



La historia del rescate aeronaval en Isla Decepción en 1967: el buque Piloto Pardo enfrentando lo imposible

Por **Francisco Sánchez Urra**
Historiador

Los buques de la Armada de Chile tienen algo muy especial, lo cual se refleja en el sentimiento que sus tripulaciones le entregan, los marinos hablan de "un alma" o "mística", algo que se va transmitiendo en los inertes fierros con el transcurrir de los años.

Sin lugar a dudas esto también pasó con el AP 45 Piloto Pardo, unidad que ya en sus primeros años de servicio había cruzado la mitad del mundo, llegado al territorio chileno antártico y apoyado a la comunidad tras el dantesco terremoto de 1960.

Con un poco más de ocho años de servicio, el buque Piloto Pardo, aún debía enfrentar diversas pruebas, siendo una de ellas las operaciones de rescate en la erupción volcánica en el continente helado.

El preludeo de la erupción en isla Decepción

El 4 de diciembre de 1967, a las 10 horas, el buque Piloto Pardo, al mando del capitán de fragata Carlos Borrowman, efectuó el relevo de la dotación de la Base Pedro Aguirre Cerda de la Fuerza Aérea de Chile en la caleta Péndulo de la isla Decepción.

El personal relevado fue trasladado en los helicópteros navales al Pardo, quedando en la base la comisión interventora, la brigada de reparaciones,

la nueva dotación para 1968 y dos sismólogos del Inach, sumando un total de 27 hombres. También se encontraba otra nave chilena en el área: era el buque Yelcho, al mando del capitán de corbeta César Vásquez. Ese día, el Piloto Pardo zarpó a las 14,40 horas con rumbo a la isla Livingstone, para inspeccionar, junto a los helicópteros, el campamento de tres geólogos del Inach dejados allí el 29 de noviembre.

En el momento del zarpe ocurrió un fuerte temblor, más violento que los ocurridos con anterioridad. El promedio de la frecuencia de los sismos aumentó su intensidad, superando los cinco grados y alcanzando un lapsus de 4 a 5 por minuto.

La erupción en la Antártica

A las 18,40 horas ocurrió un fuerte terremoto seguido de una erupción volcánica cercana a la base chilena en caleta Péndulo. La columna de humo negro y ceniza volcánica se elevó por sobre los 2 mil 500 metros y avanzando poco a poco hacia la Base Pedro Aguirre Cerda, "...era un espectáculo impresionante y a la vez que pavoroso", frase que quedó inmortalizada en el historial del buque.

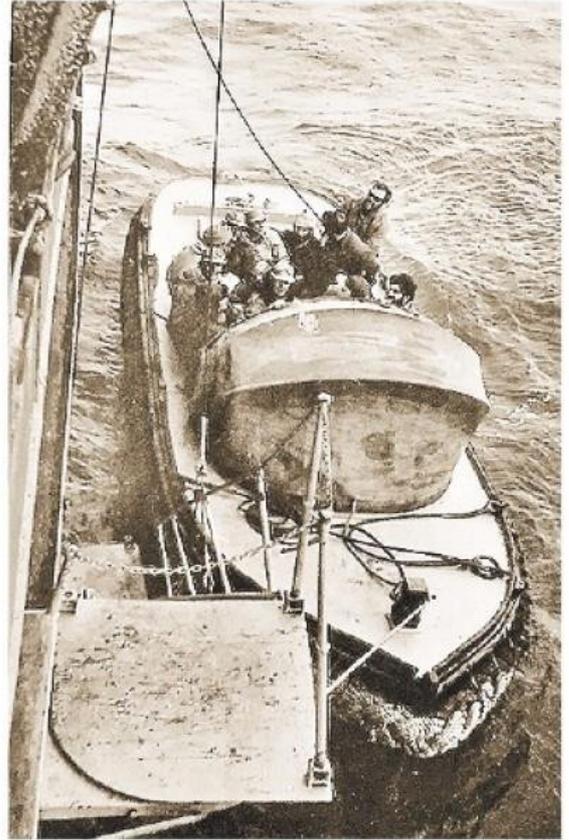
En 30 minutos el área estaba sumergida en la oscuridad. Este fenómeno destruyó las instalaciones, tanto las británicas de la Base John Biscoe en la caleta Balleneros, como las chilenas de la Base Aguirre Cerda en la caleta Péndulo. Era necesario rescatar con vida a

los hombres de ciencia y a los integrantes de las dotaciones que habían abandonado sus bases. La base británica, a 6 kilómetros de la chilena, lanzó una llamada de socorro y echó sus botes al agua. Las dos naves de la flotilla antártica chilena, se encontraban en las cercanías, alejándose de la isla. La erupción fue avistada por el Pardo, que en ese momento se encontraba a nueve millas al noreste de la isla Decepción.

Inmediatamente el buque Piloto Pardo se acercó a investigar, experimentando durante su marcha una intensa lluvia de ceniza volcánica que oscureció el horizonte. Desde ambos buques la visión era aterradora: podía verse un hongo de cenizas que se elevaba, mientras dos tercios de la isla se cubrían de lodo y lava, con un intenso olor a azufre.

El Piloto Pardo regresó a la isla. Al llegar a los Fuelles de Neptuno, la nube alcanzó los 10.000 metros de altura y cubría completamente la isla. Ceniza, piedras, humo y gases saturaban la atmósfera, haciendo pensar que no quedaban supervivientes. En la Base Aguirre Cerda, la lluvia era de lodo y lava con intenso olor a azufre.

El escenario se tornó peligroso al no poder preverse su término. El personal de la base trató de comunicarse por radio, llamando a distintas frecuencias, siendo captado por el Yelcho. Se contestó su llamado sin obtener respuesta, pues a las 19 horas el comandante de la base había ordenado cortar



Parte de los científicos ingleses que fueron evacuados al Piloto Pardo tras la erupción.

la electricidad, en prevención de posibles incendios.

La erupción continuó con algunos ruidos subterráneos, aunque sin temblores, el nivel del mar en la caleta Péndulo experimentó fluctuaciones de unos dos metros a intervalos de dos minutos. El personal de la base puso en funcionamiento nuevamente el grupo eléctrico para activar la radio estación. Con ello, se estableció contacto en telegrafía con el Yelcho. Los radiotelegrafistas lograron establecer comunicación con la base chilena y, ante el inminente peligro, se dio el orden de trasladar al personal a

la Base británica Biscoe, lugar donde se intentaría el rescate.

Se proveyeron de los elementos de abrigo más indispensables, incomunicaron todos los servicios internos y, a las 20,40 horas, iniciaron el desplazamiento. Durante el recorrido se desencadenó una tormenta eléctrica y se hizo más intensa la lluvia de ceniza volcánica, haciendo más alarmante la situación. No obstante, después de dos horas de caminata, todo el personal llegó a la caleta Balleneros.

El jefe de la base británica, Phillip G. H. Myers, en contacto de telefonía permanente



Faenas de remoción de material y equipo tras la erupción volcánica.



Grupo de rescatados en la cubierta del buque Piloto Pardo.

con el Piloto Pardo, informó de inmediato esta novedad. En esa base cayeron dos metros y medio de ceniza volcánica y granizos del porte de un huevo. Las fluctuaciones de marea fueron de un metro y medio de amplitud, con cinco minutos de intervalo, ocasionando fuertes corrientes en los Fuelles de Neptuno que hacían imposible cualquier empleo de embarcaciones menores.

Visión desde los buques y la operación de rescate

Desde los buques la visión era aterradora, el hongo de ceniza se mantenía a unos 10.000 metros de altura, cubriendo dos tercios de la isla. Las pantallas de radar presentaban una mancha irregular que, naciendo de la isla, abarcaba unas 12 a 15 millas hacia el este y entre 6 a 8 en el sentido norte sur. Durante la tempestad eléctrica que acompañó al fenómeno, al Yelcho le cayeron dos rayos, uno en la proa y otro en el palo de popa, sin consecuencias, y en ambos buques se acumuló una capa de ceniza sobre cubierta y puente de cinco centímetros.

Por ese motivo debieron arrojar al mar algunos tambores de combustible que llevaban en cubierta, para evitar explosiones de alcances imprevisibles. Era imposible acercarse al buque a la costa. La bahía interior estaba en ebullición, soplaban un viento de 40 nudos y las constantes explosiones lanzaban al aire una lluvia de piedras y lodo. Mientras tanto, el jefe de la Base británica, Philip G. H. Myers, en comunicación radial con el Pardo, recomendaba que esta unidad no entrara en la bahía de isla Decepción, ya que peligraba seriamente su seguridad. No obstante la advertencia, el comodoro del Grupo de Tarea Antártico, capitán de navío Boris Kopalic O'Neill (primer gobernador marítimo de la Antártica Chilena y primer comandante de Base Arturo Prat en 1947), ordenó acudir al rescate. Durante toda la noche, el Pardo se mantuvo frente a la isla, soportando una lluvia constante de cenizas y piedras que tapizaron la cubierta.

Al amanecer se escuchó una transmisión de la base británica informando que habían llegado los chilenos. Cerca de las 3 horas se dio la orden de proceder con el salvamento. Se emplearon helicópteros, pues la marea oscilaba violentamente.

Las condiciones meteorológicas eran malas. El viento oscilaba los 30 nudos de velocidad, había una dificultad en



Helicópteros aeronavales del buque Piloto Pardo utilizados en el rescate.

la recepción radiotelegráfica, la visibilidad era escasa. Todo ello obligó a las dos naves reunidas a mantenerse en movimiento durante el resto de la noche y la madrugada del día 5 en las proximidades de los Fuelles de Neptuno.

Sólo poco después de las 7 horas de ese día se fondeó en las cercanías de la entrada de la isla Decepción y con los dos helicópteros del Piloto Pardo, piloteados por los tenientes primeros Fredrick Corthorn Besse y Héctor Higuera Ormazábal, despegaron a las 7,17 horas desde la cubierta de vuelo del Piloto Pardo. Era el inicio de la tarea de rescate.

Los helicópteros estuvieron expuestos -en cualquier momento- a nuevas erupciones volcánicas, las que no se podían predecir. No tenían contacto con el Piloto Pardo y casi sin visibilidad. Ambos helicópteros lograron vencer los obstáculos, llegando exitosamente a la base inglesa.

Durante una hora y cuarenta minutos, fueron recibidos con imponderable alivio a bordo del Pardo, los 26 chilenos y los 15 ingleses desde la base de caleta Balleneros.

La prioridad en el rescate fue, como era de esperar, para los británicos. Sin poder mantener contacto por radio entre ellos, los dos helicópteros del buque debieron volar en medio de la

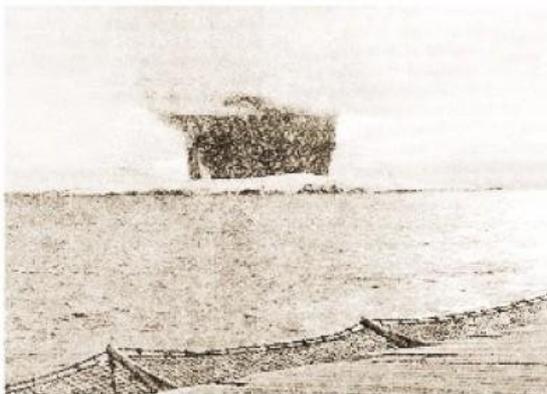
turbulenta lluvia volcánica que no permitía visibilidad alguna. No obstante, en repetidos viajes se salvó a todos los hombres de ciencia e integrantes de las dotaciones, tanto británicas como chilenas, 41 hombres en total, que se daban por perdidos.

Todos fueron rescatados ilesos por la heroica acción de los helicópteros chilenos, cuyos pilotos, con clara conciencia de su deber, cumplieron exitosamente la orden, arriesgando sus vidas.

Terminada la operación de salvamento, los buques se dirigieron para apoyar el rescate de la dotación de la base argentina, quienes habían abandonado su refugio hacia la rada Pingüinera, en su extremo suroeste, donde podían obtener mayor seguridad. El Piloto



Pilotos aeronavales condecorados con la medalla al valor por las acciones desplegadas en la isla Decepción.



Otro registro de la erupción volcánica en la isla Decepción en 1967.



Imagen de los rescatados en la cubierta del Piloto Pardo desde isla Decepción.

Pardo y el Yelcho partieron de inmediato a ese punto, alcanzando al transporte argentino Bahía Aguirre, con el que se había establecido contacto radial y que se dirigía a ese mismo lugar para evacuar a sus compatriotas, de quienes había recibido señales de auxilio.

Los tres buques se mantuvieron frente a la rada Pingüinera y el Piloto Pardo ofreció la cooperación de sus helicópteros, que fue agradecida por el comodoro de la flotilla argentina, capitán de navío Jorge Alberto Ledesma. Pero esta ayuda no fue necesaria pues el transporte Bahía Aguirre llevaba su propio helicóptero con el cual procedió al rescate en condiciones muy favorables. El comodoro argentino y su jefe de estado mayor visitaron el

Pardo para agradecer a su colega chileno y al comandante del Pardo, su ofrecimiento de ayuda.

Posteriormente, el Pardo y el Yelcho zarparon a puerto Soberanía, con los ingleses y chilenos rescatados. Esa misma tarde se coordinó con la nave británica Shackleton una reunión en Soberanía para entregarles los evacuados de la base inglesa. Ese buque había zarpado desde puerto Stanley, en las islas Falkland, en auxilio de sus compatriotas para regresarlos a Inglaterra.

Volviendo al lugar de los hechos

En enero de 1968, el Pardo volvió a Decepción para investigar el alcance del fenómeno y los daños sufridos en la base. La erupción había levantado una isla en la bahía Telefon, de 1.250 metros de largo, orientada de suroeste a noroeste, 70 metros de altura y 500 metros de ancho, con tres cráteres, el mayor de los cuales de 200 metros de diámetro, que aún continuaban emando vapor y gases sulfurosos.

En la costa noroeste de puerto Foster se había formado otro cráter a 1,5 millas náuticas de la base chilena, de 400 metros de largo y 200 de ancho. El Yelcho efectuó un completo sondeo de puerto Foster y constató que no había variaciones batimétricas considerables, inclusive en las cercanías de la nueva isla producida por la erupción.

Reconocimientos

Este hecho es recordado como una de las operaciones de rescate en el territorio chileno antártico más complejas y peligrosas realizadas en la historia, siendo los pilotos de los helicópteros aeronavales condecorados con la medalla "Al Valor", siendo parte de un esfuerzo de la Armada de Chile en un rescate que unió una vez más crónicas a los nombres del legendario AP 45 Piloto Pardo y la Yelcho.



Registro de las cenizas volcánicas que se acumulaban en la cubierta del buque Piloto Pardo.