

LAS
OTRAS
AGUILAS

Max Astorga



OTRAS AGUILAS

¿¿¿???

AGUILAS/ POLARES/OCEANOS

AGUILAS AFRICANAS/AMAZONIA

AGUILAS DE LAS CUMBRES

AGUILAS/ POLARES/ OCEANOS

ROALD AMUNDSEN – NORUEGO

BERNT BELCHEN – NORUEGO AMERICANO

ALAN COBMAN - INGLÈS

RICHARD E. BYRD – AMERICANO

LINCOLN ELLSWORTH AMERICANO

GEORGE H. WILKINS - AUSTRALIANO

FLOYD BENNETT -- AMERICANO

VALERI CHKALOV- GUEOGI BAIDUKU-ALEXANDER

BELIAKOV – TRIO SOVIETICO

ARTURO PARODI y HUMBERTO TENORIO- CHILENOS

JORGE JARPA - CHILENO

ROBERTO PARRAGUE S.- CHILENO

“PROLOGO DE TODAS *LAS AGUILAS*”

***LAS AGUILAS SON UN SIMBOLO CELESTIAL,
DEL VUELO, ALETEANDO SUAVEMENTE...
DESTACANDO SU ELEGANCIA... TAN ESPECIAL!
LAS MIRAMOS, TODO EL TIEMPO EN EL CIELO,
ESPIANDO SU BAILE - ELEGANTE EN SU VUELO
Y DESEANDO CUMPLIR NUESTRO ANHELO...
DE VOLAR Y VOLAR SIN MIEDO!
ESTA ES UNA NARRACIÓN DE AVIADORES
QUE DEJARON ESTELAS HISTÓRICAS,
DE LA VIDA DE HOMBRES Y MUJERES...
RECUERDOS Y MEMORIAS TAN VALORICAS
EN LA QUE EXISTIERON, ALEGRIA Y DOLORES
DE SUS VIDAS PINTADAS... EN COLORES***

Max the knife

NOTAS DEL ESCRITOR

***ESTA ES UNA RECOPILOCIÓN HISTÓRICA-
BIOGRÁFICA DE LAS VIDAS Y HAZAÑAS DE
AVIADORES Y AVIADORAS ENAMORADOS DEL
CIELO DEL MUNDO Y DE LOS AVIONES QUE
VOLARON BUSCANDO DESTINOS – QUE EN SU
ÉPOCA ERAN LEJANOS Y A VECES ERA SOLO UN
SUEÑO LOGRARLO.***

***VARIOS DE ELLOS LO LOGRARON...Y OTROS
QUEDARON EN LAS RUTAS CELESTIALES***

***YO – COMO PILOTO Y ESCRITOR – DECIDI
ESCRIBIR O RE- ESCRIBIR SUS VIDAS,- SIN FINES
DE LUCRO – RECOPILANDO E INVESTIGANDO
ESCRITOS ANTERIORES Y FOTOGRAFIAS –
ALGUNAS ELLAS DE WIKIPEDIA, PARA ILUSTRAR
Y SAZONAR SUS BATALLAS CONTRA LA
NATURALEZA EN **EL SIGLO VEINTE** QUE FUERON
LOS AÑOS DE LA NOVEDAD Y DE LA CONQUISTA
DEL CIELO.***

AGUILAS ARTICAS

AGUILAS ANTARTICAS

ROALD AMUNDSEN

NORUEGO –

16/07/1872 –16/06/1928



Roald nació en Borge cerca de Oslo, la Capital de Noruega. Su padre era Capitán de marina y dueño de varios barcos. Desde pequeño demostró interés por la aventura pero su madre temerosa rígidamente lo orientó hacia la Medicina.

Cuando tenía **16 años** decidió ser explorador polar cuando las noticias anunciaron la travesía en esquís de la gigantesca isla de Groenlandia del explorador Fridtjof Nansen. No terminó sus estudios y a los veinte años se embarcó en un barco cazador de focas. Después de algunos años en que adquirió las rudas y sufridas prácticas marinas básicas su intención de progresar lo llevó a matricularse en la Academia Smojandsskole



donde obtuvo la Licencia Náutica a los **23 años** de edad. En **1897** consiguió el puesto de timonel en el barco “Bélgica” que proyectaba una expedición a la Antártida al mando del explorador belga Adrien de Gerlache, zarpando de Amberes el 16 de Agosto cuando el Hemisferio sur aún estaba en invierno. El viaje náutico estuvo lleno de aventuras polares invernando al sur del Círculo Polar cuando quedaron atrapados en los hielos del mar de Wedell al oeste de la Península Antártica (hoy territorio chileno,) y al sur del paralelo **73** (hoy territorio Argentino), enfrentando un crudísimo invierno sin estar preparados para ello, ni con ropa ni con alimentos adecuados, subsistiendo con pescados y focas crudas para evitar el escorbuto, .recomendada por el médico de abordo Frederick Cook, y por su gran amigo de aventuras.



Roald, el timonel que en esta oportunidad se destacó al confeccionar abrigo de piel de foca. La experiencia fue dura pero didáctica y solo pudieron regresar a Bélgica en **1899** lo que fue importante en sus inicios como explorador de los Polos tanto por Mar como por el Aire.

En los **1900** la Civilización “husmeaba” por todos lados, buscando cambios milenarios, gracias a los descubrimientos sucesivos del abanico humano que investigaba-descubría- y seguía investigando, adiestra y siniestra, detectando novedades bajo la Tierra, en las profundidades de los Océanos y en las superficies del Mundo terráqueo. También buscaba brincar hacia el espacio, pero la Gravedad y su Ignorancia aún no se lo permitían.

Pero ya estaban muy cerca...

Mientras tanto un puñado de humanos escudriñaba por todas partes, buscaba las novedades y las realidades de la Madre Tierra en lo que podían y en todas partes husmeando como perros de presa buscando la Gloria por todas partes.

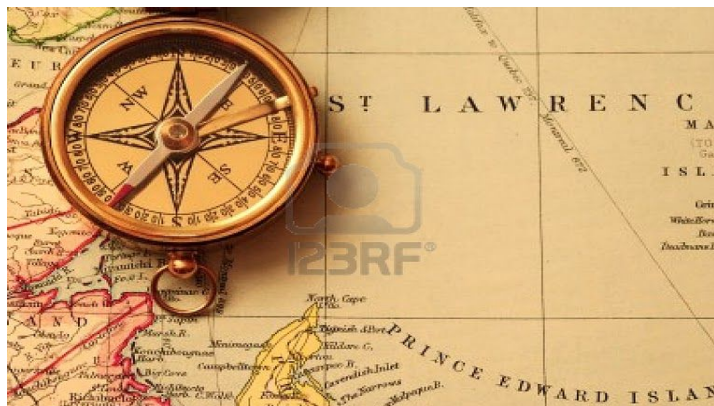
En **1903** Amundsen, con la cosquilla de buscar lo desconocido latente, cambio de Polo y miró hacia el Norte comandando la primera expedición al Paso del Nor-Oeste

entre el Atlántico y el Pacífico, junto con seis otros integrantes a bordo del velero “

Gjoa”, recorriendo la Bahía de Baffin, al norte de la gran Bahía de Hudson y hacia el oeste recorriendo los estrechos



de Lancaster, Peels, James Ross y Rae hacia Alaska y el Estrecho de Bering, donde pasaron dos inviernos en aprendiendo la supervivencia polar de los esquimales,, como construir igloos, en el hielo, o como cazar, pescar y preservar, además donde Roald se hizo experto en teorías la navegación Polar y el Magnetismo Terráqueo, lo que era una novedad científica. También alternó con tribus esquimales llamadas “Netsilik” aprendiendo sus técnicas de vida y supervivencia y sus vestiduras, el uso de trineos con perros de tiro, viajando luego hacia el sur por el Pacífico hasta Nome. Allí contó sus hazañas y supo del primer vuelo



de los hermanos Wright el **17 de Diciembre de 1903** en Kitty Hawk en Carolina del Norte en los Estados Unidos, lo que cambiaría la historia de la humanidad. Pero Roald entonces no era aún piloto y su mundo hasta entonces era superficial. Amundsen planeó una expedición al Polo Norte, para lo que haría uso del barco "Fram" un buque de propiedad del Gobierno Noruego, pero ideado y diseñado para exploraciones polares. "Pero el hombre propone y Dios dispone". Roald Amundsen supo que un rival Robert Peary (de la foto) se le había adelantado en ser el primer hombre de llegar a la cumbre del planeta **6 de abril de 1909**) así que cambió sus planes de "Norte a Sur".



Robert Peary ([6/5/1856---20/2/1920](#) - en la foto) era un explorador, ingeniero de la marina americana que sostuvo ser el primer hombre de llegar al Polo Norte el **6 de Abril de 1909** lo que lo condecoró con muchos honores y prestigios, pero que posteriormente le trajo muchas dudas, críticas y controversias que de su hazaña no había sido una realidad.

Pero Roald no tenía como saber eso, así que finalmente, después de algunos “tiros y aflojas” consiguió que el gobierno noruego le facilitara el “Fram” para su expedición antártica. En una recalada en la Isla de Madeira supo que un explorador americano Robert Falcón Scott



estaba también en ruta para ser el primero en llegar al Polo Sur y que sería su rival en ese intento



La historia nos cuenta que entre ellos hubo cordialidad y apoyo, igual que entre otras competencias de esa época.

El **14 de Enero** llegó el “Fram” a la plataforma de hielo Ross en el mar del mismo nombre cercano al **Meridiano 180**. (N.R el Territorio Chileno antártico está cercano al **Meridiano 60**) casi en el sentido opuesto geográfico de la



costa antártica.

La navegación en esas latitudes había que hacerla en el verano del Hemisferio Sur debido a las bajas temperaturas de las épocas invernales que lentamente debido al congelamiento paulatino de las aguas marinas, entorpecían



la navegación haciéndola más lenta hasta que la quilla del barco quedaba aprisionada y el barco quedaba atrapado e igual que los tentáculos de un pulpo invisible lo iban apretando hasta quebrar y estrujar la nave irremediablemente.



ANTARTIDA (SIN OSOS) CONTINENTE CONGELADO

Roald Amundsen ancló el “Fram” y instaló su campamento de trabajos iniciales que bautizó “Framheim”, cercano al MacMurdo Sound (entrada de mar) donde estaba también el campamento de su rival Robert Scott en la costa y a una distancia de aproximadamente 1.600 km del Polo Sur, siendo esa zona costera la más cercana a ese codiciado lugar.

Robert Falcon Scott era un marino inglés (6/6/1868-29/3/12) explorador que estaba efectuando su segunda exploración a la Antártida. En la primera expedición estableció un record llegando al paralelo 82° de latitud sur – faltando 8° para llegar al Polo Sur, descubriendo la meseta Antártida en la que se encuentra el Polo sur



ROBERT F. SCOTT



ROALD AMUNDSEN

Ambas expediciones se pusieron en contacto, pero decidieron tomar rutas diferentes. Scott planeaba una ruta por el Glaciar Beardmore hasta la meseta Antártica central usando caballos mongoles para el transporte y Amundsen pretendía usar una ruta más directa subiendo y cruzando los Montes Trans antárticos directos a la meseta Antártica usando trineos tirados por perros. Los preparativos fueron demorosos y tomaron mucho tiempo, asegurando detalles

de aprovisionamiento y capacidad de transporte de los trineos y elementos de seguridad.

El **8 de Septiembre de 1911** partió la expedición Amundsen formada por ocho noruegos incluyendo el líder Roald, aprovechando un aumento de la temperatura que duró muy poco hasta llegar a -50 C° por lo que tuvieron que regresar a la Base inicial.

Allí Amundsen hizo una reestructuración de las planificaciones de la expedición y partieron nuevamente el

19 de Octubre de 1911 con

cuatro trineos y 52 perros de raza esquimal groenlandesa adiestrados para esos efectos.

El alimento del grupo expedicionario constaba de una ración persona diaria de

380 gr. de galletas, y 350 gr. de “**pennmican**” comida concentrada, consistente en una masa de carne seca y pulverizada, Bayas secas (mora, frambuesas, arándanos, frutillas, etc.) y grasas animales que sirven como aglutinamiento, además de aportar calorías; la carne seca, por su parte aporta proteínas y las bayas diferentes compuestos, especialmente vitaminas.



**Pemmican 101: The Ultimate
Native American Superfood**
OnlineBarracks.com

De acuerdo al diario del viaje, el **23 de Octubre** llegaron al “puesto” de los **80°**) y el **3 de Noviembre** al “puesto” **82°** (paralelos). El **15 de Noviembre** alcanzaron a la **Latitud 85°S** quedando a los piés de los Montes Transan tárticos. Luego de ascender esta cordillera, llegaron el **21 de Noviembre** a las Meseta Polar, que sería bautizada como la Meseta del Rey Hankon VII y los montes cercanos fueron bautizados como Reina Maud. Allí levantaron un campamento que recibió el nombre “La Carnicería” porque allí se sacrificaron 24 perros.

Parte de esa carne sería empleada para alimentar a los perros restantes y el resto se almacenó para el viaje regreso.

En la ruta sufrieron de varios temporales frígidos y ventosos al cruzar peligrosamente escarpados de precipicios profundos hasta que llegaron al paralelo **87°** el **4 de Diciembre**. Tres días después, llegaron al punto más cercano al que pudo llegar anteriormente el explorador Irlandés Ernest Shackleton, quién en **1902** llegó a la **Latitud 88°23' Sur** a solo 180 kilómetros del Polo Sur, cuando todos sus perros perecieron envenenados y los tres exploradores tuvieron que regresar al Mar de Ross a duras penas para luego volver a Europa y no regresar jamás porque cuando el tozudo irlandés trató de hacerlo nuevamente murió del corazón antes de lograrlo.

RUTAS POLARES

DE AMUNDSEN Y SCOTT RESPECTIVAMENTE

El 14 de Diciembre de 1911 – 35 días antes que llegara el americano Robert Scott, el noruego Roald Amundsen y su equipo, llegaron al Polo Sur instalando su campamento en





el lugar exacto estimado geográficamente del Polo Sur que bautizó “Polheim”.

CONJETURAS

¿Por qué Amundsen derrotó a Scott en esta carrera Antártica? Fue una gran diferencia estratégica con un resultado dramático.

Amundsen basó su transporte para el viaje en trineos con perros adiestrados que no transpiraban y Scott ocupó caballos adecuados a baja temperaturas, pero que

transpiraban con el esfuerzo de las cargas y además que tenían que cargar sacos de avena para su sustento y que murieron durante la travesía recargando a los expedicionarios que además no tenían el vestuario tan adecuado como su rival y mientras Amundsen realizaba su viaje sin grandes contratiempos, Scott sufrió grandes penurias y si bien también llegó (tardíamente) al Polo, su regreso fue mortal debido a su falta de preparación, ropa



inadecuada y ausencia de víveres muriendo los tres

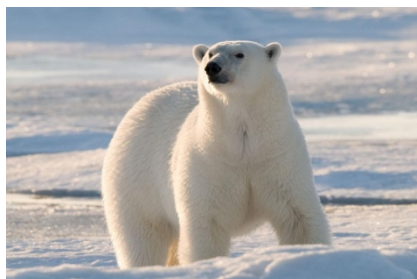


exploradores que quedaban en este dramático regreso.

POLOS GEOGRAFICOS Y POLOS MAGNÉTICOS

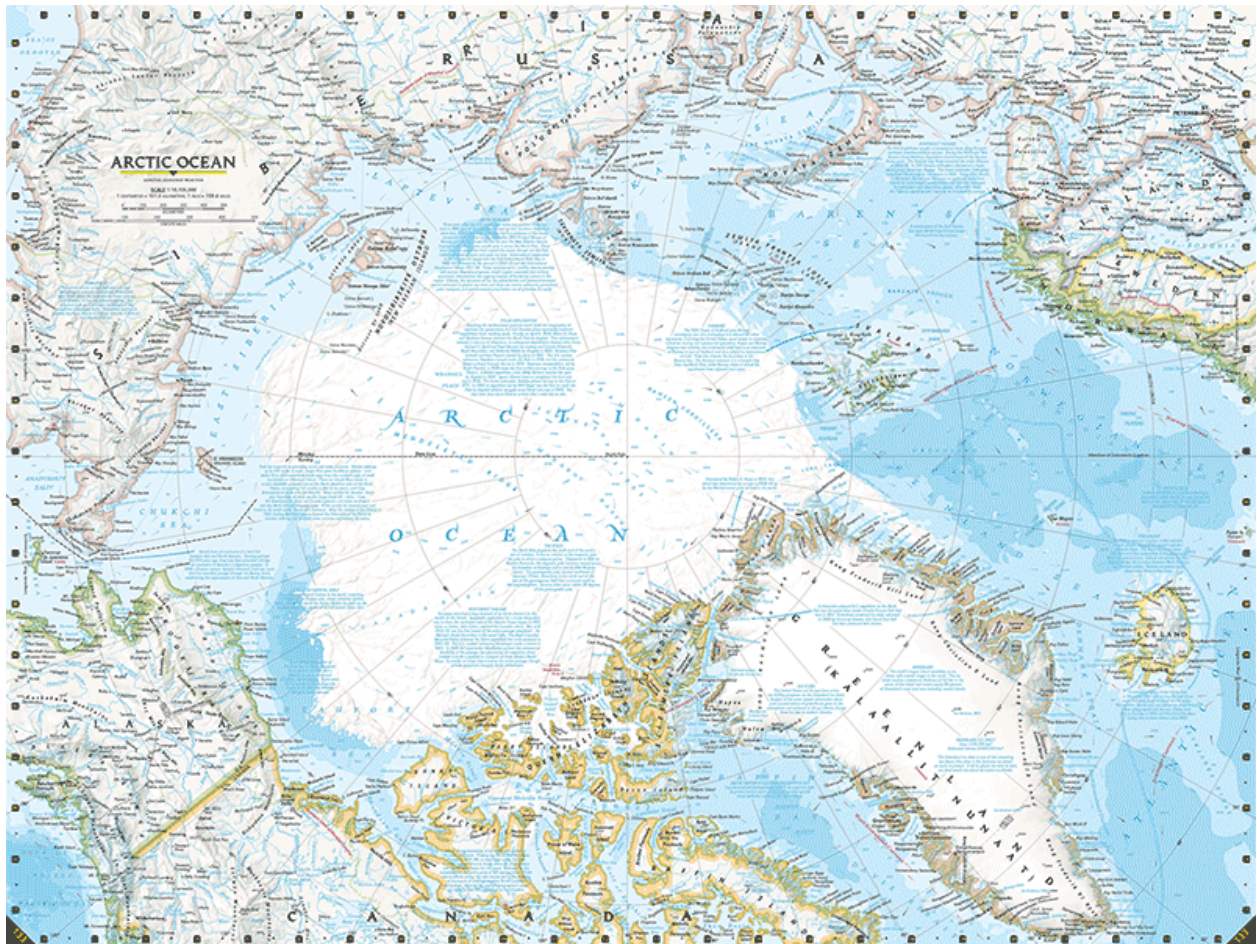


EL ARTICO (CON OSOS) OCEANO CONGELADO



En **1918** Amundsen visito los EE.UU. para impartir conferencias sobre sus viajes y objetivos, donde comenzó a considerar la posibilidad de una expedición al Polo Norte, esta vez por vía aérea. En esta decisión tuvo una gran influencia su amigo Lincoln Ellsworth.

De regreso a su país, ya entusiasmando por lograr esta conquista aérea, tomó clases de vuelo en el Departamento Noruego de Defensa, recibiendo su licencia de vuelo en **1914**, siendo el primer civil en lograr esa distinción. Pasaron los años en conferencias y maniobras financieras para conseguir el dinero para esta novel expedición. Y solo pudo



lograrlo en **1925** cuando ya tenía **53 años**.

LINCOLN ELLSWORTH

NORTEAMERICANO

12/05/1880 ---26/05/51

Lincoln Ellsworth era un ingeniero americano de familia acaudalada que había aprendido a volar durante la Primera Guerra Mundial. Su ídolo era Roald por sus hazañas y soñar hacer ese primer vuelo ártico con Amudsen.



El padre de Lincoln era un hombre acaudalado que dio un fuerte respaldo a las exploraciones de Amudsen con su hijo



El gran dilema del vuelo era lograr confirmar si el Polo Norte pertenecía a algún continente escondido bajo el hielo lo que investigarían despegando de la isla noruega de Spitzbergen y volar directo al norte y luego al sur a las costas de Alaska en una trayectoria de **1700 millas náuticas (unos 3.159 kms)** . En

aquellos años no había ningún avión con la tecnología, autonomía y defensa anti hielo apropiada para vuelos de esa magnitud. No obstante Roald pensaba que se podrían usar dos aviones, consiguiendo aviones con estanques de combustible apropiados y que en buenas condiciones podrían llegar hasta el Polo. Allí, luego de trasvasiar el combustible restante de uno al otro avión, abandonarían el avión sin combustible y las dos tripulaciones aéreas podrían llegar hasta Alaska. Después de mucho análisis y discusiones se consiguieron **\$ 85.000 dólares** para esta empresa a pesar de las dudas de financistas y familiares involucrados en el proyecto.

Roald convenció a dos grandes pilotos noruegos Halmar Riiser Larsen y Lief Dietrichson que a su vez eligieron los aviones más adecuados – dos DORNIER-WAL bimotores anfibios con fuselajes de aluminio adecuados para despegues y aterrizajes en mar o tierra (léase hielo). Cada avión tenía la capacidad para seis personas y una autonomía de **1500 millas (2780 Kms.)** Las tripulaciones se juntaron en la caleta minera de Spitsbergen para los últimos preparativos. El equipo abordo más necesario y crítico era el de navegación, debido a que los compases magnéticos podrían funcionar erráticamente a medida de la cercanía del Polo Norte Magnético que está distante como 2000 kms del Polo Norte Geográfico (el eje de rotación del planeta, lo

que provoca ángulos (magnético/terrestres) grandes entre ambos con lecturas de rumbos no confiables, por lo que en las cercanías de la cima del mundo había que recurrir a los sextantes

Los despegues fueron el **21 de Mayo** a las 5 a.m. Los Dornier bautizados como **“24” y “25”** - llevaban a bordo respectivamente al piloto “Lief” a “Ellsworth” como navegante y al mecánico “Oscar”. El **“25”** era piloteado por “Riiser”, “Roald” como jefe y navegante y “Oscar” Como mecánico abordo de la aeronave Dornier

¡YA ESTABAN LISTOS!

El piloto movió las palancas hacia adelante y los motores de ambos Roll Royce de 365 HP rugiendo a toda potencia aceleraron los aviones entumidos, sacándolos de la bahía congelada en ascenso hacia el cielo nortino. El otro Dornier estaba haciendo lo mismo. Ya en vuelo, ambos se emparejaron, lado a lado. comunicándose con señales manuales y luces ya que las radios no habían llegado a tiempo.

Las nieblas se despejaron y la pareja de aviones siguieron volando sobre un paisaje blanco, sin árboles ni rastros



terrestres volando rumbo 360° casi todo el tiempo excepto cuando hacían correcciones de deriva y sobrevolando un mundo congelado donde ningún ser humano había estado jamás. Pero el paisaje no era plano y estaba lleno de vericuetos, grietas; de montes de hielo y crestas afiladas. Esto preocupaba a los pilotos que se hacían gestos alusivos. Después de 8 horas de vuelo, encontraron una explanada adecuada para aterrizar.

Ya habían consumido medio estanque y Amundsen deseaba calcular una posición actual más acertada debido a que solamente había navegado a “estima”, calculando la distancia recorrida desde el despegue en Spitsbergen. El no había podido calcular la deriva del viento y por instinto pensaba que ya estaban cerca de su destino, el Polo Norte.

Se hicieron señas con Ellsworth para bajar.

Durante el descenso uno de los motores se detuvo en el “24” y su piloto “Lief” determinó que debía aterrizar lo antes posible; viendo un paraje relativamente aceptable por delante, que resultó ser una laguna se dirigió a ella.. El avión flotó bien durante la desaceleración, pero al detenerse, comenzó a hundirse, aparentemente porque el hielo del despegue o del aterrizaje que habría dañado el fuselaje. Si el DORNIER “24” se hundía, perderían todo inclusive el combustible necesario para el trasvasije planeado durante

los preparativos de la expedición aérea. Entre todos empezaron a bombear el agua y el hielo, hasta que pudieron salvar el hidroavión. Lincoln Ellsworth, el navegante hizo unos cálculos solares con el sextante **y para su disgusto vio que se habían equivocado en 150 millas (unas 280 kms al sur del Polo Norte y que ya no estaba tan cerca) y para colmo, habían perdido el contacto con el “25”!**

Donde estaba? Había aterrizado?



Los tres expedicionarios sacaron el avión a duras penas del agua y lo drenaron. El mecánico “Oscar” trató de reparar el motor trasero que era el dañado. En eso pasaron cuatro días hasta que divisaron el “25” aterrizado

a la distancia. Se hicieron señas solamente porque estaban separados por planicies con montículos y cresta de hielos fracturados, flotando y apuntando a cualquier lado. Trataron varias veces de acercarse pero la movilidad del hielo era constante. En un golpe de suerte natural al segundo día se dieron cuenta que la placa flotante donde estaba el "24" se acercaba lentamente a la placa donde esta Roald y su equipo con el "25" aparentemente en buenas condiciones. Empezaron a hacerse señas con banderolas, pero ninguno de ellos era experto en el



tema y se demoraban mucho en entenderse. Finalmente los hielos flotantes se acercaron lo suficiente para poder

cruzar el hielo semi derretido entre ambos aviones y los tripulantes del “24” con gran cuidado, caminaron lentamente sobre este hielo traicionero. De pronto, “Lief” lanzó un grito y desapareció bajo la superficie blanca. Momentos después, lo mismo le sucedió a “Oscar”. Roald escuchó los alaridos a la distancia y se le erizaron todos los pelos de su cuerpo también cubierto de pieles pensando en lo peor. Afortunadamente Lincoln Ellsworth, el único restante, se tendió en la superficie congeleada y logró sacar de la trampa primero a “Lief” y luego a “Oscar” que ya estaba inconsciente. Así, los tres exploradores tiritando de frío y de miedo, lentamente se fueron acercándose hasta abrazar a Amundsen que los esperaba demudado y tembloroso.

Después de los ateridos abrazos, Ellsworth miró a Amundsen envuelto en pieles y le pareció que su amigo había envejecido 10 años en los días de esta aterida aventura; pero debajo de las arrugas el viejo explorador mostró una notable tenacidad y espíritu de superación y decisión frente a los problemas que estaban enfrentando y organizando al grupo en un sistema de trabajo, alimentación y descanso, con los elementos de supervivencia que aún tenían. Eran seis y tenían un avión para iniciar el regreso. Lo vital era la planificación que no debería fallar.

Con ayuda de un ancla, un hacha, varias palas y cuchillos amarrados a varas, como lanzas, pudieron lenta y penosamente mover el avión entre los seis “náufragos polares”, sacaron el anfibia del agua para evitar que el hielo triturara la quilla y lo movieron a un lugar seco, lo que tomó bastante tiempo. Pero bien



alimentados, abrigados y dirigidos por el explorador noruego lo lograron y posicionaron el Dornier-Wal “25” después de varios largos días y cortas noches polares a una posición relativamente adecuada para escapar de ese cementerio helado.

Cuándo y cómo podrían abandonar el lugar?

Lo hicieron con gran tenacidad y esfuerzo humano, rayando lo imposible. El trabajo de preparar la pista de despegue duró días y días. Sabían que a más tardar el 15 de Junio se acabarían las provisiones.

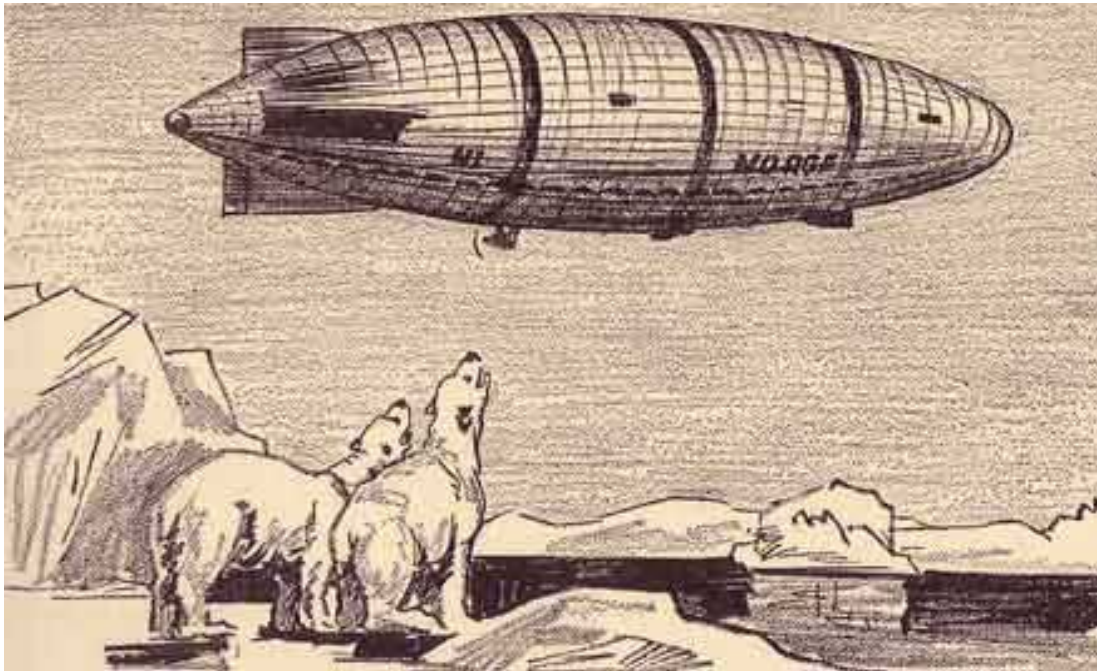
Afortunadamente las condiciones se dieron para el regreso y



finalmente ese día despegaron en el “25” de regreso a Spitzbergen al mando del piloto “Riiser”. Después de ocho horas de vuelo, ya cerca de la Isla se les trabó el timón de dirección y tuvieron que amarizar y “taxear” el avión a través de las olas costeras hasta llegar a tierra.

La conclusión de la experiencia fue que si bien no habían llegado al Polo Norte, se podría llegar por aire al codiciado destino y que los aviones anfibios de esa época – con algo de suerte podían despegar de una pista de hielo.

AL POLO NORTE EN DIRIGIBLE?



El dúo Amundsen-Ellsworth no descansaba nunca e inmediatamente empezaron a idear otra expedición al Lejano Norte por el cielo. Pero considerando la accidentada experiencia anterior que ellos no querían repetir, empezaron a concebir un viaje aéreo en **Dirigible**. En esos días, había una obsesión mundial por llegar primero al Polo norte por Aire. Recordemos que en **1909** Robert Peary y su expedición habían sido los primeros exploradores en llegar por tierra y hielo al paralelo 90°N un lugar desolado de mar congelado. Ahora, en la década de los veinte, y con la experiencia de aviones y aerostatos (aeronaves provistas de uno o más recipientes herméticos llenos de un gas más ligero que el aire vrbg. Helio o hidrógeno para lograr elevarse y navegar) que estaba haciendo vuelos para otras parte, Roald Amundsen con



Lincoln Ellsworth juntaron fondos para una travesía

Los Dirigibles se estaban destacando por su eficiencia y seguridad que había mejorando notablemente debido a su uso durante la Primera Guerra Mundial y posteriormente a sus largos vuelos a través exploratorios en los Estados Unidos y a través del Atlántico y que ya, a principio de la década de los 20 demostraban que podrían volar distancias más grandes que los aviones de esa época.

Después de varias maniobras financieras ambos exploradores compraron en Italia un Dirigible de 350 pies de largo (106 mts) dotado de tres motores Maybach de 230 H.P cada uno y con una autonomía de 3500 millas aproximadamente. Su característica peculiar era su “góndola” (cabina de vuelo) muy pequeña y su piloto sería Umberto Nobile durante todos sus trayectos desde Roma a Noruega y desde Kings Bay a Nome en Alaska.



Ellos no sabían que había un competidor en el horizonte. Un ambicioso piloto norteamericano llamado Richard E. Byrd también estaba convencido que el Polo Norte podría ser conquistado por el aire. Su obsesión por llevar a cabo esta hazaña se semejaba a las de Roald Amundsen y

Lincoln Ellsworth y quería ser el primero en acometerla por el aire porque también había fracasado por tierra.

RICHARD E. BYRD

NORTEAMERICANO

25/10/1888---11/03/1

Byrd, desde muy joven se destacó por su espíritu temerario y aventurero.



Cuando tenía 12 años se arrancó de su casa para ir a visitar a un amigo en las Filipinas. A su regreso ingresó a la Academia Naval, sobresaliendo por su audacia en los deportes atléticos e inquietudes científicas hasta que en la Academia Naval de Annapolis se hirió peligrosamente una pierna. Posteriormente, como guardia marina se cayó adentro de una bodega de un buque, quedando cojo, lo

que le limitó su carrera, naval, pero posteriormente con la Guerra en Europa logró ingresar a la reciente Academia de Pensacola, donde se tituló de piloto y navegante.



Su ambición por llegar a los Polos lo llevó a intentar o efectuar varias expediciones aéreas y marítimas. En

1924 se embarcó como navegante para ir al Polo Norte en una aeronave que nunca voló por problemas técnicos. En **1925** acompañó al explorador Donald MacMillan en una expedición aérea en tres aviones anfibios LORING prestados por la marina americana para estudiar las islas al norte de Canadá saliendo desde el norte de Groenlandia que fracasó a los pocos días debido al mal tiempo, pero logrando un sobrevuelo minucioso logrando explorar el interior helado de Groenlandia. Bautizada como “la fábrica de hielo más grande del mundo”.

Análogamente... “**ES**” la isla más grande del mundo con **44 mil kilómetros de costa y una superficie helada de 2.200.000 kms²** . Su capital es Nuuk y pertenece a Dinamarca.



Byrd hizo maniobras financieras con gran éxito encontrando apoyo en los grandes millonarios de esa época como Ford, Rockefeller y Astor para hacer su soñada operación de ir al Polo Norte, partiendo

desde la isla noruega de Spitsbergen, capital Goyearbyen igual que Amundsen y Ellsworth en lo que se llamó **“La carrera al Polo Norte”**.



Byrd planeaba efectuar su travesía en un trimotor FORD con esquíes, de motores Wright y una autonomía de 1500 millas que Richard había bautizado como **Josephine**

Ford “además de un avion scout “**Curtiss Oriole**”. Asi fue como en Abril de **1926** los rivales se encontraron en Kings Harbour en la Isla Spitsbergen para competir en quién hacía su hazaña primero y quién lo lograba.

Ambos equipos rivales se encontraron y diplomática y amistosamente colaboraron en sus respectivas expediciones, inclusive ambos se convidaron a comer varias veces y no había rencores ni celos.

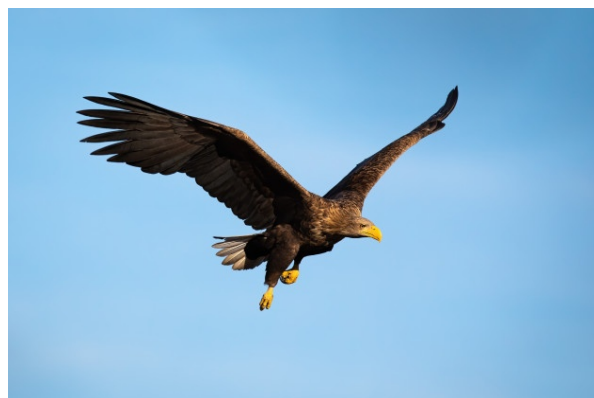
FLOY BENNETT

NORTEAMERICANO

25/10/1890---25/04/1928El

piloto de Richard Byrd que había elegido por sus

cualidades era el taciturno Floyd Bennett que había nacido en Nueva York y cuando joven trabajó de mecánico en



automóviles antes de enlistarse en la Marina en **1917** durante la Primera Guerra Mundial.

Allí aprendió a volar y cuando terminó la guerra Richard E. Byrd lo contrató para sus expediciones. La primera en **1925** voló en Groenlandia en los reconocimientos territoriales de



Groenlandia recibiendo los alabos de Byrd. Posteriormente lo contrató como copiloto para su intento de volar al Polo Norte. Cuando despegaron el 9 de Mayo, Bennett se encontraba en los controles, llevaba 615 galones de gasolina con una autonomía de 2.200 millas. Bennett niveló el avión a 2.000 ft con una velocidad de 90 millas.

Antes del despegue Byrd se había despedido de Amundsen y Ellsworth quienes le desearon suerte y en la madrugada vieron al Trimotor alejarse hacia el norte. Abordo llevaban una radio operada con una manivela, 400



libras de “pammican” y otros alimentos como para 10 semanas, además de una carpa, un trineo y un bote de goma. Mientras Floyd

volaba, Richard forrado con ropa gruesa y pieles hacia la navegación correspondiente, anotando en una bitácora los detalles de la travesía. Así transcurrieron las horas y ocasionalmente Richard remplazaba en los controles al piloto Floyd Bennett para descansos planificados. Así pasaron las horas. El Polo no era un buen anfitrión y la



superficie helada pasaba por debajo sin mayores variaciones. Creyeron en un momento ver osos pero no pudieron asegurarlo.

Al acercarse al Polo Norte, tuvieron problemas de aceite en el motor derecho, que afortunadamente no llegó a mayores. Según la bitácora nunca vieron nada vivo, ni

animales ni peces ni asomos de tierra. Cuando llevaban ocho horas de vuelo, la navegación a estima les indicó que estaban sobre el Polo Norte, sin ninguna indicación particular. Dieron varias vueltas, tomando fotografías y filmando además de anotar lecturas del sextante y luego pusieron proa hacia Spitsbergen, ayudados ahora por un viento de cola que les dio una velocidad terrestre de más de 100 millas arribando a Spitsbergen después de 15 horas de vuelo donde fueron recibidos con salvas y abrazos emocionados por Roald y Lincoln y el resto de los espectadores expedicionarios y locales. Ahora les tocaría a ellos...para llegar a un empate!

UMBERTO NOBILE

ITALIANO

21/01/1885---30/07/1978



Umberto Nobile, Piloto e Ingeniero Aeronáutico era el capitán que Roald Amundsen designó para la travesía a través de los cielos Árticos.

Había nacido en Lauro, Italia y desde joven mostró amplias aptitudes para la ingeniería titulándose en 1906 y

dedicándose finalmente a ella toda su vida. En **1911** su interés se volcó a la ingeniería aeronáutica, especializándose en ella. Intentó ser piloto durante la Primera guerra Mundial, pero fue rechazado por incapacidad, por lo que se volcó en su especialidad, en el diseño de Dirigibles semi-rígidos que tuvieron éxito en las contiendas con Turquía como bombarderos de objetivos terrestres y marítimos.

En **1918** creó su propia fábrica de aerostatos; hizo clases de Aeronáutica y finalmente se tituló como piloto, dedicándose especialmente al diseño y construcción de Dirigibles. Cuando la situación política italiana se deterioró después de la guerra, se trasladó en **1922** a los EE.UU. por un tiempo trabajando como consultor aeronáutico, En **1923** volvió a Italia y diseñó su Dirigible “N1” en medio de una vorágine de intrigas políticas y comerciales, de las cuales afortunadamente salió airoso y en **1925** se involucró en la planificación del vuelo polar en Dirigibles con los expedicionarios Amundsen y Ellsworth. El Dirigible “N1” tras una serie de pruebas fue entregado a los expedicionarios el **29 de Marzo de 1926** y re-bautizado con el nombre de “NORGE” que significa “Noruega”



Al día siguiente “el Norge” (Noruega) se elevó majestuosamente en la mañana helada del **11 de Mayo** buscando su destino. En la estrecha góndola iban los dos exploradores, los 14 tripulantes y el perro del capitán Nobile, además de las provisiones para el largo viaje. No cabía un alfiler más! Aparte de eso, es necesario subrayar la caballerosidad y el apoyo que esos dignos exploradores siempre –tanto en el Polo Norte y en el Polo Sur siempre se dieron en todo aspecto. Cuando despegó el “Norge”, Byrd lo siguió en avión un buen rato y finalmente, y antes de volver, lo saludó, deseándole una feliz travesía...

Mientras el “Norge” se alejaba – rumbo norte – los espectadores esperaban ansiosamente las posibles noticias en las comunicaciones radiales. Byrd se mantuvo alerta frente a la posibilidad de un posible recate. Las comunicaciones radiales hacia el norte fueron normales. Cuatro horas después del despegue, el “Norge” volando a 50 millas por hora, reportó un latitud norte de 82° 30’N – luego, después de 4.30 reportó 85°N – mas tarde, reportó 88° N... la tensión era enorme y finalmente el “Norge” reportó..” ahora estamos en el Polo Norte a la 01 a.m. y estamos ondeando banderas por todos... nosotros y ustedes...Amundsen, Ellsworth y Nobile!



Lo increíble de las dos expediciones es que ambas habían alcanzado sus difíciles metas dentro de cuatro días!

Horas después, el “Norge” siguió su vuelo, ahora rumbo sur, en la región inexplorada entre el Polo Norte y Alaska. Por razones inexplicables perdieron la comunicación radial durante varios días, aparentemente por la formación de hielo en las antenas transmisoras. A medida que la nave avanzaba hacia Alaska las condiciones meteorológicas empeoraron. La niebla constante impedía una visión del rumbo y se veían en la constante necesidad de subir o bajar para evitar la formación de hielo en las

hélices de los motores que al desprenderse de las palas comenzaban a hacer hoyos en los 100 metros de longitud del alargado globo, que tuvieron que parchar constantemente para proteger su contenido gaseoso, indispensable para la sustentación de la aeronave.

Cuando llegaron a las costas de Alaska, las condiciones meteorológicas empeoraron y el Capitán Nobile, enfiló la nave hacia el Estrecho de Bering con gran dificultad por la intensidad de los vientos del Este que amenazaban con derivar al “Norge” hacia Siberia.



Finalmente, después de **70 horas y media – casi tres días** – desde el despegue de Spitsbergen, de los cuales los últimos dos días habían volado en condiciones “nordo” (significa sin comunicaciones), el capitán Nobile pudo depositar la voluminosa nave en Taller, en Alaska, un pequeño pueblo distante a casi 6000 kms de la primera travesía del hombre por el techo del mundo.

El primer vuelo al “Polo Norte” se había cumplido con éxito!

El primer vuelo “Transpolar” también se había completado con éxito!

Los días que siguieron a estas epopeyas se llenaron de burbujas noticiosas igual que botellas de champaña. Los contendores y sus participantes se desparramaron por Europa y América siendo homenajeados en todas partes y recibiendo los premios que correspondían, medallas copas y dinero.

Pero después de los jolgorios y fiestas nocturnas siempre vienen los amaneceres y las realidades. Al poco tiempo a Richard Byrd lo empezaron a investigar y a poner en duda su hazaña...¿Realmente llegó hasta el Polo norte? Los vientos y tiempos que él demostró no correspondían con las realidades. Por otro lado, Amundsen y Nobile empezaron a disputar a quién le correspondía históricamente el éxito de la aventura del "Norge". Pero con el correr de los días el antagonismo fue amainando y las águilas escondieron sus alas. Roald Amundsen se retiró de las exploraciones diciendo que las futuras expediciones le correspondían a gente más joven; Umberto Nobile volvió a Italia para planificar otras exploraciones y Lincoln Ellsworth retornó a su hogar a planificar investigaciones en el Cañón del Colorado y en la Península del Labrador. Por otro lado Richard Byrd siguió en el mundo aéreo de las exploraciones, en el Atlántico y en otros lugares que veremos más adelante.

A pesar de los recientes vuelos transpolares sobre el Ártico, aún quedaban dudas sobre la posibilidad que bajo el hielo polar existieran islas o un continente y su

posibilidad era una pregunta sin respuesta para cartógrafos, historiadores, y aventureros ambiciosos.

El Italiano Umberto Nobile no quedó contento con los resultados de la travesía del “Norge” y el reparto de los honores históricos, por lo cual volvió pronto a su país a diseñar otro dirigible al que bautizó “Italia” con la ayuda del gobierno de Mussolini y encabezó su propia expedición ártica, arribando al Polo Norte sin mayores inconvenientes, pero que si los tuvo al regreso y su Dirigible se perdió en el silencio sepulcral helado. Esto por supuesto fue una noticia que corrió por todo el Hemisferio Norte.

Roald Amundsen que no solo era aventurero, sino que también un caballero, rápidamente organizó un vuelo de rescate, consiguiendo un avión anfíbio Latham francés.

Despegaron el 18 de junio d 1928 en una amplia búsqueda que nunca terminó, porque el Hidroavión desapareció también en el silencio congelado. Se inició otra búsqueda y encontraron un ala del avión que se habría estrellado en el mar de Barents. Irónicamente el Capitán Nobile fue encontrado con vida y el cuerpo del gran explorador nunca apareció y yace en alguna parte del mundo helado que él tanto amó.



GEORGE HUBERT WILKINS

AUSTRALIANO

31/10/1888---30/11/1958



George H. Wilkins era un australiano también contagiado con las pestes aventureras que a veces resultaban y a veces no...con funeral incluido...cuando de podía! Así a los **37 años** ya tenía un cuantioso bagaje de aventuras y viajes sorprendentes. Nacido en el “Ouback” australiano – un verdadero “far-west”, había estudiado mecánica y eléctrica en Adelaide, al mismo tiempo que dedicaba tiempo a filmar películas. A los 20 años se embarcó al Africa, y después de varias aventuras finalmente llegó a Inglaterra donde se dedicó al



periodismo ilustrado en la guerra de los Balcanes. Más tarde en 1913, acompañó como fotógrafo al explorador canadiense Vilhjalmur Steffanson a una expedición de tres años en el Mar de Beaufort , al norte de Canadá donde aprendió técnicas

esquimales de supervivencia en el Ártico. Posteriormente participó en la Primera Guerra Mundial en la Royal Australian Flying Corps. A pesar que aprendió a volar en 1909 le tenía aversión a los exámenes (¿?) y voló sin licencias toda su vida...

Su pasión eran los Polos. Wilkins tenía la teoría de que si se instalaban estaciones meteorológicas en los extremos de la Tierra, podrían lograrse reportes adecuados que beneficiarían la agricultura y la forestación mundial. Por eso se instaló en Alaska con la idea de explorar el Ártico en avión y estuvo presente cuando el “Norge” llegó a Teller y allí ideó hacer un vuelo al revés desde Alaska a Spitsbergen. Aprovechando el interés periodístico mundial que habían despertado las travesías Polares, logró el apoyo de la North American Newspaper Alliance para volar el Ártico buscando tierra misteriosas escondidas bajo el hielo que podrían esconder oro, petróleo, piedras preciosas o cualquier otro motivo para escudriñar lo que había bajo los hielos.



TRIMOTORES



FOCKER

FORD

Los Sindicatos Periodísticos junto con el Detroit Aviation Society apoyaron el proyecto liderado por Wilkinson y compraron los dos aviones para esta empresa. Un Focker trimotor (muy parecido al Ford trimotor de Byrd) y un monomotor. También contrataron a Carl Ben Eielson un avezado piloto con vasta experiencia en “bush Flying” en esas zonas desamparadas.

CARL BEN EIELSON

NORTEAMERICANO

21/07/1898---09/11/1928





Carl Ben Eielson nació en Dakota hijo de padres noruegos y su interés por la aviación nació – prácticamente junto con ella. Tras el ingreso de Estados Unidos a la Primera Guerra Mundial aprendió a volar en el Servicio Aéreo del ejercito de los EE.UU (USA vino a tener una Fuerza Aérea como tal, después de la Segunda Guerra Mundial.) Carl, después de la guerra estudió Derecho, pero su vocación aérea lo llevó a Alaska convirtiéndose en el único piloto de la Far East North Aviation (precursora de la Alaskan Airlines) e inauguró la ruta desde Fairbanks a Mc Grath en 3 horas, volando una distancia que en trineos tirados por perros demoraba un mes.

Su experiencia como piloto aumentó notablemente hasta que lo contrataron como piloto de George Hubert Wilkins para llevar a cabo sus proyectos polares y debido a la carencia de licencia del explorador.

Ambos pilotos llegaron a Fairbanks en Marzo de 1926 para iniciar los preparativos que fueron nefastos. Un periodista murió decapitado por la hélice del Trimotor que no vio oportunamente y ambos aviones sufrieron daños en

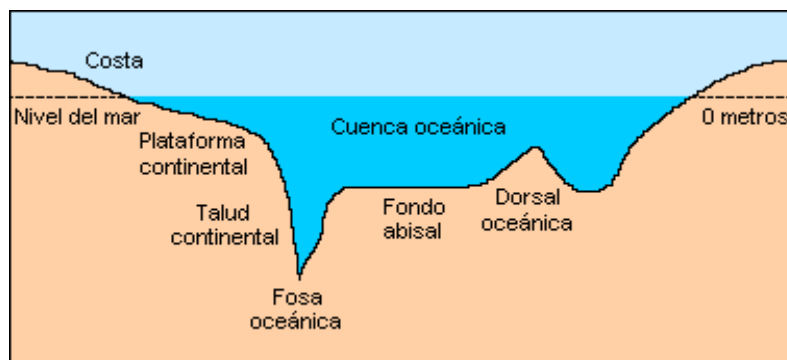
los vuelos de prueba y práctica, por lo que re planificaron



las operaciones para el año siguiente, dedicando el resto del tiempo en llevar combustible y provisiones a Point Barrow el puerto más al norte de Alaska. Al año siguiente, en Febrero de 1927 – en pleno invierno – ambos pilotos se radicaron en

Point Barrow el puerto más alejado desde el Ecuador y más cercano al Polo Norte desde Norteamérica donde no se conoce el día en el invierno. Su intención era conocer y confirmar la existencia de tierra bajo los hielos.

Para ello, ellos consiguieron dos biplanos Stinson Detroiter, dotados de esquís con una autonomía de 500 millas. En caso que no vieran tierra, aterrizarían en el hielo para hacer sondajes y determinar el perfil de la cuenca



continental ,de acuerdo a procedimientos planificados.



Wilkins y Eielson salieron el 29 de Marzo de 1927 con una ventisca de vientos favorables de cola y con la intención de volar rutas triangulares sobre el mar, con un total de 14 horas de duración para cumplir sus propósitos. Los problemas comenzaron 600 millas mar afuera, cuando el motor “whirlwind” comenzó a toser inesperadamente.

Los exploradores hicieron un aterrizaje de emergencia en el hielo bastante aplanado. Entusiasmado por la maniobra que había salido favorable, y con el motor andando ya recuperado, Wilkins decidió descargar su equipo de sonar. Hizo dos agujeros en el hielo, descolgando un micrófono por una abertura y descolgando barras explosivas por la otra, calculando que con el tiempo

de descenso de los explosivos y el sonido de la explosión desde el suelo oceánico, se podría calcular la profundidad del mar en ese lugar. Para ello, Wilkins le solicitó a Eilson que detuviera el motor para así escuchar la detonación y poder escuchar los ecos con mayor nitidez - cosa que Eilson - hizo sin comentario, pensando para sus adentros que si el motor se detuviera por más de algunos minutos, costaría que volviera a partir debido a que la temperatura bordeaba los 30° bajo cero. Los cálculos mostraron una profundidad de 16.000 pies, casi 5 kilómetros, por lo cual la cuenca costera estaba lejísimos. Los experimentos siguieron por un largo rato, haciendo partir el motor del avión a ratos e intermitentemente.



Finalmente despegaron con rumbo a Point Barrow con un fortísimo viento en contra, afectando seriamente la autonomía del avión. Cuando el Stinson perdió el motor por falta de combustible,, Eilson tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia, difícil rompiendo una de las alas con los impactos

La odiosa de la supervivencia y regreso a Alaska fue impresionante. Los exploradores pasaron la ventisca protegidos por el fuselaje hasta que terminó la tormenta. Habían calculado que estaban a 65 millas (105 kms) de Point Barrow flotando en un enorme tempano que se alejaba lentamente de la costa. Afortunadamente tenían una buena cantidad de víveres y cuando la ventisca amainó, iniciaron una caminata lenta y dura hacia Alaska. El regreso fue penoso y difícil. La naturaleza no cuida a los seres humanos intrusos que se adentran en sus territorios ya sean húmedos o secos – altos o bajos – calientes o frios y se defiende de estas incursiones despiadadamente y sin



misericordia ; a su vez los humanos intrusos, dotados de imaginación y recursos insiste en sus incursiones e investigaciones creando vestimentas, procedimientos de traslado y protecciones que lo han permitido incursionar, explorar, investigar y crear procedimientos de

supervivencia adecuados a esas circunstancias extremas . George E. Wilkins se había preparado para esa eventualidades estudiando las costumbres de los “inuit” tribus esquimales que habitaban el norte de Alaska en su retorno sea veces caminando, a veces gateando en los “ice floes” (témpanos derritiéndose), fabricando “igloos” de hielo para pernoctar y protegerse del frío y del viento; cavando el hielo con la esperanza de pescar algo lo que con las provisiones que llevaban los permitieron sobrevivir y sobrellevar la travesía polar de retorno hasta que el 15 de Abril – a dos semanas desde su salida, lograron llegar a “Beechey Point”, un solitario “Trading post y estación de radio ubicado a unas 300 millas al Este de Point Barrow (480 kms).

La arriesgada proeza de estos “locos esquimales blancos” fue comentada y aplaudida por todo el mundo que lo supo no obstante a Carl Ben Eilsen le costó un dedo congelado por “el picnic boreal” Carl contaba riéndose que en una oportunidad George se cayó en un pozo de agua semicongelada cubierta de nieve mojándose hasta las rodillas. El australiano saliendo de su baño inesperado se sacó las botas de piel de foca y estuvo bailando y brincando como loco en la intemperie mientras secaba las botas refregándolas con la nieve y el viento...contaban también como las superficies heladas del mar congelado se

partían, luego se juntaban y parchaban por las bajas temperaturas o se disgregaban cuando el viento inclemente así lo quería.

Contaban que las noches interminables eran oscuras o claras dependiendo de las nubes, de las estrellas o de las auroras boreales

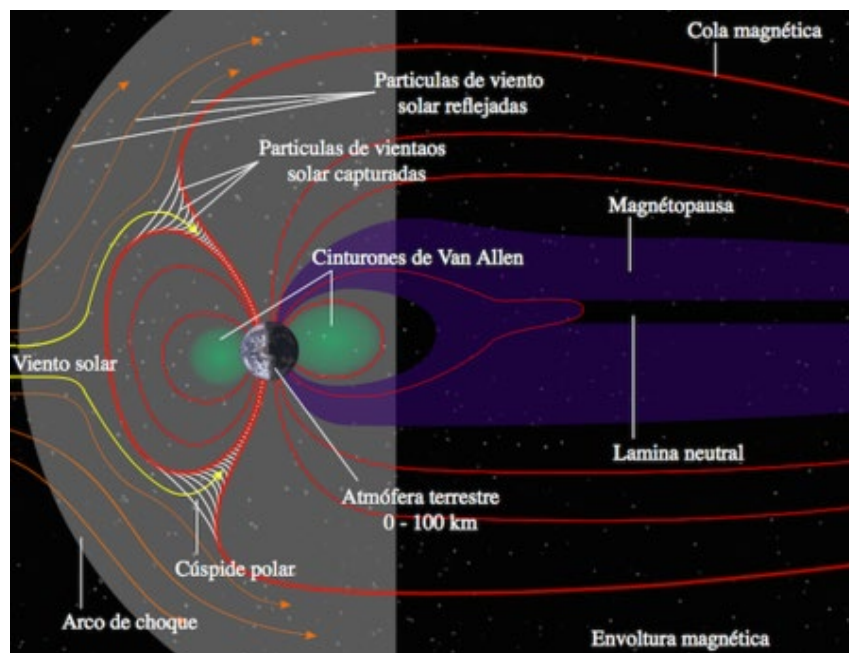


¿Qué son las Auroras Boreales y por qué las vemos?

Nuestro sol emite un flujo constante de partículas cargadas (radiación cósmica) en todas direcciones, conocido como “el viento solar”, que barre el espacio a un millón y medio de kilómetros por hora. Si estas partículas golpearan en la Tierra, nuestra Atmósfera desaparecería

¡irremediamente!

Afortunadamente el campo magnético de nuestro planeta nos protege. Cuando las partículas cargadas nos alcanzan, bombean el campo magnético con energía, que las catapulta hasta la parte posterior de la Tierra a través unas líneas invisibles que parten de los dos polos, y que son como un imán. Las partículas fluyen en la magnetosfera de la misma forma que lo hace un río alrededor de una piedra o de un pilar de un puente y, al quedar atrapadas, colisionan con átomos de oxígeno y nitrógeno y provocan la emisión de luz. Debido a que descienden por las líneas del campo magnético que desembocan cerca de los polos, se forman anillos de aurora alrededor del globo en latitudes altas. La aurora que se vé es el resultado de miles de millones de átomos excitados que emiten pequeños destellos de luz en lo alto del cielo nocturno polar.



Volviendo a nuestra historia, el infatigable y persistente George E. Wilkins no abandonaba la idea de hacer su vuelo directo desde Alaska a Noruega, pero no podía hacerlo hasta que su piloto se mejorara de su mano . Además se daba cuenta que necesitaría un avión con mayor autonomía. Un día, en San Francisco divisó desde su ventana del hotel un hermoso avión color naranja volando en las cercanías y se enamoró a primera vista, bautizándolo “Bird of Paradise” (pájaro del paraíso). Era un Lockheed Vega, monoplano y monomotor que había despegado de Oakland en las cercanías. Su velocidad era de 135 MPH con una autonomía de 1000 millas que podía doblarse, o más, agregándole más estanques de combustible. Wilkins se enamoró del avión inmediatamente, encontrando que era justo lo que necesitaban para su vuelo transpolar y mandó construir uno inmediatamente y luego vendiendo el trimotor Focker que tenía guardado en Seattle para solventar los costos.

NOTA: Ese trimotor Focker que no pudo hacer el vuelo transpolar hizo posteriormente “Su historia” al hacer el primer vuelo de Oakland, California a Brisbane en Australia en 1928, piloteados por dos jóvenes australianos llamados Charles Kingsford-Smith y Charles Ulm en 1928 que le habían comprado el avión a Mr. Wilkins. “Nadie sabe para quien trabaja...”

Cuando Carl Ben Eilsen se mejoró de su mano que ahora tenía cuatro dedos, llevó, en Marzo de 1928 al flamante Vega junto con Wilkins a Point Barrow. Ahora iba equipado con esquís y también contaba con todos los requerimientos que los exploradores-pilotos habían solicitado.

El plan del vuelo era que Eilsen sería el piloto y Wilkins el navegante, quién había elaborado una ruta precisa desde Point Barrow hacia hacia el nor-este sobrevolando terrenos desconocidos del Artico, soslayando la Isla Ellesmere, al oeste de Groenlandia, sobrevolar la costa norte de Groenlandia y luego cruzar directo a Spitsbergen, totalizando un vuelo de 2.200 millas náuticas sobre el domo de la Tierra, aproximadamente 4.100 kilómetros. Así volarían sobre el hielo polar dando un “gran brinco” como lo detalló su planificador.

Los avezados exploradores despegaron de Point Barrow el 15 de Abril de 1928. Ya era primavera y volaron con buen tiempo y visibilidad, sin que vieran islas en la trayectoria. Luego entraron a la nubosidad.



Más allá encontraron tormentas en las proximidades de Ellesmere, divisando las montañas glaciales de la isla y confirmando que estaban en buena ruta.

Al rato les falló un generador quedando “Nordos”, sin radio. Afortunadamente Wilkins alcanzó a mandar una mensaje al aire “avisando que no habían avistado zorros” lo que significaba que no habían visto islas ni tierra alguna. A Las 16 horas de vuelo, cuando rozaban la punta norte de Groenlandia encontraron nuevas tormentas que Eilsen combatió eludiendo las zonas oscuras de los cúmulos hasta salir de las nubes. Había hielo y turbulencia, pero tuvieron suerte, pero después de brincos y de mover las alas para botar el hielo, afortunadamente pudieron abandonar las costas heladas de Groenlandia.





Es difícil describir la o las rutas que estos intrépidos buscaron e investigaron buscando un destino donde “el norte se convertía en el sur”; solo los compases oscilantes de un avión poco preparado para el hielo y ese tipo de navegación básica, más los kilos audacia de estos exploradores aéreos nos explica lo que nadie cree.

Las cartas geográficas nos muestran gráficamente lugares físicos con nombres y si queremos volar del punto “A” al punto “B” en una mapa plano, encima de una mesa, con un lápiz trazamos una línea “loxodrómica”, pero hay que considerar que la Tierra es redonda y no es una mesa, sino que un globo, La raya vale, pero...

¿cómo podemos seguirla? Tenemos el factor viento, que si es cruzado nos vá a desplazar de nuestra línea de rumbo. Además tenemos la variación magnética...el ángulo del rumbo real al rumbo magnético, vale decir que si queremos volar una ruta – o línea de vuelo – con rumbo 090° - tendremos que restar el ángulo que corresponde a la distancia del Polo norte magnético y el Polo norte geográfico, se ve difícil por el “cómo y cuándo”, pero alguien inteligente (Rodolfo Ortega mi profesor de Navegación) me dijo hace muchos años que “East is least and West is best” en otras palabras la variación magnética “Este! se resta y la variación “Oeste” se suma...

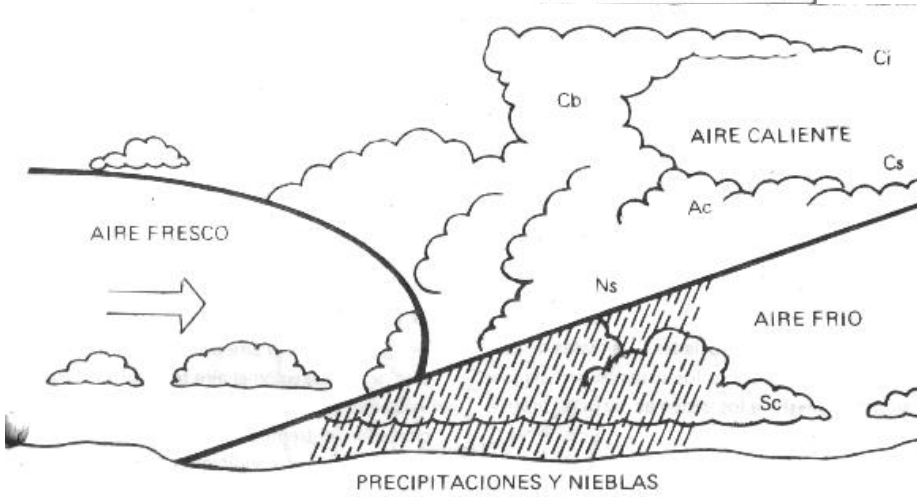
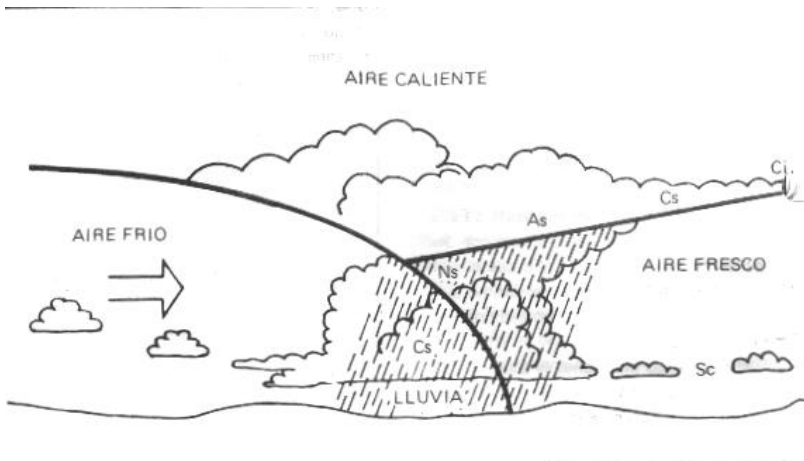
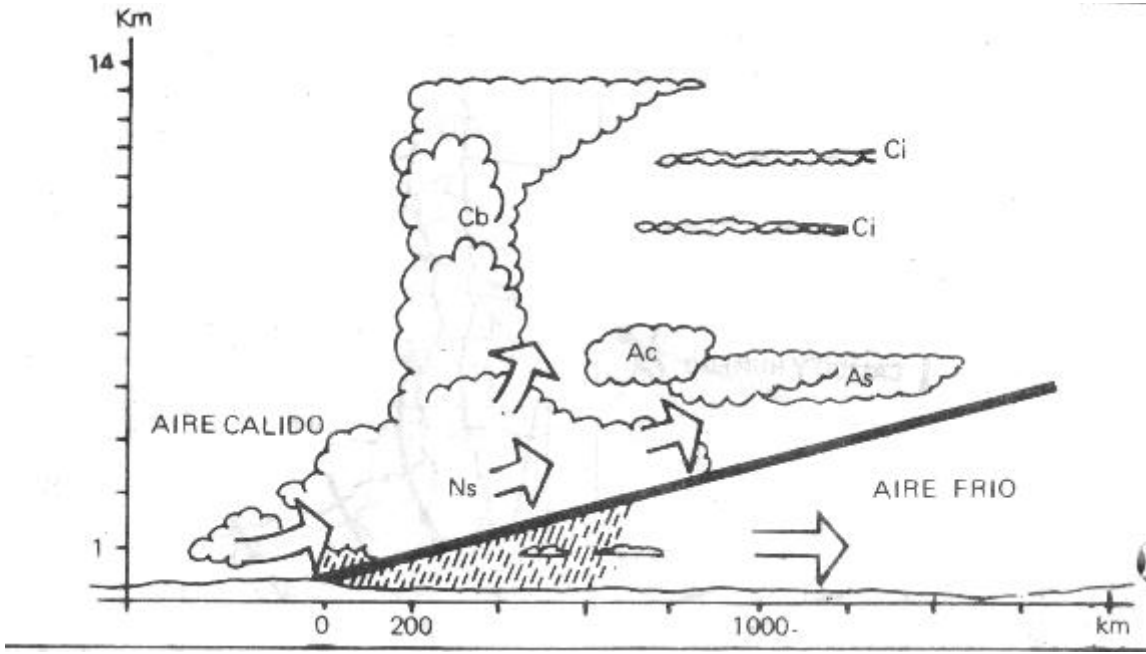
Es muy difícil que Wilkins y Eilsen supieran eso, pero no les faltó olfato, pero tenían otras preocupaciones, los frentes de mal tiempo que los interceptaron hasta que se vieron obligados a aterrizar Ya llevaban más de 18 horas voladas y atravesaron dos frentes, aparentemente frío por la nubosidad cumuliforme que se iluminaba ocasionalmente con sus descargas eléctricas. Llegó un momento que Wilkins le sugirió Eilson que buscaran donde aterrizar y empezaron a descender cada vez más. Estaban bastante cerca de Spitsbergen, pero la turbulencia y el hielo eran insoportables. Finalmente divisaron una planicie alargada rodeada de riscos altos de hielo y nieve que Wilkins sabiamente interpretó que ya estaban sobre

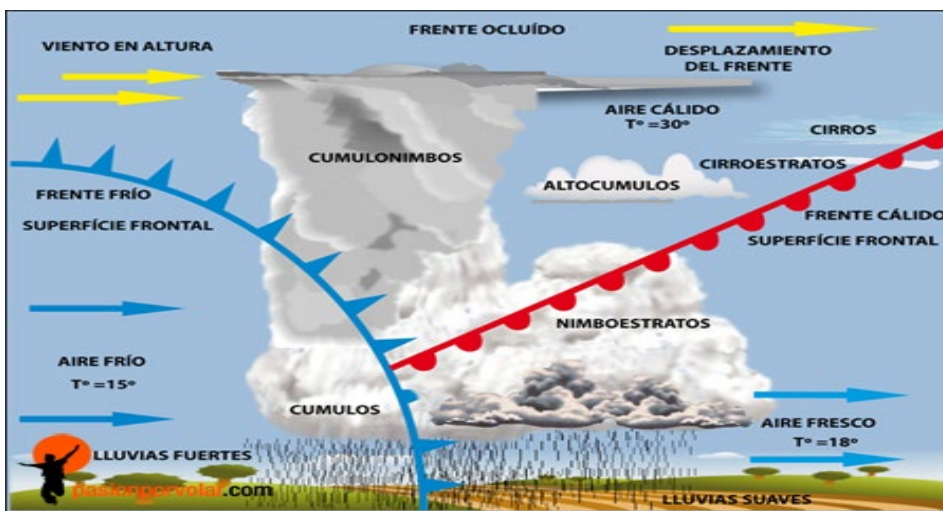
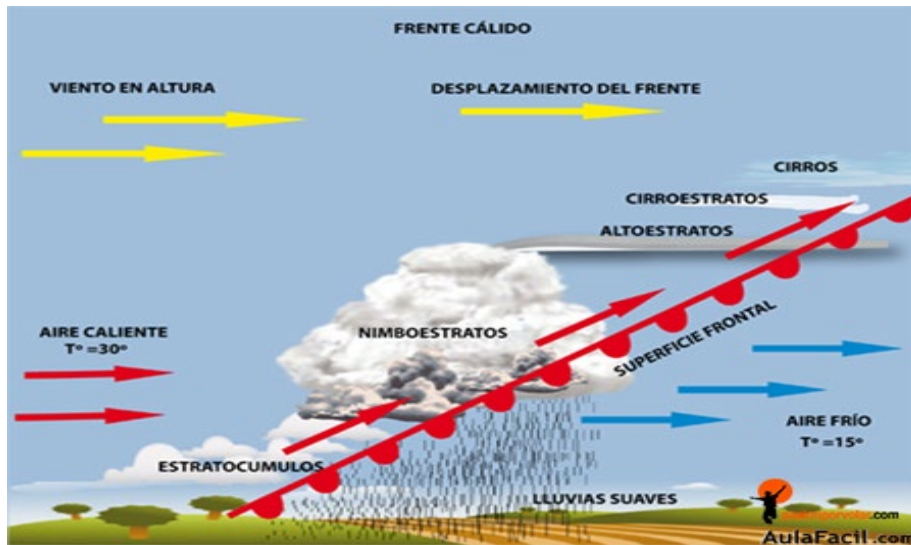
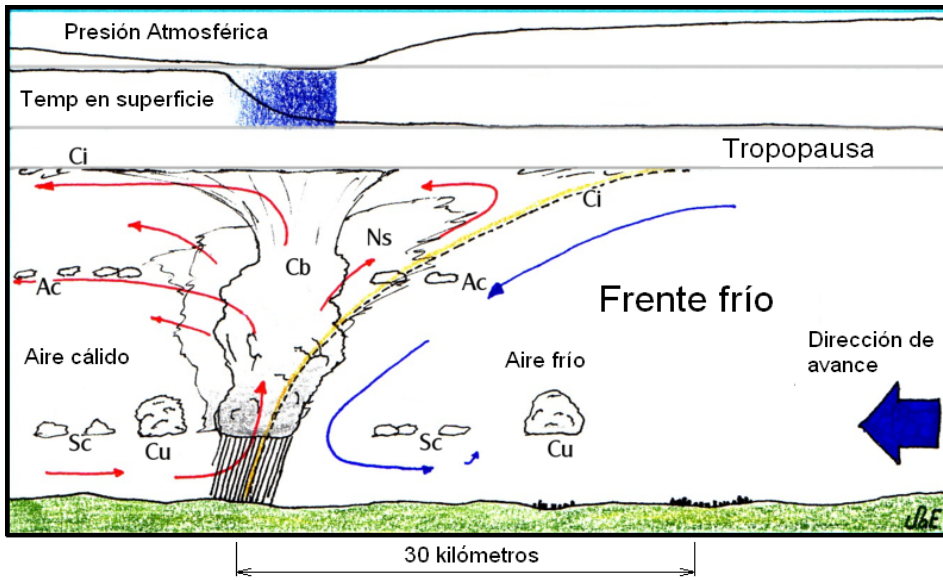
tierra y decidieron aterrizar. Casi chocan con una cumbre de unos riscos altos que Eilson magistralmente evadió aterrizando finalmente contra un fortísimo viento que los detuvo en pocos metros!

UUUFFF!!



ALGO DE METEOROLOGÍA Y PERFIL DE LOS FRENTE





UUUFFF!!!

Ya estaban en tierra, pero no sabían donde, posiblemente una isla ya que después de veinte horas de vuelo los exploradores se convencieron que en el Polo Norte solo había océano, Habían aterrizado afortunadamente contra el viento huracanado y ya en tierra el velocímetro del avion indicaba vientos de 70 nudos equivalentes a 130 kilómetros por hora!. No les quedó otra que acurrucarse adentro de la cabina de vuelo y dormir y esperar cinco días hasta que mejoró el tiempo. Cuando despejó la nubosidad pudieron calcular a través de la lectura el sextante que estaban en una isla (más tarde, supieron que la habían bautizado “la Isla del hombre muerto...”. Y que estaba ubicada cercana a la costa entre Kings Bay y Green Bay sus destino en la isla grande de Spitsbergen.

Como ya el tiempo estaba estable, después de varios intentos pudieron despegar y al poco rato vieron las torres de las radios de Green Harbour su ansiado destino, donde finalmente aterrizaron. Habían perdido la cuenta de las horas vuelo o que dia de la semana era. El cansancio era enorme y se abrazaron mutuamente. Sin uno del otro, no habrían sobrevivido!

Isla de Spitsbergen en Mar de Groenlandia



Fueron recibidos con honores reales y felicitados por Amundsen ,Byrd, altos dignatarios Europeos y Wilkins fue nombrado Caballero por el Rey Jorge V de Gran Bretaña y Eilsen condecorado por su ancestro noruego.

Posteriormente –después de grandes honores europeos los intrépidos pilotos Sir George Hubert Wilkins, eximio navegante y Carl Ben Eilson, eximio piloto, ambos los primeros en la travesía transpolar de Alaska, en Norte América a Spitsbergen en Noruega, arribaron en Nueva York, el 2 de julio de 1928 donde fueron recibidos y homenajeados “New York Style”.

Una semana después la Lockheed Aircraft Company, fabricantes del monomotor Lockheed Vega le obsequió a Wilkins una hermosa y emocionante pintura del vuelo del avión, próximo a su aterrizaje después de largo e histórico vuelo sobre “el Techo del Mundo”



Después de su regreso del vuelo ártico el Gobierno le solicitó a Carl Ben Eilson que estableciera la Alaskan Airways (en esa época Alaska aún no era Estado) . En 1929 Eilson murió en un accidente aéreo en Siberia, mientras intentaban evacuar el personal y la carga de pieles de un carguero varado en el hielo.

Valeri Chkalov piloto

Ruso

02/02/1904---15/12/1938



La Unión Soviética había permanecido curiosamente en silencio hasta entonces, pero a mediados de la década de los 30 se vio que ello no demostraba inactividad ya que en



la URSS de ese periodo la aviación era el segundo símbolo cultural más importante del país detrás de la figura de Josef Stalin, y trataban a los mejores pilotos como celebridades, especialmente por aquellos que se destacaban por actividades o acciones destacadas de sus vuelos. Uno de ellos fue Valeri Chkalov, nacido en Vasilovo, hijo de un calderero. Estudió en escuelas técnicas y atraído por la aviación ingresó a la Fuerza Aérea Soviética, graduándose en **1924** como piloto de prueba.

La Unión Soviética, ya encabezada por Stalin, planificó secretamente un vuelo transpolar sin escalas de la URSS a Norteamérica. En el año **1937** ya tenían el avión adecuado, un TUPOLEV monomotor de alas anchas de una manga de 35 metros con una capacidad de 2000 galones de combustible y una autonomía superior a las **6000 millas (10.500 Kms.)** El propio Stalin se dedicó personalmente a los preparativos, nombrando a la tripulación a Valeri Chkalov como piloto, a Gueorgi Baidukov como copiloto y a Alexander Beliakov como navegante y radio operador y cocinero ...sin vodka!



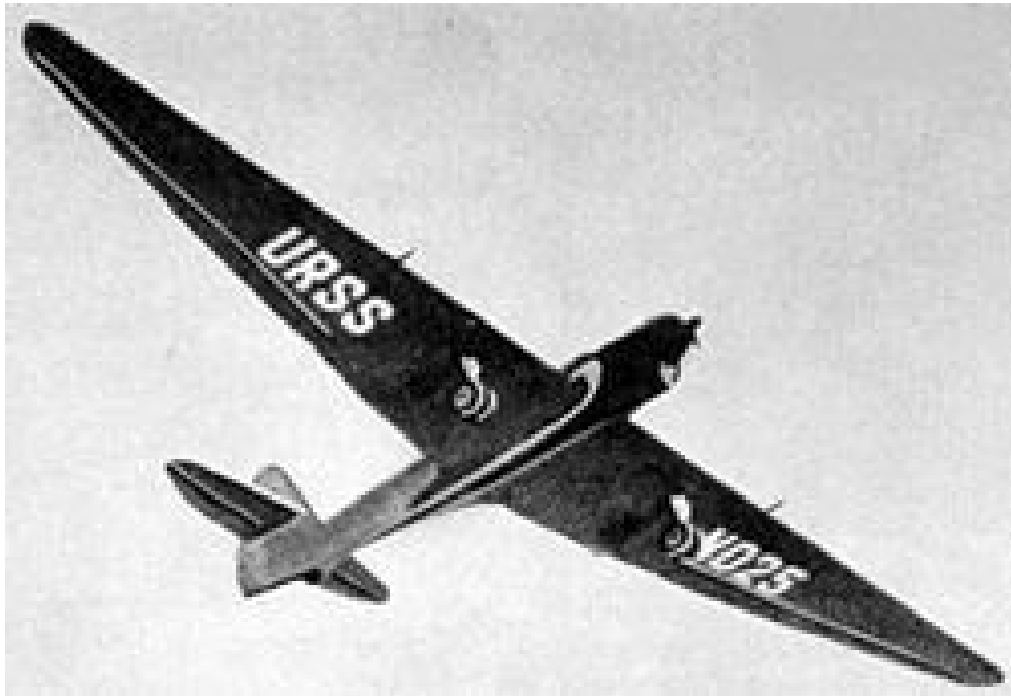
Ellos se estuvieron preparándose para ello - en todo el aspecto que esta larga travesía significaba - y recientemente habían efectuado un vuelo por “la ruta Stalin” entre Moscú y Vladivostok de una distancia a lo



de aproximadamente **9.000 kms** de extensión

Ya estaban preparados y el 18 de Junio de **1937** despegaron en el ANT-25 desde Moscú, comenzando su

larga travesía aérea a través del casco polar con destino a Oakland en California, sobrevolando el Polo Norte.



Chkalov y Baidukov se turnaron en los controles de vuelos volando inicialmente hacia el nor-este de Leningrado y luego sobre el mar de Barents, ascendiendo de a poco hasta 6500 pies, debido al enorme peso del combustible además del equipo de emergencia y del equipo de campaña polar y además de la alimentación para 6 semanas... y... “además de tubos de oxígeno” para el vuelo en altura que fueron imprescindibles a través de la ingrata travesía Pronto encontraron hielo dentro de las nubes y el motor comenzó a tiritar. El sistema de anti hielo era solo para el motor y la hélice, por lo cual subieron a

8.000 piés para un deshielo solar de las alas y el parabrisas, pero la nubes seguían subiendo y ellos también hasta llegar a 13.000 piés. Baidukov cambió de rumbo hacia el norte buscando alivio. “El hielo puede hacerte llorar” – escribió –“el solo pensar que te puede convertirte en un iceberg aéreo en esas alturas y sin solución es terrible!” Ya se estaba haciendo difícil volar a esas alturas sobre el tope de la nubes y ahorrando el oxígeno a pesar que el peso del avión disminuía por el consumo de la gasolina.. pero seguían volando.

Ya llevaban **14 horas** de vuelo, casi todo en esa altura y el cansancio y la falta de oxígeno se hacía sentir. Ocasionalmente “chuparon” sorbos de oxígeno para poder mantener la cordura del vuelo. Finalmente el tope de la nubosidad bajó y ellos pudieron descender a niveles más humanos. **27** horas después del despegue, sobrevolaron el Polo Norte, “un lugar inhóspito, indistinguible, blanco e indiferente”. El ANT-25 siguió también indiferente en su vuelo hacia Canadá, después de anunciar esa posición, luego comunicarse con Stalin y felicitarse mutuamente.



El vuelo dentro de nubes seguía imposible debido a la formación de hielo y tuvieron que subir hasta 18.000 pies. Todo el vuelo era por instrumentos. Ahora tuvieron problemas con el radiador que se había congelado. A única solución fue reponer la pérdida con el agua para beber que llevaban, hasta que alguien sugirió verter la orina más tibia lo que solucionó en parte el problema.

Ya llevaban dos días de vuelo, cuando salieron de las nubes y vislumbraron las islas del norte de Canadá y luego las montañas de Mackenzie, también coronadas de nubes y llegaron a territorio canadiense. Ya se les estaba acabando el oxígeno, así que Baidukov decidió virar hacia el Oeste y cruzar las Montañas Rocallosas rumbo al Océano Pacífico, lo que hicieron con algunas dificultades debido a la altura de las cimas y la carencia de Oxígeno que ya se estaba terminando.

El resto del vuelo fue benigno, volando por instrumentos en la noche hasta llegar al amanecer a Vancouver a una base aérea a cargo del – después- famoso General George C. Marshall. Hubo problemas de idiomas, hasta que finalmente un intérprete recibió su primera solicitud...agua y coñac!

¡ Habían volado 5.500 millas equivalentes a 8.850 kms. en 62 horas y media!

Hubo posteriormente otras travesías rusas desde Moscú a California, en aviones más modernos, mejor equipados a través de la década de los años treinta, que si bien cumplieron heroicamente con sus travesías aéreas directas entre La Unión Soviética y los Estados Unidos no tuvieron la emblemática histórica del vuelo del “trio de “Stalin”.

El piloto Valeri Chkalov y su tripulación fueron recibidos con honores marciales cuando regresaron. Desgraciadamente este eximio piloto falleció poco tiempo después en un accidente de aviación – un vuelo de prueba – en Diciembre de 1938.



Qué pasó con la Antártica aérea



Nuestra Madre Tierra sigue girando en un vals eterno mostrando su cuerpo redondo al sol y las estrellas de noche y de día. Posee un eje coqueto sobre el cual gira rítmicamente que - por su ángulo - rota alrededor de 27° de un bamboleo que mantiene rítmicamente, alentando arriba y enfriando abajo – o viceversa – etapas cálidas o más calientes o frías o más gélidas dependiendo de las Estaciones Anuales que un mamífero de dos patas se le ocurrió bautizar, mirando el cielo y sacándose la ropa en Verano o abrigándose en Invierno.

Los polos geográficos –terminales – de este bamboleo están muy cerca de los Polos Magnéticos –Norte y Sur -

que son los lugares superficiales donde emergen las ondas magnéticas en el mar o en la tierra que nos permiten orientarnos en nuestra navegación superficial.

El Polo sur – o Antártica también fue fruto de las investigaciones aéreas de insistentes exploradores hicieron por el aire polar del Sur, después de hacerlo en el Norte. como Lincoln Ellsworth en un análisis categórico:

“ El Ártico (tierra con osos) es un océano rodeado por continentes y la Antártica (tierra sin osos) es un continente rodeado por océanos “...

Este continente helado tiene una superficie equivalente al 1.5 % de la superficie de los Estados Unidos de Norteamérica con cinco millones de millas cuadradas de hielos sobre tundras y cordilleras gélidas donde el frío y la intensidad de la viento son las mayores de la Tierra.

Las cimas más altas están en el monte Vinson en la Cordillera de Ellsworth en el territorio chileno con una altura de 4.897 mts,

Fue alcanzada en 1966 por una agrupación de escaladores internacionales cuyos nombres son inéditos...pero lo hicieron!







Dos grandes exploradores polares Richard E. Byrd (norteamericano) y George H. Wilkins (australiano) forjados ya por sus experiencias en el Polo Norte. Miraron ahora hacia el Polo Sur. Byrd organizó un empresa – expedición - millonaria con el aporte de renombrados capitalistas neoyorquinos que zarpó desde el puerto de Hoboken en New Jersey (Frank Sinatra vivía allí y tenía entonces 13 años) zarparon a fines de Agosto de 1928 en el barco *“City of New York”* con una dotación de 83 expedicionarios con rumbo a Nueva Zelandia (con una notoria carga de whisky – en plena prohibición norteamericana – justificándola necesaria por razones medicinales...

Nueva Zelanda era el lugar terrestre más cercano a la Antártida y a la plataforma de Ross, en el mar del mismo nombre, entre los meridianos 160 E y 180. Desde Nueva Zelanda, Byrd organizó un impresionante equipo de trabajo preparatorio para la operación aérea planificada en un lugar bautizado *"LITTLE AMERICA"* cavando y construyendo una ciudadela – la primera en la Antártida– en la plataforma helada de Ross con una dotación de especialistas y de equipos científicos y técnicos modernísimos para la espectacular tarea de instalarse en ese lugar.



Mientras tanto Sir George H. Hubert proyectaba su misión Polar de otra manera. Su expedición había llegado a la Antártida en un barco ballenero a principio de Noviembre (Primavera) instalándose en la Isla Decepción (ahora Chilena), un peñasco de paredes altas posiblemente de origen volcánico un cuyo extremo norte estaba Graham Land, la punta norte de esa península cercana a Sud América. La expedición también tenía buenos respaldos y buenos y avezados pilotos, su compañero de aventuras Ben Eielson con quién

compartió el cruce glorioso del Polo Norte y Joe Crosson un ingeniero y radio operador. El avión Vega que habían usado en esa hazaña ya estaba repuesto y además contaban con otro Vega donado por la Lockheed en vista del éxito del prototipo en la primera aventura. Ambos aviones podían ser dotados de ruedas , esquís o flotadores para sus vuelos, además de tener un buen respaldo americano del National Geographic, entre otras empresas de renombre.

Las intenciones de Wilkins eran diferentes a las de Byrd que buscaba una exploración terrestre y científica del continente. Wilkins, por otra parte quería hacer vuelos de reconocimiento cubriendo el máximo del territorio; pero ambos – en el fondo - indudablemente querían llegar al Polo Sur volando. Esa idea aún no prosperaba.

Una vez establecido en la costa norte de la Isla Decepción, Wilkins planificó un vuelo de reconocimiento de 600 millas hacia el sur buscando un lugar adecuado para instalar una base aérea. DE allí la idea era volar un trayecto de 2000 millas y llegar a la Bahía de la Ballenas, cercana a la Base “Little América” con el objetivo de estudiar no solamente el terreno sino que además las condiciones meteorológicas para en el futuro instalar estaciones meteorológicas en ambos Polos. “Su Sueño”. Recalcó que no planificaba llegar al Polo, lo que tranquilizó

a Byrd, quién se dedicó exclusivamente a sus planes de instalaciones y construcciones de “Little America”.



El clima había estado inusualmente cálido derritiendo la nieve y el hielo en las orillas del mar y resquebrajando de las bahías donde el barco ballenero que los había trasladado estaba en su negocio. Como los esquís estaban demás, Wilkins las reemplazó por ruedas e inició los vuelos despegando de una pista improvisada de lava y piedra volcánica iniciando el debut aéreo en la Antártida con Carl Ben Eielson a los controles y él como explorador y observador en un vuelo que duró minutos debido a las nieblas arrastradas.

Días después el tiempo mejoró para hacer otros vuelos buscando lugares para preparar pistas, pero el suelo y el terreno era hielo montañoso con pendientes y partiduras profundas que lo hacían inadecuado.



En un vuelo exploratorio - días después - el tiempo había mejorado y la temperatura había subido, el piloto Eielson decidió aterrizar en el hielo de la bahía que se veía dura y despejada y lo hizo con bastante suavidad, pero al retornar a tierra se hundió la parte delantera del Vega en una traicionera trampa.

A los tripulantes no les pasó nada fuera de la incómoda recuperación pero el avión costó bastante sacarlo del hoyo donde había quedado con la cola parada y gracias a la colaboración de varios balleneros y de los perros de los trineos, que con gran esfuerzo pudieron rescatar el Vega y llevarlo a un lugar apropiado para secar el motor y desalinizarlo.



También el ingeniero Crosson tuvo su cuota de problemas cuando decidió colocar los pontones o flotadores en el tren de aterrizaje del Vega. Haciendo una prueba de aterrizaje en la bahía, el ruido levantó una cantidad de innumerables pájaros marinos que seguían al Ballenero y fueron alcanzados por el avión matando docenas pero que afortunadamente no afectaron al anfíbio o su motor.



Wilkins, empecinado seguía trabajando con su pequeño equipo moldeando una pista en la tundra helada, hasta que finalmente, modelaron una pista ondulante de 2500 pies de largo (760 mts) por 40 pies de ancho (14 mts). No era ideal pero les permitió a Eielson y a Wilkins hacer el primer vuelo extenso del Polo Sur.

Zigzagueando por la pista, despegaron volando hacia el sur cruzando de la Isla Decepción a la Península Antártida (antes Graham) y volando a 125 millas por hora, subieron a 6000 pies, buscando una meseta hacia el interior de igual altura que no existía, porque el terreno helado tenía mayor altura , lleno de quebradas profundas y que hacia el sur ascendía interminablemente. ¿Sería un apéndice de la lejana Cordillera de los Andes más al Norte? Ellos no lo pensaban así. Creían que la península Antártica (Graham) era un archipiélago de islas congeladas y unidas por un rosario de nieve y hielo. Años después se descalificó esa teoría (1940).

El regreso a la base después de cinco horas de vuelo exploratorio y 600 millas de un recorrido que nunca antes lo habían efectuado los humanos – y menos en avión – fue aventurado por el clima caprichoso de tormentas violentas y repentinas , pero finalmente aterrizaron sanos y salvo, recibiendo calorosas felicitaciones, inclusive de Richard

Byrd, que desde “Little América” los invitó a volar y a conocer y celebrar juntos las conquistas polares efectuadas. Pero eso no fue posible. Wilkins era un realista y se dio cuenta que no era factible. El invierno helado y negro que se le venía encima, lo hizo desistir por la real imposibilidad de explorar en esas condiciones y decidió regresar s Nueva York, jurando volver en 10 meses más, con la llegada de la primavera. Por su lado, Richard Byrd se preparó para el largo invierno en su “Little América”

La Base estaba cercana a la meseta helada de Ross y tenía todo lo necesario para subsistir en ese hostil rincón del mundo contenido principalmente en tres edificios (american style) con dormitorios, y comedores, administrativos y laboratorios, incluyendo un canil para 94 perros y talleres de reparaciones y bibliotecas, aprovechando el invierno en estudios y análisis geológicos y meteorológicos, preparándose para las investigaciones y exploraciones a partir de Noviembre, incluyendo vuelos.

La flota aérea estaba compuesta por tres aviones, un monomotor Fairchild con alas plegables, Un Focker también monomotor y un trimotor más Ford más grande, bautizado “*Floyd Bennett*” en recuerdo del piloto compañero de Byrd en



su primer vuelo al Polo Norte, que recientemente había fallecido de un neumonía (1890-1928). Así pasó el largo invierno polar y al cercarse el verano los preparativos para las expediciones aéreas estaban listas.

Bernt Balchen

Norteamericano – Noruego

23/10/1899---17/10/1973



Bernt Balchen había nacido en Noruega y fue un geógrafo y piloto pionero de la Aviación. Inicialmente fue jinete de la caballería finlandesa y luego piloto de la Real Fuerza Aérea Noruega donde adquirió sus primeras experiencias en vuelos árticos. En 1925 Balchen integró las expediciones Amundsen- Ellsworth-Nobile sin mayor notoriedad.

En 1926 participó como copiloto en un vuelo Focker trimotor en una gira por más de 50 ciudades norteamericanas promoviendo la aviación comercial. En



1927 realizó también como copiloto y también en un trimotor Focker el primer vuelo experimental de correo aéreo, cruzando el Atlántico a Paris, lo que fue una odiosa, cuando, después de cruzar el Atlántico, volando él solo casi todo el

trayecto - porque el piloto titular no tenía mayor experiencia en vuelos instrumentales y el tiempo en el Atlántico les fue adverso – finalmente cuando llegaron a su destino, se encontraron que Paris estaba sumergido en un banco de niebla, lo que les impidió aterrizar y tuvieron que cambiar de destino y aterrizar en la costa francesa.

En 1928 Bernt Balchen se integró a la magna empresa de Byrd como piloto, geógrafo y asesor polar, colaborando eficientemente en el desarrollo de ese cometido.

Posteriormente tuvo una activa y brillante carrera asesorando a otros pilotos como a Amelia Earhart en sus aventuras y a los gobiernos americano y noruego – el tenía doble nacionalidad y tuvo una activa participación en la Segunda guerra Mundial, especialmente debido a sus actividades y experiencias en los Polos. Posteriormente vivió en los EE.UU de A: y siguió volando y trabajando tanto en aviación civil, como asesor de la fuerza aérea americana. Estuvo también a cargo del Escuadrón de Rescate de Alaska y posteriormente responsable de la creación de la Base Aérea de la USAF en Thule, Groenlandia. Entre esos dos lugares – Alaska y Groenlandia, el Coronel Balchen en 1949 voló en un C-54 Skymaster (DC-4) convirtiéndose en el primer piloto en volar sobre ambos Polos “Non stop”. Falleció el 17 de Octubre de 1973 en Mount Kisko a los 73 años de edad.

Volvamos a la historia de Richard Byrd.

En Enero 1929 , ya en verano, se iniciaron los vuelos tentativos en el Fairchild y posteriormente, a fines de mes, Byrd efectuó un vuelo de cinco horas en el Trimotor Ford con Bernt Balchen como piloto, Harold June como copiloto y operador de la radio, Ashley Mc Kinley como fotógrafo y Richard E. Byrd como navegante y organizador de la expedición antártica. El vuelo despegó sin contratiempos enfilando luego hacia el Este desconocido

La visibilidad era buena y el avión en su ascenso cruzó sobre una cadena montañosa que anteriormente Robert Scott la había bautizado "*Las Alejandras*". Pero pronto se encontraron con neblinas y nubosidad cumuliforme y turbulencia. Soslayándola con cambios de rumbo salieron sobre la nubosidad encontrándose con una cdena montañosa que Byrd bautizó "*Las Rockefeller*" en honor a uno de sus patrocinadores. El vuelo fue un éxito inicial y volvieron felices a "*Little America*", pero la alegría duró poco cuando los dos barcos, el "*Eleanor Bolling*" y el "*City of New York*", amarrado juntos en el borde de hielo del muelle improvisado, sufrieron derrumbes desde las cornisas heladas que se desintegraron desplomando una gran cantidad de hielo sobre las cubiertas causando graves daños en la carga y repuestos al descubierto.

Hubo otros vuelos exploratorios usando los tres aviones con precaución debido al tiempo “traicionero como una mujer enamorada” según lo definió el piloto...*“Un dia está de buena...y otro dia está de mala...un dia está suavecita...otro día no sirve para nada!”*

En uno de esos vuelos exploratorios Byrd visualizó hacia el sur – este una cadena montañosa nueva que él bautizó *“Marie Byrd Land”* en honor a su esposa ausente y paciente...

Al finalizar el verano de 1929, *“Little América”* ya estaba lista y los días se acortaban y las noches se alargaban. Los barcos se retiraron hacia el norte para evitar la congelación trituradora y solamente 42 exploradores entre pilotos, mecánicos, conductores de trineo, científicos y ayudantes quedaron nuevamente en la oscuridad helada del invierno polar.

En un vuelo de prospección científica, Bernt Balchen despegó el Fokker , con el radio operador June y el Geólogo Lawrence Gould en un vuelo hacia el sur-oeste a la base de las montañas Rockefeller. Después de dos días de investigaciones, el tiempo les jugó una mala pasada con una ventisca increíble de vientos huracanados que levantó el avión anclado azotándolo contra unas rocas heladas una milla más allá. No les quedaba otra cosa que guarecerse en

la carpa enterrada y esperar el rescate. Este vino cuatro días después, cuando aterrizó Byrd en el Fairchild, pálido por la tremenda incertidumbre y que finalmente los rescató, metiendo las cinco personas en la cabina donde solo cabían tres; habían dudas, pero cuando el piloto los convenció que “el próximo vuelo sería en seis meses más...” todos se subieron y se comprimieron “como sardinas”!

El invierno de 1929 pasó oscuro y lleno de actividades científicas en “Little América” con algunos intentos terrestres exploratorios constreñidos por la oscuridad y el tiempo inclemente.

En Septiembre su rival y amigo George Hubert Wilkins regresó a la Isla Decepción, pero nuevamente se frustró por las inclemencias del tiempo y además la triste noticia que su gran piloto y compañero de aventuras Carl Ben Eielson había fallecido en un accidente aéreo al norte de Siberia. Decepcionado se fue de la Isla Decepción para no volver. ¿Cuál es la historia de esta Isla ingrata? El error es culpa de una traducción fallida de la palabra inglesa “*decepción*,” cuyo significado es “engaño” y no “decepción”. Fue el cazador de focas y cazador de fortunas Nathan Palmer quien bautizó la isla con este nombre, tras descubrir que su engañosa apariencia de isla normal escondía realmente un volcán con forma de

herradura, una caldera inundada en su interior y un estrecho canal por donde el mar y el viento circulaban con total libertad.

Qué pasó con el gran explorador australiano que volaba, pero no era piloto? Que con su visión, temeridad y constancia llegó a hacer condecorado como “SIR George Wilkins?”

En 1931 tomó el submarino estadounidense “*Nautilus*” y lo navegó bajo el Océano Ártico hasta una latitud de 82 ° 15 ' N, demostrando así que los submarinos podían operar bajo la capa de hielo

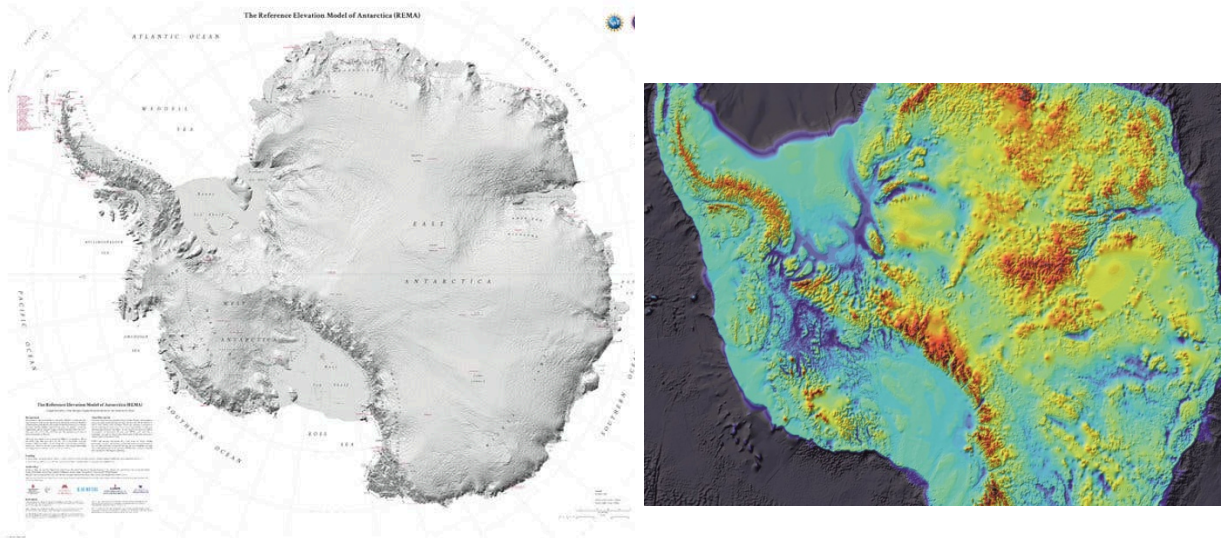
polar. Fue director de las expediciones antárticas estadounidenses de Lincoln Ellsworth en 1933-1939 y, posteriormente, actuó como consultor y



geógrafo de las fuerzas armadas estadounidenses. De acuerdo con sus deseos, después de su muerte sus cenizas fueron esparcidas en el Polo Norte en marzo de 1959 por la tripulación del USS *Skate* , cuando se convirtió en el primer submarino en emerger allí.



Las investigaciones y sucesivos descubrimientos nos han revelado los misterios ocultos en las entrañas de este continente que muestran su esqueleto de tierra escondido



por el hielo y la nieve especialmente con los grandes cascos costeros como Ross al sur oeste y Ronne al nor oeste, enormes plataformas congeladas perpetuamente, hasta que el sol diga lo contrario.

En “Little América” Richard Byrd no descansaba. Después de lanzarse al mar para salvar la vida de un mecánico que se había caído al agua accidentalmente y de otras menudencias administrativas y rescates ya rutinarios, siguió con vuelos experimentales esperando el tiempo apropiado para la conquista aérea final.

En verano – Febrero de 1929 – hicieron vuelos en el Fairchild y el Focker hacia el Este, donde estaba el Polo Sur allá muy a lo lejos . Después del casco de hielos eternos de Ross que medirían aproximadamente lo mismo que Texas, estaban las tierras enterradas en la nieve y las montañas d que Amundsen había bautizado como *“Reina Maude”*.

Cuando el invierno de ese año ya se aproximaba, las construcciones y programas de trabajo ya están listos y los barcos zarparon del clima dejando a solamente 42 exploradores, técnicos y científicos en su mundo invernal.

Pasado el invierno en Noviembre hicieron vuelos de prueba de prueba finales en los aviones además de diversos vuelos exploratorios, conociendo más el terreno y la meteorología caprichosa de *“Mae-South-West”* - como uno de ellos bautizó a la Antártica en recuerdo de la actriz Mae West, famosa actriz de Hollywood y de Broadway de la época, una curvilínea rubia extraordinariamente hermosa de un carácter violento a ratos y suave otero

intempestivo y muy femenino.

¿Who is Who?



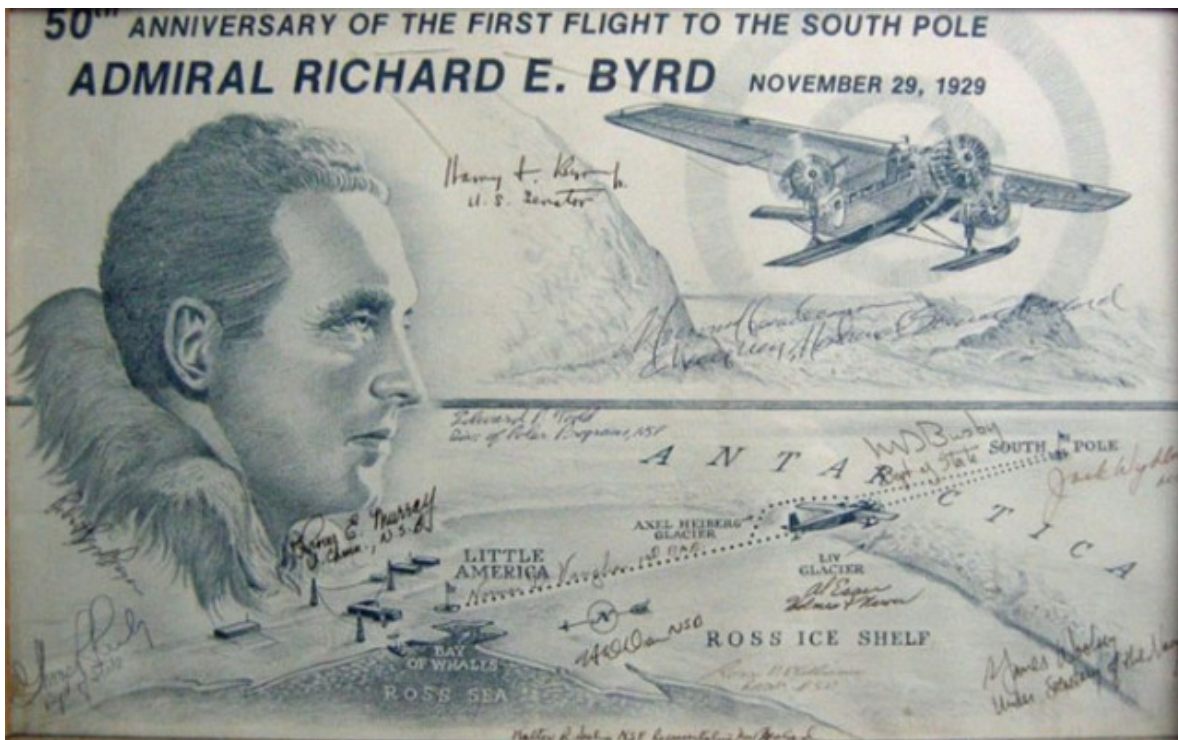
EL GRAN VUELO FINAL



El gran vuelo se efectuó el jueves 28 de Noviembre de 1929 – día de “Thanks Giving” en los EE.UU cuando el Trimotor “Floyd Bennett” despegó con Bernt Balchen en los controles, a las 3.30 de la tarde; June era el radio operador, MacKinley era el fotógrafo y Byrd a cargo de la Exploración y Navegación.

La exploración planificaba un vuelo “non stop” hasta el Polo y luego regresar con una escala a medio camino para cargar más combustible. La parte más crítica era la altura del terreno que al terminar el casco de hielo, donde se elevaban las montañas de Queen Maude en abanicos rocosos ascendentes hacia cumbres desconocidas, antesala de la plataforma polar. Si en esa zona ascendente el avión se metía en nubes, deberían devolverse. Afortunadamente los reportes meteorológicos eran favorables. El vuelo siguió adelante rasguñando las cimas, puntiagudas de las montañas Queen Maude manteniendo trabajosamente alturas bordeando los tres mil metros con el avión bailando las turbulencias traicioneras. El piloto Balchen gesticuló desde adelante que botaran cualquier lastre. Con el avión tiritando botaron paquetes de comida. En eso, una corriente ascendente los elevó y pudieron sobrepasar las cimas puntiagudas ¡“que se quedaron con las ganas”! Adelante se veía una pampa helada sin mayores obstáculos, salvo ocasionales colinas y precipicios que se escondían traidoramente en las planicies ventosas. El vuelo siguió con cada tripulante haciendo lo suyo. Finalmente, después de 9 horas con 45 minutos, el “Floyd Bennett” ingresó en un amplio círculo continuo sobre el deseado Polo Sur! El navegante Byrd hizo las comprobaciones correspondientes

ya lo había hecho en el polo Norte! Luego, con recogimiento y mucha emoción abrió una ventanilla y lanzó una bandera norteamericana envuelta en una roca de la tumba de Floyd Bennet...Misión Cumplida!!!



Pero para Richard Evelyn Byrd los conceptos eran diferentes, “Cuando uno llega a la meta...ya no hay nada más que hacer o decir...lo importante es el esfuerzo hecho para llegar a la meta...y eso es lo que hay que celebrar!”

El regreso tampoco fue fácil y tuvieron que ganarle al mal tiempo que les hacía zancadillas constantemente. Bailando en la turbulencia aterrizaron en la posta asignada

para recargar combustible y después de una hora prosiguieron el regreso combatiendo el mal humor del tiempo hasta que aterrizaron en “Little America” gracias a la pericia de Bernt Balchen y el buen trabajo de equipo de la tripulación del Trimotor Ford “Floyd Bennett”.

Finalizaron la hazaña el 29 de Noviembre de 1929, aterrizando a las 10:08 completando un vuelo de 1.600 millas ...casi 3.000 kilómetros casi similar al vuelo de Byrd en el Polo Norte!

En Estados Unidos hubo una explosión nacional de júbilo y el Presidente Herbert Hoover envió una cálida congratulación. Pero el país tuvo que esperar seis meses más para recibirlos cuando llegaron en junio de 1930 a Nueva York donde fueron recibidos tan grandiosamente} como la de Charles Lindbergh en 1927

A pesar que Byrd ya había dejado la Marina, fue condecorado y nombrado Almirante y siguió infatigable sus investigaciones y exploraciones. Su segunda exploración a la Antártida entre 1933 y 1935 también rayó en lo espectacular cuando se separó del numeroso grupo de expedicionarios civiles y





militares, y aislándose en una pequeña choza a 200 kilómetros de “Little América” con la finalidad de estudiar una serie nutrida de diferentes situaciones meteorológicas y aurorales. (Auroras boreales antárticas). Estuvo así durante todo el largo invierno y comunicándose solamente por radio, con resultados óptimos y asombrosos en sus trabajos pero dañando severamente su aparato respiratorio a causa de la mala calidad de la calefacción básica y primitiva.

Entre 1935 y 1939 el incansable explorador marino y piloto repitió sus expediciones, sobrevolando ambos Polos y diseñando y construyendo planos exactos de las regiones recorridas por tierra y aire y bautizando sitios sin nombre como Mary Bird Land (su esposa), la Cordillera Edsel Ford, Las montañas Rockefeller (nombres de los auspiciadores de las expediciones), contribuyendo con su trabajo el nuevos descubrimientos y esclarecimiento de ambos extremos de la Tierra que hasta la fecha - no se conocían.

Finalmente, la cuarta expedición a la Antártida entre 1946 y 1947 que fue la más espectacular. Richard E. Byrd consiguió una enorme ayuda del Gobierno Norteamericano además de los filántropos, con la presencia de 13 barcos, varias escuadrillas de aviones de

todo tipo, 4000 hombres entre civiles y militares. Los objetivos principales eran no solo científicos sino que también comerciales y estratégicos. Fue un trabajo masivo y Byrd tuvo la oportunidad de volar otras dos veces por la cumbre inferior de la Tierra de extremo a extremo y se cartografiaron aproximadamente 400.000 kilómetros cuadrados de superficies antes desconocidas.

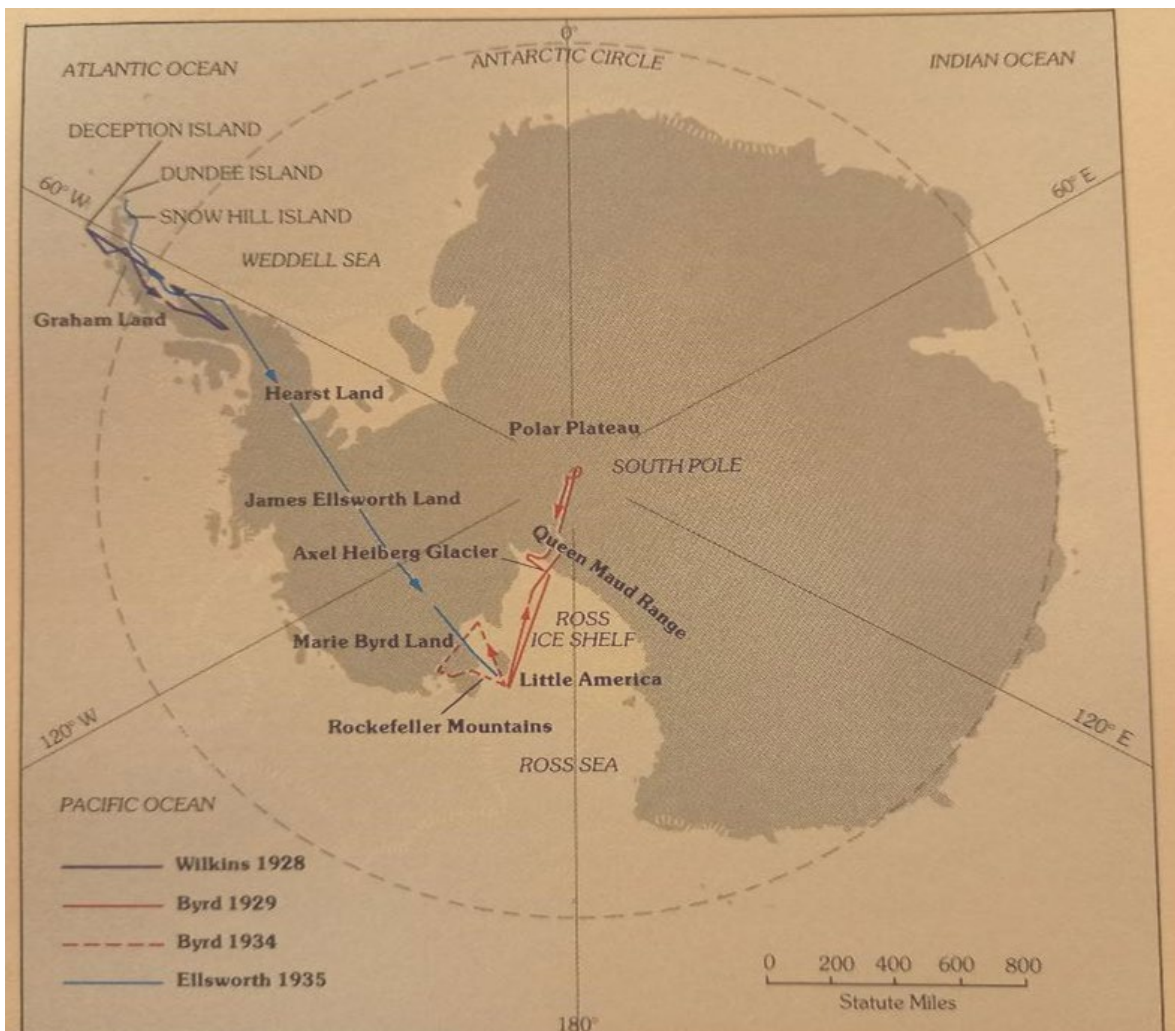
En 1955 el almirante Byrd fue nombrado Jefe del Proyecto DEEP FREEZE on motivo de la creación del Año Internacional Geofísico que se celebraría el 1957 . Después de volver a sobrevolar el Polo Sur otra vez, el explorador cayó gravemente enfermo y tuvo que abandonar otro proyecto – el sexto – por esa razón. Richard Evelyn Byrd murió justamente en el Año Internacional Geofísico en la ciudad de Boston a la edad de 69 años



“as time goes by...bye bye”



**Cielos arriba – hielos abajo,
 Aurora boreales – no hay tierra debajo,
 Solo hay osos y esquimales,
 Hay muy pocos animales,
 Llegó el Blanco forrado en sus pieles,
 Buscando el Norte hasta que lo encontró...
 Y que el mundo entero- eufórico...aplaudió!**



**Hielos arriba - Cielos
abajo,..**

**Los pingüinos están arriba
– las ballenas debajo,**

**El viento aúlla entre cerros
– se arrastra matando,**



**Humanos intrusos que navegan-caminan -vuelan
Buscando Verdades - buscando la Gloria...**

En su Euforia de descubrir y pasar a la Historia

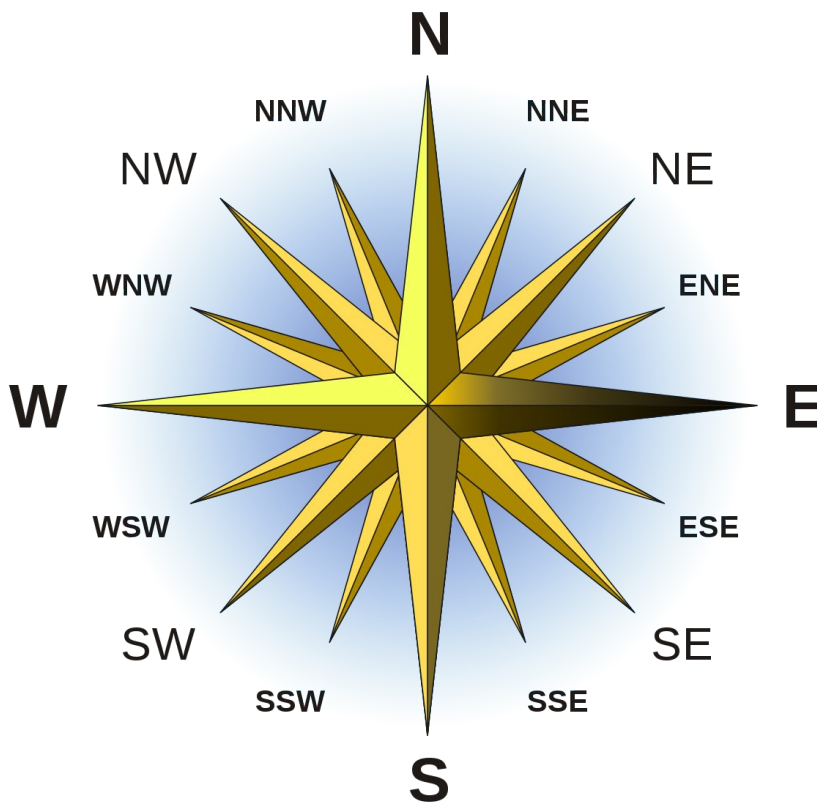
Victoria antigua, que estaba oculta en el hielo. ..



**NO ES EL FRIO EL QUE MATA...
ES EL VIENTO...!**

(Refrán de los Inuit esquimales)

LAS



AGUILAS POLARES MODERNAS

Las Águilas igual que todos los seres vivientes de la tierra tienen su historia originaria y posiblemente en los millones de años vida de la Tierra pueden haber sufrido algún tipo de cambios físicos o una metamorfosis debido a los cambios del medio ambiente. Eso está claro, porque siguen siendo águilas Pero lo que no está claro es la historia del ser humano, que si bien existen teorías científicas de su desarrollo físico e intelectual – que yo sepa no hay una explicación – ni siquiera de Darwin- de la vertiginosa trayectoria histórica de su conquista de la tierra del aire y del mar. Los perros siguen siendo perros; los cocodrilos y los tiburones están igualitos que hace “una punta” de años, siglos y milenios “and so forth”.

Los hombres, igual que los monos vivían en los árboles pero de repente... se bajó, empezó a caminar, descubrió el garrote y la rueda...el fuego y todo lo que vino después... ¿Cómo y por qué? A mi juicio “algo” pasó y llegó un “eslabón perdido” desde el espacio que se quedó por razones tan desconocidas como su visita, apareándose con alguien similar o parecido, por ahí por la etapa del tercer mono



de la escala (abajo) de la proyección y con los milenios



aparecieron los “Neandertales “ y posteriormente los “Cromañón”, etc. Lo demás, es otra historia, una historia vertiginosa de diez mil o quince mil años A.C (o por ahí ...¡lo que no es nada!) en que este ser “humano” hecho y derecho empezó a construir y a inventar de todo, mientras los monos seguían en los árboles, los cuadrúpedos seguían cuadrúpedos etc.. La historia escrita (otro invento) de los “humanos” desde entonces, nos narra los sucesos paulatinos desde entonces, mientras el resto de la humanidad viva del planeta se mantiene estática o sobreviviendo de acuerdo a las circunstancias demandantes de la naturaleza y los



“humanos” estaticamente mantenemos nuestros egoísmos, envidias y otras cosas “feúchas...”

Toda esta “cháchara histórica ,“es para conocer y entender al ser humano, gran creador y gran destructor del Planeta que también inventó aviones y con ello conoció, reconoció y achicó el Planeta de acuerdo a las historias relatadas o publicadas. Ahí es donde entramos nosotros, los que nos gusta escribir de estos temas. La águilas polares habían recorrido por aire y por tierra estos vastos refrigeradores. Entonces comenzó la segunda etapa de exploraciones y las disputas territoriales.



“ No habrá más que un solo CHILE de Arica a la Antártida,” frase



inicial eterna de nuestro dominio de esa tierras sin dueños hasta entonces, pronunciada en la inauguración de la Primera Base Chilena en la Isla Greenwich de las Shetlands el 6 de Febrero de 1947, estableciendo la presencia permanente de Chile en la región Antártica. Esto ocurrió después de la Segunda Guerra Mundial cuando el Presidente Gabriel González Videla comenzó los trámites definitivos para establecer la soberanía chilena en los territorios, así convenidos, en la repartición internacional. Con una activa participación castrense, se inauguró la

primera base chilena “Soberanía” el 6 de Febrero de 1947. Se subraya que la FACH desarrolló una hermosa tarea apoyando al Ejército y la Marina en los primeros pasos de establecer la SOBERANIA en el Polo Sur

Coronel FACH Arturo Parodi

Chileno

09/01/14

23/12/1985



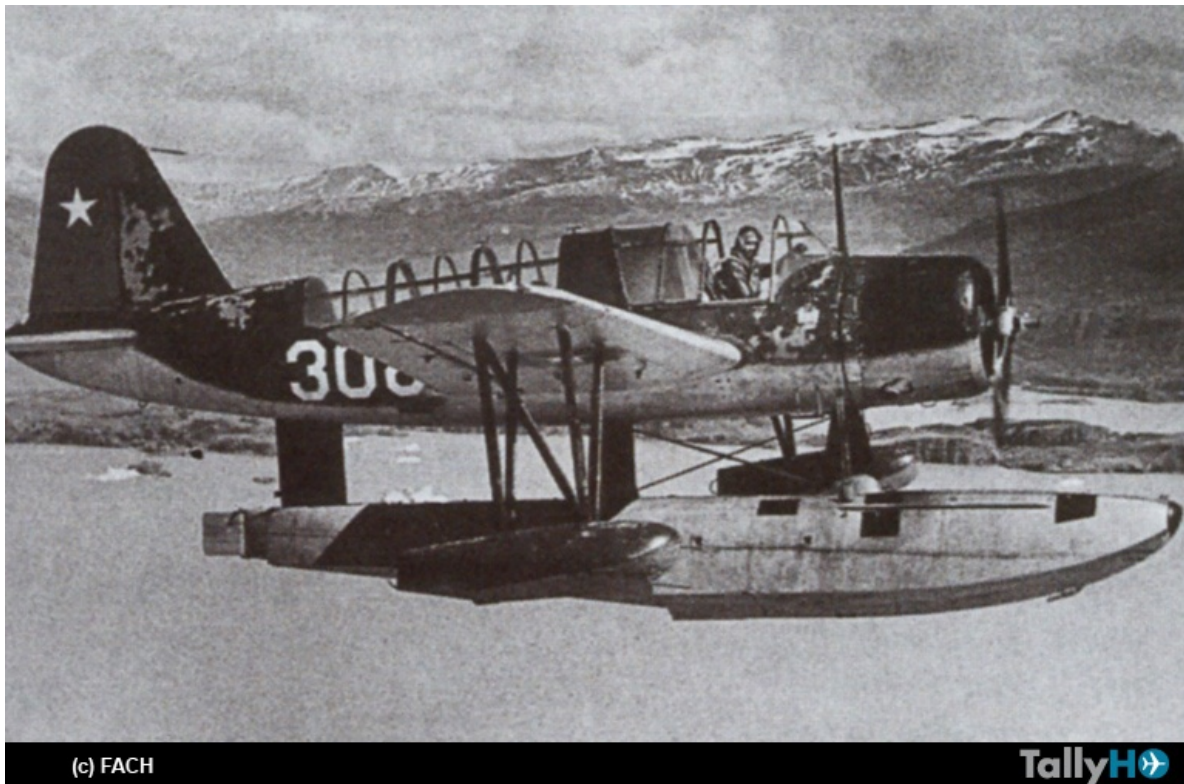
Nació en Puerto Saavedra, Arturo Parodi Alister, hijo de Abel Parodi y Sara Alister. Fue Teniente Primero de la



fuerza Aérea de Chile, institución a la que sirvió muchos años ayudando a la formación de nuevos pilotos y también destacándose en diferentes importantes misiones. Que hicieron historia.

Frente a la presencia definitiva de Chile en la Antártica se planificaron varias bases

militares. En Febrero de 1947 se llevó a cabo la inauguración de la Base Naval que posteriormente se llamaría “Arturo Prat” y donde funcionaría la Estación meteorológica entre otras actividades científicas y militares.



Antes de esa fecha, la presencia chilena en esos lugares al sur del Mar de Drake había sido un privilegio de los barcos balleneros y loberos. Ahora la presencia aérea sería chilena con el inicio de vuelos exploratorios que se harían con aviones FACH traídos en el transporte “Angamos”.

El 15 de Febrero el entonces Teniente Parodi despegó el hidroavión Vought Sikorsky “Kingfisher 308 en el primer

**vuelo de alas chilenas que han estado presentes en los
cielos polares desde entonces.**

Los que presenciaron el despegue del anfibio con la estrella azul en la cola, recuerdan la emoción del espectáculo del anfibio monomotor acelerando en las aguas de la Isla Decepción, hasta que el avión despegó



lentamente, dando una pasada alrededor de la base donde los presentes vitoreaban emocionados, elevándose hasta que se perdió de vista por ratos y el ruido del motor se fue apagando con la distancia. Toda la base estaba

expectante del regreso del anfibio hasta que este apareció volando bajo. El vuelo había recorrido en el entorno de la Isla en 30 minutos aproximadamente – que se hicieron eternas - para los espectadores que finalmente alborzados vieron el amarizaje impecable del Teniente Parodi



Posteriormente, junto con otros anfibios, la FACH continuó con un programa intenso, sumándose al esfuerzo nacional de consolidar la Soberanía Chilena, con el apoyo adicional aéreo de los anfibios De Havilland Canadá DHC-2

también montados sobre flotadores, ayudaron a la exploración y la construcción de las Bases Antárticas de la FACH.

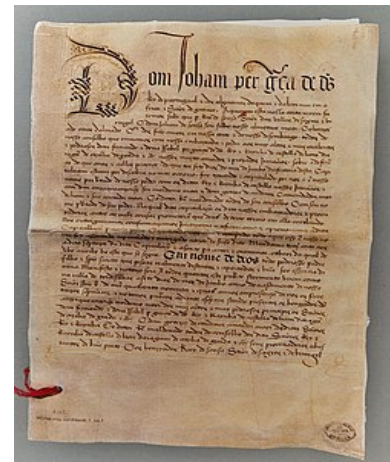


G



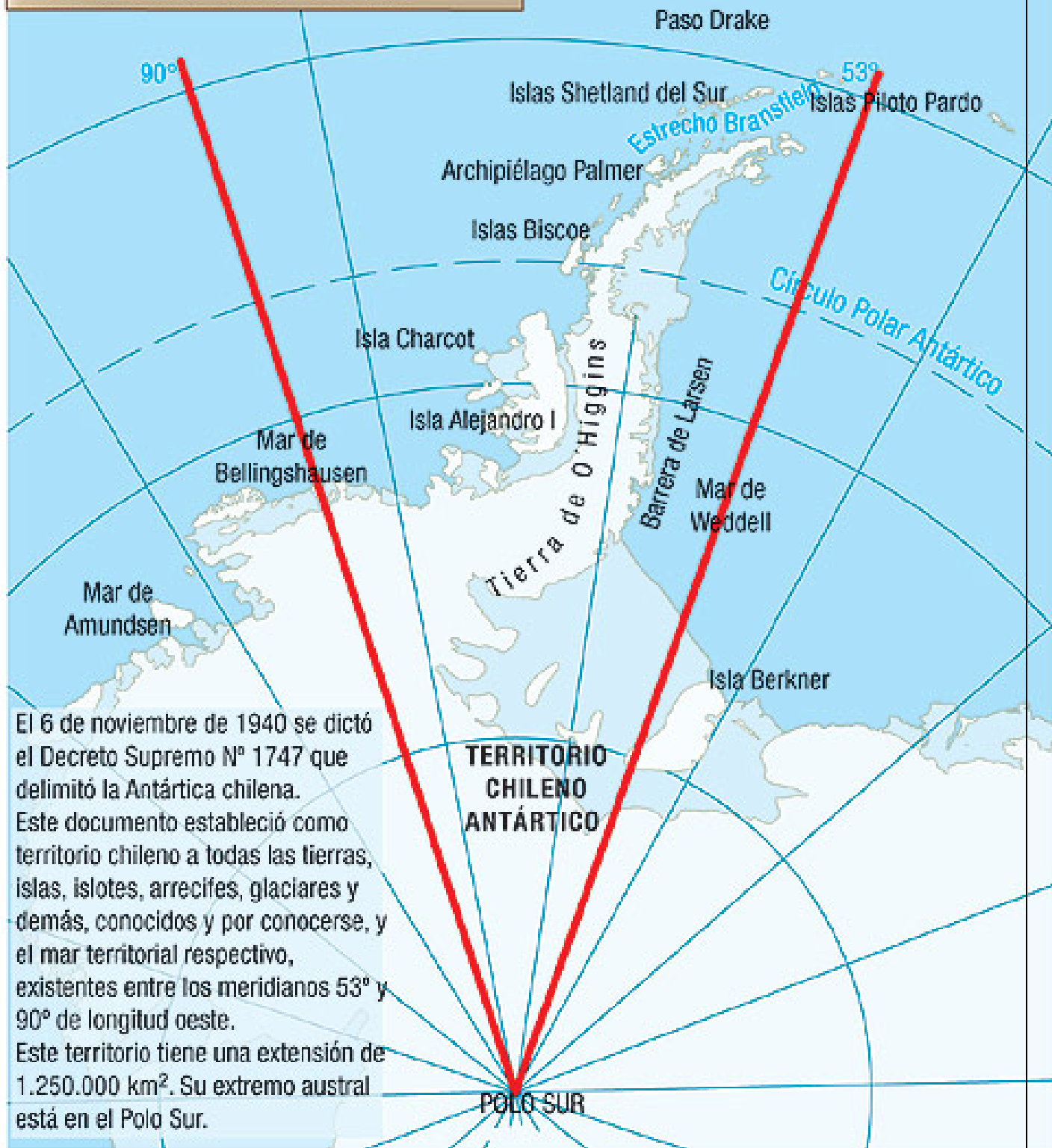


En esos años de post-guerra, Chile se encontró con grandes rivales victoriosos que - desconociendo los Tratados Internacionales históricos relacionado con las América -querían apropiarse íntegramente del continente antártico.



Los Gobiernos de Gabriel González Videla 1946-1952 y de Carlos Ibáñez del Campo 1952-1958 reaccionaron ambos vigorosamente demostrando la legalidad del TRATADO DE TORDESILLAS de Carlos V y anteriormente de la Bula Papal de Alejandro VI que, siendo vigentes hasta la eternidad así lo establecían.

La Antártica chilena



Félix Humberto Tenorio

Coronel FACH

Chileno

18/01/16



Coronel de Aviación (A) Don Humberto Tenorio Iturra

Nació en Nueva Imperial y su mundo fue la aviación, destacándose como instructor metódico de navegación e instrucción de vuelo

Tuvo una nutrida participación en la instalación de las fuerzas militares en la Isla Decepción, apoyando el primer vuelo del Vought Sikorsky del Teniente



Arturo Parodi y en varias actividades aérea en la zona, convirtiéndose en el primer piloto en volar entre Punta Arenas y la Isla Decepción en un anfíbio Catalina PBY bimotor – bautizado “SKUA”, (una peculiar ave marítima – en la foto- de la zona del Cabo de Hornos de apariencia entre gaviota y albatros) y efectuando ese notable primer vuelo entre Chile y la Antártida en 1955 con una duración de 6 horas con 47 minutos

El Comodoro Alberto Hahn viendo la necesidad imperiosa de construir una pista de aterrizaje, visto todos los aviones que llegaban a la Isla Decepción eran anfíbios tuvo la genial idea de reconstruir la pista que años antes Sir Hubert Wilkinson había “diseñado” allí. Se hicieron las mediciones



del caso y se
 “reconstruyó” la pista
 en una pequeña
 planicie – ya histórica –
 con un largo de 1.267
 mts y un ancho de 20
 mts con el nombre de

“CHILE” grabado en la mitad, junto a un catavientos que
 también exhibía nuestro lindo nombre Patrio

Esa es la historia, una historia reciente- que es la de los
 chilenos y que debemos aprender y aplaudir – sobretodo –
 cuando hace muchos años salimos del colegio...y si ahora
 vamos a turistar al Polo Sur Chileno, en avión o en un
 crucero...sepamos nuestra historia.!!!



Jorge Jarpa Reyes

Comandante LAN CHILE

Chileno

***Rengo 1922**

+Santiago 2000



El Comandante Jorge Jarpa Reyes fue un piloto de Línea Aérea, ejemplar imitado por todos nosotros por su profesionalismo y alta caballerosidad. No fue piloto de la



FACH e hizo su curso inicial e los 20 años en un avión de Club Aéreo Taylocraft logrando volar solo en una semana. Posteriormente voló siempre aviones civiles como taxi aéreo y posiblemente como fumigador hasta que logró juntar las horas necesarias para su licencia comercial.

Posteriormente, ingresó a la Línea Aérea Nacional en 1942, volando como copiloto y finalmente graduándose como Capitán a los 26 años en 1947 haciendo su primer vuelo al mando en un vuelo Santiago a Antofagasta en un Lockheed Electra

Fue Gerente de Operaciones de vuelo entre 1958 y 1964 , periodo en que le tocó comprar el primer



simulador de DC-6B para la flota de 8 aviones cuádrimotores de la Línea Aérea mejorando y simplificando enormemente la instrucción de vuelo y los exámenes periódicos de las tripulaciones de este cuádrimotor a hélice.

El 11 de Abril de 1956 se finalizaron los trabajos la pista 25/07 de los 2.200 mts largo del nuevo aeropuerto de Chabunco por lo que en diciembre del mismo año se planifica un espectacular vuelo para el 21 (Solsticio de Verano). Se trataba de hacer un glorioso vuelo ida y vuelta a la Antártida en el





DC6B CC-CLDA 401, sobrevolando el territorio sur a discreción.

La Tripulación de vuelo estaba compuesta por los Pilotos Alberto Bermúdez, Jorge Jarpa (Gerente de



Operaciones) y Adalberto Fernández (Vicepresidente de LAN y ex piloto FACH) , Ingeniero de Vuelo Eric Campaña, Radiooperador Januario Lazo y la Tripulación

de cabina integrada por el Sobrecargo Héctor García y las Auxiliares de Vuelo Polígona Nehrlich y Karen Hanke.

El DC-6B despegó a las 05:36 de una asoleada mañana y virando a la izquierda cruzó el estrecho de Magallanes en ascenso a un nivel adecuado para el turismo (y eso es lo que era porque llevaba una cantidad notable pasajeros VIP y otros comerciales). Nivelando sobre tierra del Fuego, puso rumbo al Cabo de Hornos, preparándose para volar sobre el corrientoso Mar de Drake hacia las Islas Shetland y sobrevolar a discreción el territorio chileno y las las bases chilenas. El primer vuelo comercial a la Antártida duró 07:44, aterrizando de regreso en Chabunco a las 14:00 local.





Este episodio histórico quedó grabado en las puertas de ingreso de pasajeros de la Flota de DC_6B con un letrero de bienvenida en colores que decía...**PRIMERA SOBRE LA ANTARTIDA** que lució orgullosamente por muchos años!

Mauricio Yanquez Vice –Presidente de LAN CHILE de la época era un Ejecutivo visionario y dentro de sus inquietudes estaba LA Isla de Pasca (Hoy Rapanui) en 1963 junto con su Gerente de Operaciones Jorge Jarpa contrataron un Catalina PBY para hacer un vuelo



tentativo, técnico-comercial sobre las posibilidades de volar a la lejana isla chilena en el medio del Pacífico. El dueño del avión era Roberto Parrague Singer, quién ya había volado anteriormente a la isla. En esta oportunidad LAN Chile iniciaba una investigación técnica viendo las posibilidades de volar en el futuro a la isla con sus aviones DC-6B.

Este vuelo experimental se efectuó el 30 de Agosto de 1963 con la participación de Roberto Parragué como piloto, Jorge Jarpa como copiloto, Hernán Pérez como navegante y Januario Lazo como radio operador con Mauricio Yánquez de pasajero, de ida y vuelta y fue un éxito que permitió poco tiempo después que LAN - CHILE inaugurara inicialmente su aventura comercial a Rapa Nui



Triste pero la aviación comercial del mundo en la época de los sesenta en adelante abandonó los bellos aviones a hélice como el DC-6 – DC-7 – Constellation y otras por la admirable y rápida aparición de los aviones a reacción (JET) comerciales para pasajeros y carga como el DC-8 – el Boeing 707 – Convair 880 – el Comet y el Caravelle 6- R que volaban casi el doble de la velocidad de los aviones a hélice anteriores con todas las ventajas económicas para la Líneas Aéreas y comodidades para los pasajeros.

LAN CHILE – como ahora se llamaba la Línea Aérea Nacional LAN CHILE (como ahora se llamaba la Línea Aérea Nacional en el gobierno de Jorge Alessandri y siendo Vicepresidente Don Mauricio Yanquez decidió comprar en 1963 tres aviones Caravelle 6-R función histórica que le tocó liderar al Comandante Jarpa como Gerente de Operaciones, Importantísima, porque los cursos iniciales de vuelo se hicieron en Toulouse, Francia con la tremenda presión de tener que asimilar un tipo de vuelo en un avión diferente, mucho más veloz y con tecnología de punta. Jorge Jarpa encabezó la instrucción





y trajo el primer Caravelle desde la fabrica con el comandante Julio Mattich y el ingeniero de Vuelo francés Paul Blanc.



Si bien el avión

comercial y eficiencia

En 1965 LAN Chile entró en conversaciones con La Línea Aérea Alemana Lufthansa buscando un contrato que fructificó para la adquisición inicial de un Boeing 707-330B incluyendo la instrucción de un grupo de los 7 pilotos más antiguos de esta empresa- entre ellos Jorge Jarpa –y tres ingenieros de vuelo que hicieron la etapa teórica en Francfurt, Alemania y la de vuelo en Arizona, EE.UU.

Posteriormente volaron algunos mese como copilotos en los aviones de Lufthansa, hasta que finalmente el primer Boeing 707 con fecha 7 de Abril de 1967 aterrizó en los Cerrillos al medio dia con los colores de LAN CHILE arribó a al mando de los Comandantes Mario Riedemann y Jorge

Jarpa, siendo recibidos en la Maestranza de la Aerolínea en una fastuosa recepción, encabezada por el Vicepresidente Eric Campaña, que anteriormente se había desempeñado como ingeniero de Vuelo y un connotado grupo de personalidades aeronáuticas de la época, destacándose



junto al enorme cuatrirreactor, el hermoso y pequeño Gypsy Moth que treinta y tantos años antes había sido uno de los aviones precursores de la LINEA AEREA POSTAL. En estas condiciones LAN- CHILE pudo expandirse internacionalmente. El 13 de Abril de 1967, se inauguró la ruta a Nueva York; el 5 de Marzo de 1970, Rapanui y Tahiti;

**4 de Agosto 1970 ,ruta a Europa –Frankfurt – Paris-Madrid
Pero “la Copucha seguía creciendo” – como dice la antigua canción chilena y Chile, en su aislamiento geográfico quería “despegar” – en todo el sentido de la palabra – a todas partes!**

En 1971 el Comandante de LAN CHILE Ricardo France, con una gran inquietud y visión del futuro, elevó a la alta superioridad de la empresa aérea la idea de planificar



vuelos de LAN directos entre Punta Arenas y Nueva Zelandia, operación que la flota de Boeing 707 estaba técnicamente calificada para un tramo de esa magnitud, idea que fue aceptada por la Vice-Presidencia, quién nombró al Comandante France “Jefe del Proyecto Ruta Polar” . Ricardo se dedicó con gran

entusiasmo a esta maravillosa planificación nunca antes ni siquiera soñada. Fue un gran mérito que todos aplaudimos.





Se hicieron y completaron serios estudios de meteorología y del océano y



territorio polar a volar considerando todas las posibilidades del vuelo y de las posibles emergencias en lugares tan lejanos, considerando, amarizajes, despresurización, falla de motor y posibles alternativas y asistencia de búsqueda y salvamento. Todo fue previsto y todo tenía solución.

En 1972 el Comandante France (compañero de curso de este autor) destacó en una completísima presentación sintetizada que *“Este proyecto tiene la intención de ser el primer paso de nuestra Línea Aérea Comercial, de realizar una Ruta Polar por la Antártida, conectando a dos continentes que pueden unirse en un progreso serio y moderno, acortando las distancias y achicando el mundo.”*

Así fue como LAN CHILE lanzó muy lejos en el mar y el cielo las primeras piedras de esta fascinante idea.

Inicialmente se efectuaron varios vuelos a Sydney con escalas. El primero de estos vuelo se efectuó vía Tahiti el 1 de Diciembre de 1973, piloteado por Jorge Jarpa y Kurt Pfeffer durante el cual se realizó un merecido homenaje al

General Roberto Parragué Singer, antiguo piloto FACH y navegante de este histórico primer vuelo de ida y vuelta Australia .

Y con justa razón porque este legendario aviador fue el creador y realizador del primer vuelo desde La Serena a la Isla de Pascua y haremos un paréntesis para recordar sus hazañas

General Roberto Parragué Singer

Fuerza Aérea de Chile*

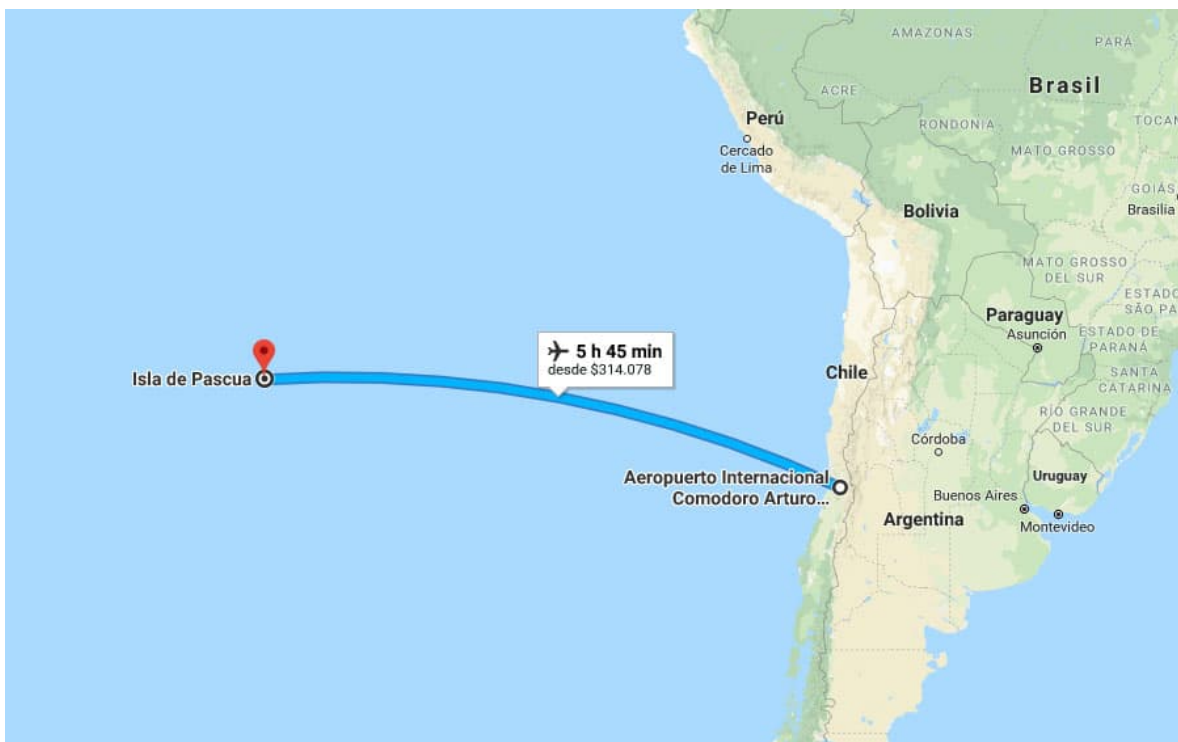
Santiago 1913

***Santiago - Diciembre 1995**

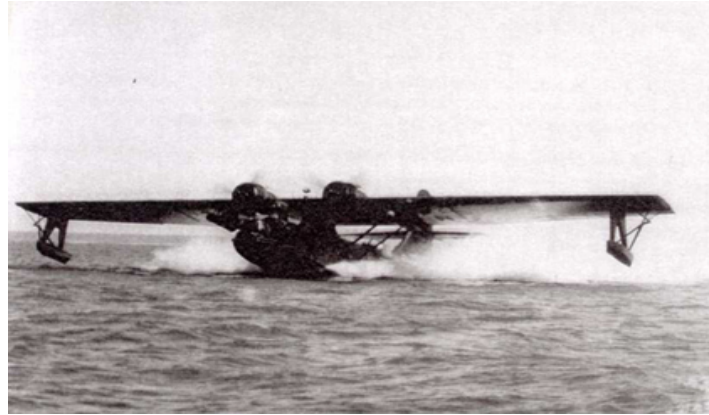


consternado por su pobreza y aislamiento insular. Esto lo marcó para siempre. Posteriormente postuló a la Fuerza Aérea donde se tituló de piloto en 1936. Desde entonces tuvo la idea de volar hacia esa lejana isla intentando convencer a

la Fuerza Aérea. Esto se pudo realizar años más tarde con la adquisición de los PBY “Catalinas” que tenía una autonomía de de vuelo algo más de 4.000 kilómetros y considerando que la distancia desde La Serena a Hanga roa era de 3.760 kms (Similar a la distancia Santiago a Guayaquil) finalmente con la autorización del Presidente Gabriel González Videla se pudo hacer este ansiado viaje



Su hijo Roberto Parragué Opazo (Comandante LAN CHILE) ha escrito con lujo esa epopeya marítima. *“Despegaron el 19 de Enero de 1951 a las 19.20 hrs El Catalina PBY 405 con mi padre como primer piloto, Alfredo Aguilar y José Nuñez como segundo y tercer pilotos. Como navegante iba José*



Campos y el radio operador era Mario Riquelme. El largo vuelo – si bien fue azaroso – se desarrolló sin grandes problemas mecánicos o de navegación, salvo que que el radiocompás les falló y tuvieron que ascender sobre el tope de nubes para poder volar con navegación celestial usando un sextante para volar hacia la isla adecuadamente rumbo siempre oeste. Cuando llegaron a “la mitad del camino” (punto de no retorno) . El comandante del vuelo consultó a su tripulación si seguían...o se devolvían. Todos votaron



SEGUIR!. El “Manutara” (pájaro de la suerte) continuó su vuelo sin mayores contratiempos meteorológicos –salvo la evasión de algunos cúmulos grandotes y finalmente avistaron a lo lejos la isla triangular de RAPA NUI arribando después de 19 horas y 20 minutos de vuelo el 20 de Enero de 1951 con un recibimiento alegre y jubiloso de los isleños y connacionales que habitaban en el “ombligo del mundo”

El retorno planificado desgraciadamente falló cuando al intentar despegar desde el mar, una ola destrozó un pontón del tren de aterrizaje y parte de una ala y el regreso tuvieron que hacerlo en el Buque de la Armada “COVADONGA” arribando a Valparaíso el 2 de Febrero donde fueron recibidos como verdaderos héroes. No era para menos! El “Manutara fue traído post en otro buque para su reparación y puesto en servicio en 1952”





Roberto Parragué Singer tuvo una vida hermosa y honorable y fue ascendido a General de Brigada Aérea por el Congreso Nacional

Volvamos a los años setenta a los preparativos del vuelo transpolar de LAN-CHILE en un Boeing 707

Dos meses más tarde, el 9 de Febrero de 1974, el cuatrirreactor Boeing 707 CC-CEA (701) inició el largo vuelo LAN- 1131 despegando de Sídney, Australia con una carga de combustible de 80 toneladas, e iniciando la magna travesía del sur del mundo, volando inicialmente por el Mar de Tasmania, dejando la Isla del mismo nombre a la derecha, volando siempre directo, pasando al Sur de Auckland en Nueva Zelanda, volando luego cruzando el círculo polar ártico, casi rozando la plataforma helada de Ross, en las cercanías de MacMurdo, luego rozando la costa blanca de Byrd land y Ellsworth land (nombre de pioneros conocidos) en la Antártida, luego volando paralelo a la península chilena de O'Higgins y las islas Shetland y finalmente el mar de Drake y el Estrecho de Magallanes a Punta Arenas en Chile, en un trayecto de 11 horas y 30 minutos, a través de una distancia de 5.117

millas náuticas (casi 9.500 kilómetros) aterrizando en la pista 25 de Carlos Ibáñez del Campo (ex Chabunco)



Tripulación del Vuelo de Sydney a Punta Arenas

Pilotos:

Jorge Jarpa, Julio Mattich, Jorge Pérez S. José Enei

Navegantes:

Bruno Schule, Claudio Rosenbaum, Cesar fuentes

Ingenieros de vuelos:

Juan Veas y Enrique Kahni

Tripulación de Cabina:

Hernán Parada, Alejandro Anguita, Campbell Henderson

Perla Ibar, M. Angélica Lapostol, Patricia Taha

Presidente de LAN CHILE y Jefe del Proyecto

German Stuardo y Ricardo France



Como podemos apreciar, el Comandante Jorge Jarpa Reyes tuvo una impresionante historia creativa y profesional de “Primera” en su trayectoria de Piloto en LAN CHILE durante cuarenta años para luego retirarse de su querida empresa en 1983.



Jorge Jarpa Reyes se casó dos veces. La segunda vez con una Lady Británica Chilena, Mary Rose Mac Gill, que lo acompañó en los últimos años de su linda vida como Aguila Humana que duró hasta el cambio de milenio (QEPD).

FIN DE LAS AGUILAS POLARES

Y

MARÍTIMAS

YA VIENEN...

LAS AGUILAS AFRICANAS Y AMAZÓNICAS

LAS AGUILAS DE LAS CUMBRES

88



Epilogo

ESTIMADOS LECTORES "THAT IS ALL FOR NOW"

ESCRITO CON AMOR Y DEDICACION

Y SIN ÁNIMOS DE LUCRO

QUE NO ES LO QUE BUSCO,

SOLAMENTE ES PARA VUESTRA ENTRETENCIÓN

Y COMO DICE LA CANCIÓN...

!!! "COME FLY WITH ME"... !!!

MAX THE KNIFE

