



Documentación/Chile Insular Pacífico Sur

Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Editorial

Tras adquirir material de vuelo anfibio que permitiera patrullar en forma efectiva el área oceánica frente a las costas de Chile continental e insular, la Fuerza Aérea de Chile inició en la década de los cuarenta, su capacidad para realizar la defensa de nuestra costa que se veía expuesta a las incursiones que afectaban al continente producto de la segunda guerra mundial. Luego en 1947, el presidente Gabriel González Videla proclamará la soberanía y jurisdicción sobre el mar y el zócalo continental adyacente a las costas continentales e insulares hasta el límite de 200 millas marinas.

Con ello, el cumplimiento del compromiso contraído con la OACI, por obtener información meteorológica en el Pacífico meridional daría un nuevo argumento que despertará el deseo nacional de incursionar vuelos que le permitirán unir efectivamente el Chile insular y la eventual apertura de rutas aérea efectivas a la Polinesia.



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 Chile insular del Pacífico Sur.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

1974

Apertura de la ruta y primer vuelo comercial transpacífico Sidney – Punta Arenas

Comenzando 1971 el comandante Ricardo France elevó un memorándum a la superioridad de LAN, planteando las bondades del establecimiento de una ruta transpolar entre Punta arenas y Auckland, Nueva Zelanda, una iniciativa que fue acogida con entusiasmo por Ignacio Aliaga, presidente de LAN, disponiendo iniciar los primeros contactos con las autoridades neozelandesas las que rápidamente se interesaron en el proyecto, y procedió a nombrar a Ricardo France, "Jefe del Proyecto Ruta Polar", quien se abocó de lleno a los estudios y cálculos preliminares.

Entre ellos cabe destacar los completos estudios realizados por el meteorólogo de la empresa Ralph Rupert a bordo del buque oceanográfico de bandera japonesa Hakuko Maru, de la meteorología polar que permitió establecer que en este aspecto los riesgos eran los mismos que en la mayoría de las rutas aéreas, pero con un punto a favor cual es que la meteorología de altura es más ventajosa y segura en aquella parte que en el resto del globo, y sobre las condiciones las condiciones del mar que rodea la Antártica, que concluyó que un amaraje de en aquellas latitudes no difería mayormente que en cualquier otro lugar del océano Pacífico, debiendo preverse equipos y sistemas de supervivencia resistentes al frío intenso

El acucioso trabajo realizado por France contempló el uso de las pistas antárticas de Mac Murdo como alternativa; la confección de planes de vuelo para el Boeing 707 en condiciones promedio más adversas, con fallas críticas en el tramo más alejado de los extremos de la ruta, comprobando que el vuelo en este tipo de aviones era perfectamente realizable aún en las peores condiciones de emergencia, es decir, despresurizado y con un motor inoperativo.

En cuanto a la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento, éste estaba disponible por aviones de la USAF basados en Mac Murdo y Nueva Zelanda.



Por último, France viajó a Estocolmo, Suecia, donde se reunió con los altos personeros de la línea aérea escandinava, SAS, entre los que se encontraba Einer S. Pedersen, jefe de navegantes y pionero de los vuelos comerciales a través del Polo Norte. Allí, los estudios y proyectos fueron nuevamente analizados y hubo total acuerdo con lo realizado, llegando incluso a formularse la posibilidad de una explotación a medias de las rutas polares, con lo que tanto SAS como LAN, pasarían a ser las únicas en extender sus aerovías alrededor del mundo, sobrevolando ambos polos.

En julio de 1972, France presentó una extensa memoria de la ruta al nuevo presidente Teodoro Ruíz, señalando en uno de sus párrafos: *“Dentro de Sudamérica nuestro país ha sido siempre un gran precursor de ideas e iniciativas y nuestros hombres han tratado en todas las actividades hacer figurar a Chile en el ámbito internacional. Es así como en aviación fue el primero en cruzar Los Andes y dejar de este modo una nota en la historia de la humanidad.*

Este proyecto tiene la intención de ser el primer estudio serio del paso más trascendental que dará en la aviación Línea Aérea Nacional y que a través de una visión positiva por parte de sus actuales dirigentes logre realizarse... Esto es, ser la primera línea aérea comercial que realiza una ruta polar por el hemisferio austral... lo que permitirá abrir al mundo una nueva ruta uniendo así a dos continentes deseosos de progreso y acortando las distancias entre sus pueblos...”

La grave situación política del país postergó en más de un año la oportunidad para su realización, la que se presentó gracias a una serie de vuelos chárter contratados para llevar inmigrantes uruguayos y argentinos a Australia.

El primero de estos vuelos se realizó vía Tahití el 1 de diciembre de 1973, piloteado por Jorge Jarpa y Kurt Pfeffer, durante el cual se le rindió un merecido homenaje a Roberto Parragué navegante de aquel primer vuelo a Australia. Dos meses más tarde, el 9 de febrero de 1974, el cuatrirreactor Boeing B707-330B, CC-CEA, N° 701, que había sido el primero de su tipo adquirido por la LAN, con la identificación del vuelo LA-1131, rodó lentamente por las pistas del aeropuerto de Sidney, cargando más de 80 toneladas de combustible, para iniciar su vuelo de 11 horas y 30 minutos de duración a través de 5.117 millas, que habría de culminar con su aterrizaje en la pista 25 del aeropuerto de Punta Arenas, Presidente Carlos Ibáñez del Campo, cuya pista fue necesario alargarla hasta los 2.800 metros requeridos para la operación de un avión de ese tamaño.

Para la ocasión, la tripulación fue integrada por los pilotos Jorge Jarpa, comandante del vuelo; José Eney, Jorge Perez y Julio Mattich; los navegantes Bruno Schule, Claudio Rosenbaum y Cesar Fuentes; los ingenieros de vuelo Juan Veas y Enrique Kahni; los sobrecargos Hernán Parada, Alejandro Anguita y Campbell Anderson y las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha. Viajaban también, el presidente de la aerolínea Germán Stuardo y el jefe del proyecto Ricardo France, quienes finalmente habían realizado el ambicioso sueño de cruzar los cielos del Pacífico Austral, uniendo con un solo trazo Sudamérica y Australia.



Tripulación del vuelo transpacífico austral a su llegada a Punta Arenas

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Alberto Fernández Donoso

Oscar Avendaño Godoy

Claudio Cáceres Godoy

Rino Poletti Barrios

Sandrino Vergara Paredes

Rodrigo Jiménez Schmidt

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

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)

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.