turistas continuaran sus actividades instructivas.

Vale la pena esbozar cómo se resolvió el misterio de acomodar tanta gente a bordo, que con mínimas variaciones, se mantuvo durante una semana.

a) Varones:

En colchones en el piso, sillones y mesas de la Cámara de Oficiales, Cámara de Pasajeros, Cámara de Suboficiales, Cámara de Tripulación, Oficina de Abastecimientos, Ingeniería y Enfermería. Total 73.

b) Damas:

Literas en Entrepuentes de Sargentos 1ºs. y 2ºs., 5 camarotes de 4 literas con 2 camas adicionadas en el piso. Además, literas y camas en la Detallía y 6 en el camarote anexo de la Enfermería. Total 73.

c) El personal desplazado pasó a la "Lobera" en sistema "camas calientes".

d) El personal del Entrepuente de Proa cedió sus literas durante sus guardias.

El rancho se efectuó por turnos, en las mismas cámaras nombradas, trincándose los colchones en el día.

Los Oficiales y Empleados Civiles o de su Categoría, se arrancharon por turnos en la Cámara del Comodoro.

Mientras mantuve la Insignia en el "Yelcho" cedí mi camarote a Mr. Linblad.

La oficina del Ingeniero fue cedida a Mr. Linblad y sus asesores, en la que rápidamente se organizaron y centralizaron las actividades internas de los turistas y papeleos, elementos, etc.

En cuanto al rancho mismo, se emplearon y alcanzaron exactamente hasta Punta Arenas todos los víveres embarcados del buque.

En South se reembarcó a los científicos de INACH, dirigiéndose luego a Bahía Chile. En esta bahía se organizó una visita a nuestra Base "Arturo Prat" y desembarcó la carga, embarcando a su vez lo destinado al Norte —el saldo— y la Brigada de Reparaciones, zarpando luego a Fildes donde recaló en la mañana.

na del 15. Allí, procedió a embarcar transitoriamente a las Brigadas de Reparaciones, Interventores y en general a todo el personal de las FF.AA. allí concentrados, de suerte de transpasarlos con mayor rapidez al "Yelcho", a nuestro arribo.

El rendez-vous se cumplió a mediodía del 15.

Había niebla y sólo muy cerca avistamos primero al "Navarino", buque ruso que había arribado el 12, si mal no recuerdo, y que habíamos avistado cruzando frente a Almirantazgo.

El "Yelcho" atracó al costado del "Pardo" cumpliéndose estrictamente el Ceremonial para el transbordo de la Insignia, y con ambos buques en tenida azul.

Zarpamos a las 16.00, sin un minuto de diferencia con lo planificado mucho tiempo antes en el plan de eventos de la Orden de Operaciones. El pronóstico pa-

ra el cruce del Drake era muy favorable, afortunadamente. Sin embargo, como desde la medianoche del 16, el buque empezó a balancear bastante, encontrando mal tiempo al aproximarse al Cabo de Hornos. Hasta hoy, creo que nuestro Meteorólogo, y yo mismo, no sabemos cómo se produjo ese mal tiempo, contrario a lo previsible y a la situación meteorológica general.

A BORDO DEL "YELCHO"

El "Yelcho" recibió entonces en Fildes al personal de Oficiales de las FF.AA. e INACH, más 22 tripulantes del "Linblad", entre oficiales y tripulación, que traía desde Almirantazgo.

El capitán, 3 oficiales y el teniente inglés, se quedaron en Base Frei.

Resumiendo, finalmente las dotaciones y pasajeros en ambos buques a su zarpe desde Bahía Fildes fueron:

1.—A bordo del "Pardo":	A bordo del "Yelcho"	En Frei
Pasajeros	—	—
Dotación del "Linblad"	22	4
Parcial	22	4
	22	
Total transportar a Punta Arenas	168	
2.—Cantidad a Bordo:		
a) "Pardo"		
Dotación y G.T.A.	123	
Pasajeros INACH	5	
	128	
Pasajeros y tripul. "Linblad"	146	
Total	274	
b) AGS. "Yelcho":		
Dotación	79	
Pasajeros FF.AA. e INACH	65	
Tripulación "Linblad"	22	
Total	166 personas.	
c) En ambos buques:		
"Pardo"	274	
"Yelcho"	166	
Total general	440 personas.	

En el "Yelcho", dado que transportó solamente varones y la gran mayoría uniformados, la acomodación se hizo por estricto orden de antigüedad o precedencia, acomodándose así:

- 5 literas de pasajeros. Oficiales.
- 3 literas extras en camarotes de Oficiales.
- 4 literas en el Departamento de Suboficiales.
- 40 literas de pasajeros. Gente de Mar.

Al resto de los 87 pasajeros que recibió, en vista que no había más posibilidades físicas, se adoptó la salomónica medida de designarles "sitios disponibles", es decir colchones en pasillos, comedores, cámara de oficiales y "camas calientes".

NAVEGACION POR BAHIA NASSAU MURRAY, HASTA PUNTA ARENAS

Durante la navegación en el Drake se hicieron algunos cambios en la formación, con lo cual se lograron buenas fotografías mutuas, en particular durante la mañana del 17 en que los buques cabeceaban y balanceaban fuertemente.

Se recaló sin novedad y ya frente a Orange, avistamos al avión naval que nos sobrevoló repetidas veces. Viajaban en él numerosos periodistas. Una hermosa fotografía del "Pardo" apareció muy destacada, poco después, en el "Miami Herald Tribune".

Poco después una torpedera cruzó a alta velocidad por el costado de babor.

A las 17,45, en el brazo Norweste del Canal Beagle, se hizo una ceremonia en toldilla en la cubierta de vuelo, a la que asistieron todos los pasajeros.

Como teníamos fuerte viento del weste, se disminuyó el andar al mínimo durante ella, para bajar el molesto viento relativo.

No podía elegirse marco más apropiado, frente a los famosos ventisqueros de la ribera.

Se me había solicitado este acto, pero no sabíamos en qué consistiría.

En medio de tan grande tráfago, una pequeña comisión de los pasajeros se

dio maña para presentar un homenaje con la entrega de un notable dibujo hecho sobre dos cartas meteorológicas, excelentemente logrado, del momento del rescate, con unos hermosos y significativos versos y la firma de todos los pasajeros.

Habló a nombre de ellos Miss Pages y anteriormente Mr. Linblad, ambos, con testimonio de su gratitud y con palabras de elogio para nuestra Armada y expresiones que nos enaltecían.

El suscrito agradeció verbalmente a continuación, entregándole a Miss Pages un plato de cobre, significando en su persona un recuerdo simbólico igual para cada uno de ellos.

Próximos a finalizar esta tan interesante experiencia, esa noche fue emotiva, pues había nacido en esos días un extraordinario lazo de amistad, desde el más "mote" de los marineros hasta el suscrito, hacia los pasajeros y viceversa, como se apreció nítidamente en todos esos días.

Persistió el fuerte viento del weste toda la navegación, pero en cambio tuvimos la suerte de arribar a Punta Arenas en un día esplendoroso.

A las 12,00 del viernes 18 atracábamos ambos buques al sitio I Norte.

Las Autoridades de la Provincia y de las FF.AA., así como un numerosísimo público repletaban el muelle. Enfrente, había retrasado su zarpe el transatlántico español "Cabo San Roque", cuyos centenares de turistas se unieron a la entusiasta acogida. Gran número de periodistas se hizo presente.

Prontamente subieron a bordo el Sr. Intendente, Comandante en Jefe de la V División y el Sr. Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, a quien rendí cuenta de la comisión.

Y llegó así también, rápidamente, el momento de los adioses. Turistas y tripulación del "Linblad Explorer" abandonaron los buques, de regreso a sus lejanos países de origen.

Creo que se llevaron, cual más, cual menos, un pedazo de lo mejor que pien-



La "Yelcho" maniobrando para tratar de afirmar la popa al M/S. "Linblad Explorer", en Bahía Almirantazgo.

eo tiene Chile en sus Instituciones: La Armada en este caso, representada por la Insignia y dos buques del Grupo de Tarea Antártico, de quienes estaré siempre reconocido por su labor en esta oportunidad, así como de todas las múltiples tareas que con acierto cumplieron desde el 23 de septiembre hasta el 17 de marzo en que arrié mi Insignia.

CONSIDERACIONES, EXPERIENCIAS, APRECIACIONES

Me he basado en este relato, casi exclusivamente en todas las comunicaciones que cursé y recibí, más mi bitácora personal que he llevado desde mi primer mando de buque, el RAM. "Huemul".

En él no he destacado sino los hechos más importantes. Sin adornos.

Pero una cosa es esta escueta, aún cuando algo extensa narración, y otra muy diferente la acción ejecutada.

En efecto, si consideramos el área de operaciones, la situación especial del Territorio Antártico e implicancias del Tratado Antártico que no menoscaban los derechos de Chile sobre su territorio, teóricamente la presencia de buques de guerra extranjeros, las tareas inmediatas a cumplir impostergables, etc., debe recordarse que muchas de las decisiones fueron de reacción y apreciación muy rápi-

das. En cambio otras, en especial aquellas que afectaban al salvataje, fueron objeto de largas reflexiones.

Quiero dejar constancia aquí de la leal cooperación del Oficial de Operaciones del G.T.A., en los desvelos de las apreciaciones y actividades realizadas.

Me interesa repetir como una de las muchas experiencias o hechos dignos de consignarse, lo que estableciera en Anexo "A" de mi Orden de Operaciones del 22 de octubre de 1971.

En el párrafo "A" "Aspectos Doctrinarios", entre otras cosas decía:

Deberá recordarse que en este Grupo de Tareas, así como en toda la Armada, se tendrá permanentemente presente que:

La Armada tiene tradiciones magníficas, entre muchas de las cuales señalo:

"Primacía del Servicio sobre asuntos particulares".

"Amor y orgullo por el buque o reparación en que se está sirviendo".

"Respeto por los Padres de la Patria y nuestros Héroes Navales y Militares".
"Orgullo por el uniforme".

"Cooperación leal a las otras Instituciones y Organismos del Estado".

"Fidelidad a los compromisos".

"Espíritu de Cuerpo y Camaradería".

"Caballerosidad en todos los actos personales".

"Diligencia en acudir en auxilio ajeno".

Una rara coincidencia une al último concepto escrito: "diligencia en acudir en auxilio ajeno", con la labor que efectuaron los buques en el caso "Linblad".

Quiero repetir aquí mi opinión personal, por lo demás expresada públicamente en entrevistas de la radio, TV o prensa, que en general la "Operación Antártica" no es una rutina. Dentro de ella, lógicamente se efectúan ciertas tareas similares, año a año, como ser relevar las dotaciones de las bases. Hay otras actividades que también conviene repetirlas como ser visitar otras bases, rellenar áreas de poco sondaje, etc. Pero buena parte de las actividades útiles quedan a la imaginación o juicio del Comandante, así como su habilidad para lograr el máximo de provecho con sus medios en apoyo de los requerimientos de las Instituciones de las FF.AA. y Científicas. Por otro lado el ámbito antártico difiere del nuestro continental, en el cual no hay nunca hielo en el mar.

No quiero extender el tema. Cosa apropiada a la calificación de rutina y ajustada tal vez al término sería si sólo nos limitáramos estrictamente a las tareas recibidas y ni aún así.

Por último, rutina significa costumbre inveterada o irreflexiva habilidad debido a la costumbre ¿Se acerca ello a lo que es una operación antártica?

En otro orden de ideas, una reflexión sobre el eco que despertó este suceso en la prensa nacional, otros medios de difusión, y en el extranjero.

Una vez más se apreció nítidamente la transcendencia política del mar. No menos de 140 artículos, la mayoría muy destacados, señalan el gran interés nacional con que se siguió muy de cerca los eventos.

Por supuesto que en la Antártida no pensábamos mucho en esto, estimando haber dado las mejores informaciones con la mayor oportunidad posible.

Por ahí expresé que la imaginación del común del público fue captada acaparando su interés.

En general la prensa informó bastante bien y con fidelidad. Lógicamente que hubo ciertas informaciones —de menor monto— que no eran efectivas, así como también, algunas apreciaciones bien intencionadas pero no muy serias.

Un diario publicó, por ejemplo, que a bordo estaba un hijo del Capitán Scott. Lo cierto es que en el viaje anterior estaba un sobrino de Shackleton, Keith Shackleton, a quien conocí, y a sus muchos merecimientos científicos, une su calidad de artista. Una reproducción de su magnífico cuadro del "Linblad" en el Estrecho Le Maire me fue obsequiado por Mr. Linblad el 21 de enero.

Hay otro artículo muy destacado sobre "Por qué el "Yelcho" no pudo zafar al "Linblad". Es una aproximación sincera del periodista.

La realidad técnica la he descrito.

Creo que se debe agradecer a la prensa, a través de todo el país, así como a la TV, por la difusión de informaciones realzando el prestigio de la Armada.

En cuanto al grupo de pasajeros y tripulantes, y en especial a los 104 turistas, sin su colaboración espontánea, su extraordinaria comprensión, al adaptarse con elevado espíritu a las incomodidades insuperables a bordo, en comparación con sus magníficos estar y alojamientos en el buque de turismo, así como su permanente estímulo y agradecimiento por el menor detalle o atención que recibieran, dejó un saldo enorme al haber en todos nosotros.

Finalmente, quiero dejar constancia expresa, que en todo el transcurso de esa semana no se recibió ni un solo mensaje, de ningún Mando, que trabara o interfiriera al G. T. A. Por el contrario, se mantuvo la más amplia libertad de acción para actuar.

El día 12, a las 11,40 el Sr. Almirante se dignó enviar un Bravo-Zulu al GRU-PANTAR, el que contesté así:

Su 121140 Pto. Agradezco gentileza Señor Almirante y me considero afortunado haber contribuido confirmar prestigio nuestra Armada Pto. Segundo Bra-

vo-Zulú recompensa mis empeños lograr todo el éxito posible misión Usía me confió.

El 16, el Señor Ministro de Defensa envió el radio siguiente:

"En nombre S.E. el Presidente de la República y mío propio me complazco en hacer llegar a Usía, Oficiales y Tripulación del "Pardo" y "Yelcho", nuestras más sinceras felicitaciones con motivo del distinguido, eficiente y abnegado desempeño en el salvataje del buque noruego "Linblad Explorer", que permitió rescatar con vida a sus pasajeros y tripulantes, en condiciones meteorológicas adversas y en un área difícil de operar pto. Su distinguida actuación ha fortalecido el prestigio de Chile y una vez más ha hecho honor a la tradición gloriosa de nuestra Armada".

Cursé esta respuesta:

DEL GRUPANTAR 16.2307
AL SR. MINDEF

"Agradezco Usía su mensaje que nos honra y estimula rogando a nombre mis Oficiales y Tripulación exprese a su Ex-

celencia que cuando se trata de la Armada y de Chile nos apoyamos en sus tradiciones y ponemos en ello todas las virtudes de la raza".

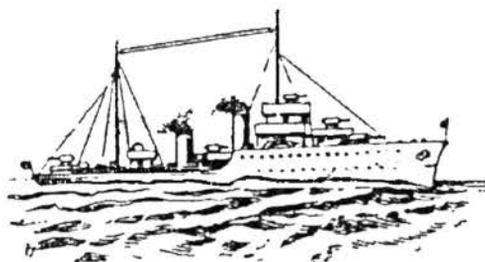
Epílogo

Prontamente zarpamos de Punta Arenas a Valparaíso donde arribamos el día sábado 26 a las 09.00. Habíamos zarpado el 4 de noviembre pasado.

Fue un arribo tranquilo donde nos esperaban solamente los familiares de a bordo. El Regimiento "Maipo" tuvo la gentileza de hacer concurrir la Banda así como la de la Zona. Poco después hubo una concurridísima conferencia de prensa y TV.

Así, finalizó la parte operativa de esta misión, no cabiendo duda, como es lógico, que el suceso descrito obscureció indudablemente el desarrollo de los otros meses de labor, en que se hicieran y produjeran tantas cosas interesantes.

Puede que se vislumbre un poco de ello en las filmaciones que hizo Televisión Nacional, que esperamos ver en abril.



One Jamaica Place
Jamaica Plain
Massachusetts, 02130
U.S.A.

29 de Marzo de 1972

Dr. Salvador Allende
Presidente de la República de Chile
Santiago, Chile
Estimado Presidente Allende:

Yo era pasajera del M.S. "Linblad Explorer" durante su crucero antártico en Febrero de 1972. Este buque encalló en la Bahía Almirantazgo de la Isla Rey Jorge y fuimos rescatados por el A.P. "Piloto Pardo". Lo que pudo haber sido un accidente terrible y desastroso pasó a ser una memorable y agradable experiencia gracias a los oficiales y tripulación del "Piloto Pardo".

Los hombres del "Piloto Pardo" nos cedieron sus camas y compartieron su comida con nosotros. A pesar de que existía la barrera del idioma pudimos comunicarnos libremente con ellos y fueron muy atentos. Aunque éramos tantos, pudimos considerar el buque como nuestro hogar y fuimos tratados como los huéspedes más gratos.

Aprendí mucho sobre solidaridad y amor durante esta experiencia, ya que, a consecuencia del naufragio, todos estábamos en estrecha convivencia unos con otros; el ejemplo de la tripulación del "Piloto Pardo", siempre sonriente y que nunca se quejó de nosotros, contribuyó a que la experiencia como un todo fuera muy memorable.

Espero ir a Chile el próximo año, para volver a encontrarme con los amigos que hice en el "Piloto Pardo", conocer algunas de las hermosas regiones de su país que me han descrito y hacer nuevas amistades.

Deseo expresar mis agradecimientos al pueblo de Chile por su hospitalidad y afecto para con los ciento setenta pasajeros y tripulantes del "Linblad Explorer" que tuvimos la suerte de haber pasado por esta experiencia.

Atentamente,

AGES E. SLAFER