



## Documentación/Antártica Chilena

### Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

#### Editorial

A fines de la década de los cuarenta del siglo que ya nos dejó, muchas naciones poderosas y otras no tanto, comenzaron a manifestar derechos soberanos sobre el territorio antártico nacional, no obstante que algunas no tenían ninguna relación con aquellas inhóspitas regiones.

Nuestro país viendo amenazados sus incuestionables derechos soberanos en tan altas latitudes, comprendió que había llegado la hora de establecer una presencia permanente en la Antártica y para ello el gobierno dispuso que la Armada Nacional transportara una Expedición que levantara la que fue nuestra primera base en el helado continente.



Por medio de las presentes publicaciones, hemos querido entregar una serie de breves investigaciones que puedan interiorizar al lector de algunos de los datos y anécdotas que involucran el desarrollo o gesta de acciones o hitos que ha protagonizado a través del tiempo nuestra aviación en la conquista del Territorio Chileno Antártico.

**Norberto Traub Gainsborg**

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

# 1955

## **Skua: Recordando el primer vuelo entre Chile continental y el Territorio Chileno Antártico.**

*El vuelo de 6 horas 47 minutos, se realizó en un OA-10 N° 406 "Catalina" perteneciente del Grupo de Aviación N° 2 de la Fuerza Aérea de Chile., al cual se le dio el nombre "SKUA" (Ave perteneciente a la familia de los estercorárido, similar a las gaviotas características de la Antártica).*



**CDA (A) Sr. Humberto Tenorio Iturra**

Innumerables vuelos debió realizar el recordado piloto de la Fuerza Aérea de Chile don Humberto Tenorio Iturra, ya fuera desarrollando ejercicios tácticos con los buques escoltas durante la navegación, trasladando personas, de reconocimiento y soberanía, de enlace con las bases antárticas y de ayuda a la navegación.

A su regreso a Quintero tras haber participado en la Primera Expedición Antártica efectuada en 1947, ya tenía él conciencia cabal de la importancia que a la Fuerza Aérea de Chile cabría en un futuro no lejano en la Antártica.

En febrero de 1949, con preocupación la Armada comprobó que las condiciones del mar cubierto de hielos hacían imposible aproximarse y efectuar el relevo de la dotación de la Base O'Higgins y lamentablemente no se podía contar con el Vought Sikorsky N°313 que aquel año la FACH enviara embarcado para servir de enlace y observación. Aeronave que el 23 de enero al quedar anclado durante la noche, había sido dado vuelta e inutilizado por el fuerte viento reinante.



**Hidroavión Vought Sikorsky N°308 (1947)**

Como las circunstancias apremiaban, la superioridad de la institución ordenó que los Vought Sikorsky N° 311 y 314 se trasladaran inmediatamente en vuelo desde Quintero al canal Beagle, donde serían embarcados en el petrolero "Maipo" para ser llevados a la Antártica.

Pilotos, el Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra, al mando de la misión y el Subteniente Rafael Vásquez Reginensi, más un mecánico y un radiooperador.

Tan pronto arribaron a bahía Soberanía, se realizaron varios vuelos de observación, sobrevolando más de 500 millas en busca de un paso para las naves de la Armada, comprobándose que los hielos impedían todo acercamiento de los buques hacia la base del Ejército, por lo que Tenorio recomendó realizar el relevo de su dotación por vía aérea.

Proposición que fue aceptada, pero que debió ser postergada hasta el 6 de marzo cuando las condiciones meteorológicas permitieron que los vuelos pudieran ser reiniciados y los aviones amarizaran en las inmediaciones de la base llevando a la comisión interventora.

Fue así como en dos días se pudo relevar a toda la dotación militar, la que ya mostraba evidentes signos de peligroso agotamiento, después de tan larga permanencia en condiciones de aislamiento en aquellas soledades de clima tan riguroso.

Demás está decir que la prensa nacional dio amplia cobertura a aquella brillante acción resaltando la importancia de la aviación en la exploración antártica.

Meses más tarde, la Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial, su ciudad natal, procedía a nombrar a Tenorio hijo ilustre, haciéndole entrega de una medalla de oro por "*Sus brillantes servicios prestados a la Patria y a la Ciudad*".

Los años fueron pasando, debió cumplir nuevas destinaciones tanto en el país como en el extranjero, pero en su mente germinaba una idea que hacía tiempo maduraba.

Siendo ya comandante de escuadrilla y ocupando el puesto de ayudante del Ministro de Defensa Nacional, con la ayuda del capitán de bandada Rafael Vásquez Reginensi, en 1955 elaboró un proyecto para unir en vuelo directo, en un anfíbio Catalina, Punta Arenas con la recién creada base Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda" de la Fuerza Aérea de Chile. Lejana posesión ubicada en isla Decepción, en la cual un ya distante 1947, él fuera el primero en amarizar.

Proposición que reservadamente a puso en manos del recién nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el General del Aire Diego Barros Ortiz, quien luego de leerla atentamente la guardó en su escritorio sin agregar comentario alguno.

### **Génesis del vuelo que unió Chile Continental con el Territorio Antártico**

Tiempo después, cuando ya habían pasado algunos días, fue llamado urgente a la Comandancia en Jefe, donde el general Barros le señaló que en reunión con el Presidente Carlos Ibáñez, aquel, de improviso le había preguntado; "*General, ¿Cuándo la Fuerza Aérea va a ir en vuelo directo a la Antártica?*", a lo que él había respondido; "*Cuando Ud. lo ordene presidente*".

"*¡Hágalo!*", fue la respuesta del primer mandatario, hombre de pocas palabras, que en sus dos administraciones de gobierno se caracterizara por el impulso que diera a la aviación chilena.

Otorgándole carta blanca para proceder de acuerdo a lo por él propuesto, le ordenó su materialización al más breve plazo por intermedio del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea y dándole además las siguientes disposiciones; el vuelo se mantendría dentro del más estricto secreto tanto a nivel institucional como con la prensa, hasta que ya vinieran de regreso desde Punta

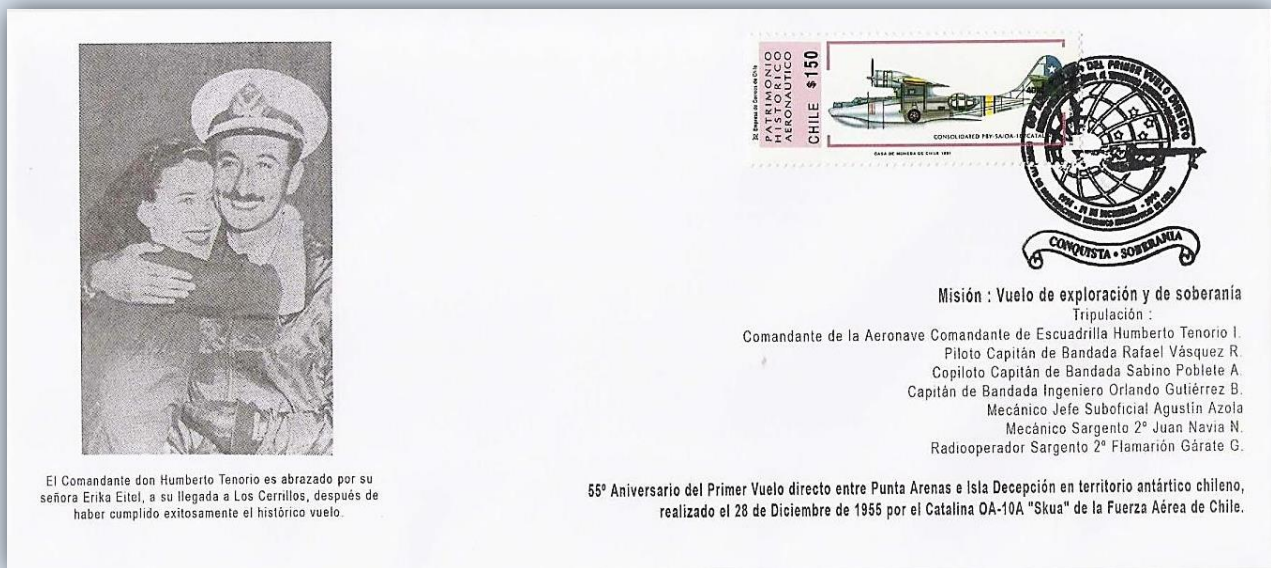
Arenas y el despegue hacia y desde la Antártica no se efectuaría mientras no se tuviera la más absoluta seguridad con respecto a la operación a realizar.

Como primera medida y con miras a mantener la reserva se ordenó el traslado a Santiago del Catalina OA-10A N°406 de dotación del Grupo de Aviación N°2, el que fue entregado a la Maestranza Central de Aviación en la Base Aérea El Bosque "por razones de mantenimiento".

Orden que no fue bien comprendida en el Ala N°2 de Quintero y menos en el Grupo de Aviación N°2, unidad a la cual pertenecía el anfibio, cuyo personal durante mucho tiempo lo estimó como una falta de confianza en su capacidad profesional, sobre todo cuando posteriormente se enteraron que los pilotos que lo operarían, aun cuando eran "viejos quinteranos" ya no pertenecían a la base.

Medida por cierto impopular y difícil de comprender, pero había que mantener la debida reserva del vuelo proyectado, lo que habría sido imposible de lograr en una localidad pequeña como Quintero donde todos se conocían y eran amigos.

Fue el 25 de diciembre de 1955, día de la Navidad, que el "Skua", como había sido bautizado el Catalina, despegó desde Los Cerrillos con destino a Bahía Catalina en Punta Arenas.



### Sobre conmemorativo del vuelo directo entre Punta Arenas e Isla Decepción

Componían la tripulación; el Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio I. como comandante de la aeronave, al mando de la misión; como piloto, el capitán de bandada Rafael Vasquez R.; como copiloto, el capitán de bandada Sabino Poblete A.; como ingeniero, el capitán de bandada Orlando Gutierrez B.; como mecánico jefe, el suboficial Agustín Azola; como mecánico, el sargento 2º Juan Navia N. y como radiooperador, el sargento 2º Flamarión Gárate G.

Tras una escala técnica en Balmaceda, donde fue reabastecida de combustible y se reparó una pequeña falla en uno de sus componentes, al día siguiente se prosiguió a destino. Arribando al

atardecer del 26 a la Base Aérea de Bahía Catalina, se informó al mando local que se realizaba un vuelo de rutina con fines de instrucción, por lo que a nadie llamó mayormente la atención la llegada de aquel avión.

El 27, las condiciones meteorológicas no eran las más óptimas por lo que el vuelo se pospuso para el 28, en que desde temprano junto al meteorólogo de la Lan Sr. Martenson, se analizaron las diversas alternativas, hasta que pasado el mediodía y consciente de la responsabilidad que caía sobre sus espaldas, Tenorio presentó plan de vuelo hacia la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda.

A las 13:15 hrs. local el pesado bimotor despegó rumbo a isla Decepción en la cual y tras seis horas y cuarenta y siete minutos de vuelo, amarizaba en completa calma en bahía Foster ante la sorpresa y alegría de los integrantes de la base, los que encabezados por su comandante el capitán de bandada Hugo Sage Sage les dio la más cordial bienvenida.

Hubo intercambio de modestos regalos y una sencilla cena de camaradería y cuando de acuerdo a las condiciones reinantes empezaba a clarear, siguiendo las instrucciones del general Diego Barros en el sentido de hacerlo cuando aquello fuera seguro, Tenorio ordenó el regreso.

A las 02:00 hrs. el Skua estaba nuevamente en el aire poniendo proa a Punta Arenas donde puso ruedas a las 08:10 hrs. La noticia corrió como reguero de pólvora, a lo largo y ancho del país y a su arribo más tarde a Los Cerrillos, los tripulantes fueron recibidos por el alto mando con sinceras muestras de alegría.

A cada uno se le anotó una felicitación en su hoja de vida. Sin duda el más feliz con el resultado del vuelo era el comandante Tenorio, quien con ello había demostrado que era factible en verano el enlace por vía aérea con nuestras bases antárticas, sin estar sujeto el traslado y relevo de sus integrantes por la lenta y agobiante vía marítima.

### **Sergio Barriga Kreft**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



**Sello conmemorativo del arribo del "Skua"  
a Territorio Chileno Antártico**

# **Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

<b>Norberto Traub Gainsborg</b>	<b>Presidente</b>
<b>Alberto Fernández Donoso</b>	<b>Vicepresidente</b>
<b>Oscar Avendaño Godoy</b>	<b>Director - Secretario</b>
<b>Claudio Cáceres Godoy</b>	<b>Director - Tesorero</b>
<b>Rino Poletti Barrios</b>	<b>Director</b>
<b>Sandrino Vergara Paredes</b>	<b>Director</b>
<b>Rodrigo Jiménez Schmidt</b>	<b>Director</b>

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail ([ntraub@historiaaeronauticadechile](mailto:ntraub@historiaaeronauticadechile))

## **Declaración de responsabilidad:**

Las ideas y opiniones expresadas en este Material reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.