

Comodoro D. Julio Rodolfo
Brouwer De Koning

PRIMER CRUCE HISTÓRICO HACIA LA ANTÁRTIDA



PRIMER CRUCE HISTÓRICO HACIA LA ANTÁRTIDA

Comodoro D. Julio Rodolfo
Brouwer De Koning

SOBRE EL AUTOR

Comodoro (R) D. Julio Rodolfo Brouwer de Koning

Nació en la localidad de Villa Ascasubi, provincia de Córdoba, el día 16 de Abril del año 1947. Se recibió en la Escuela de Aviación Militar en 1972 como Alférez y posteriormente, en el año 1973 obtuvo el título de Aviador Militar. En el año 1976 fue destinado a la VII Brigada Aérea donde realizó el curso para la Especialidad Helicópteros.

En el año 1977 realizó la Primera Campaña Antártica a bordo del buque Cándido de Lasala operando el helicóptero BELL UH 1H. En el año 1980 realizó el Primer Cruce Histórico en helicóptero CHINOOK hacia la Base Vicecomodoro Marambio. En el año 1981 realizó el Segundo Cruce hacia la Base Vicecomodoro Marambio.

En el año 1982, como Veterano de Guerra en Malvinas, se desempeñó en las citadas Islas como Comandante del helicóptero CHINOOK (H-91) de gran porte con el Escuadrón Helicópteros.

Desde el año 1983 al año 1987 se desempeñó como Jefe de Escuadrilla en helicópteros CHINOOK.

En el año 1987-1988 se desempeñó como Jefe de Escuadrón Helicópteros en la Base Vicecomodoro Marambio durante la campaña de verano. En el año 1988 a 1991 se desempeñó en el Grupo Aéreo como Jefe de Escuadrón III en la VII Brigada Aérea.

En el año 1992 permaneció en el Comando de Regiones Aéreas cumpliendo cargo como Jefe de Departamento Técnico en el Aeropuerto Internacional Ezeiza y además cumpliendo de Inspector Aéreo de vuelo en helicóptero.

En el año 1992, a bordo del Rompehielos Irizar, completó la Campaña Antártica 92/93 recorriendo la mayoría de las Bases Antárticas Argentinas durante un mes como miembro del Estado Mayor del Comando Conjunto Antártico.

En el año 1994 fué destinado al Departamento Personal de la Subjefatura del Estrado Mayor General de la Fuerza Aérea.

Desde el mes de febrero del año 1995 hasta febrero de 1996, se desempeñó como Jefe de Escuadrón Helicóptero en la Republica de Chipre en la Misión de Paz de Naciones Unidas (UNFICYP).

Desde el año 1996 hasta 1998 se desempeñó Jefe Departamento Personal en la Jefatura I Personal de Subjefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Durante el año 1999 y 2000 cubrió funciones como Agregado Aeronáutico en la Republica de Paraguay.

Desde el año 2001 al 2002 inclusive, fué designado Jefe de la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut.

En el año 2003 fué designado Jefe I de Personal en la Subjefatura del Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

Desde el año 2004 hasta 2005 se desempeño como Jefe de la Sede Vicente López perteneciente al Círculo de Oficiales de la Fuerza Aérea.

En el año 2006 pasó a situación de retiro con el Grado de Comodoro, pero siguió trabajando como retirado en la Obra Social de la Fuerza Aérea y la Sociedad Militar Seguro de Vida.

Desde el año 2005 hasta el 2012 en la Obra Social de la Fuerza Aérea como Jefe Departamento Turismo. Desde el año 2014 hasta el 2017 se desempeñó como fiscalizador en la Sociedad Militar Seguro De Vida.

4 - SOBRE EL AUTOR

ÍNDICE

Primer Cruce Histórico Hacia La Antártida

CAPITULO I	7
Curso de Helicóptero en La VII Brigada Aérea	
CAPITULO II	11
Capacitación en BELL UH 1H	
CAPITULO III	13
Primer Cruce a La Antártida en Buque de La A.R.A Candido de Lasala	
CAPITULO IV	25
Designación y Curso en EE.UU. del Helicóptero CH-47 CHINOOK Adquirido para Campañas Antárticas	
CAPITULO V	39
Adiestramiento para Continente Antártico	
CAPITULO VI	44
Primer Cruce Histórico en Helicóptero CHINOOK a La Base Antártica Vicecomodoro Marambio	
CAPITULO VII	52
Generalidades de La Base Marambio	
CAPITULO VIII	54
Descarga Aérea en el Rompehielos Irizar	
CAPITULO IX	64
Actividades Comunitarias en La Base Marambio	
CAPITULO X	68
Campaña Antártica 1981-1982	
CAPITULO XI	75
Campaña Antártica 1992-1993	

PRÓLOGO

Estas vivencias antárticas que me decidí escribir es solo con el fin de que quede una experiencia vivida hace 40 años por gente muy valiosa, patriota y así, poder comparar con el tiempo los nuevos procedimientos para ir al continente blanco.

Creo es una pequeña parte del esfuerzo que hace nuestro país para que algún día tengamos la soberanía de esos lugares que permanecemos durante tantos años realizando innumerables tareas científicas.

Personalmente, tuve la oportunidad de participar en el primer cruce histórico en helicóptero hacia la base Vicecomodoro Marambio de la Fuerza Aérea con un equipo de gente sumamente capacitada que nos brindaba una seguridad y confianza para poder lograrlo exitosamente.

Espero que estas vivencias antárticas hoy sean valoradas, así como se valoraron en aquella época, como una hazaña operativa con riesgo calculado y con profesionales que permitieron realizarla con éxito.

También como experiencias vividas a través de mi paso por la especialidad helicóptero, me llevó a relatar desde mis comienzos con los diferentes helicópteros hasta la participación en diferentes campañas antárticas.

Com. (R) D. Julio Rodolfo BROUWER DE KONING

CAPÍTULO I

CURSO DE HELICÓPTERO EN LA VII BRIGADA AÉREA

En el año 1976, con el grado de Teniente, fui destinado a la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina de Ezeiza, donde me desempeñé durante dos años como Instructor de los aspirantes.

Asimismo, para cumplimentar con mi actividad de vuelo, lo realizaba en la VII Brigada Aérea de Morón con aviones **MENTOR**, el cual precisamente había volado en el Curso de Aviador Militar en el año 1972 en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba.

En dicha Brigada Aérea, había un grupo aéreo con varios escuadrones:

- **Escuadrón Helicópteros:** contaba con helicópteros tipo livianos de instrucción, el **HUGHES 500**, de mediano porte, **BELL UH1H** y **SYKORSKY** en distintas versiones y el **SA315 LAMA** para operar en la montaña.

- **Escuadrón de Búsqueda y Salvamento:** con aviones Anfibios **ALBATROS** y aviones de transporte livianos como **AEROCOMANDER 500u**.

Terminado los dos años en el Instituto de Ezeiza, solicité mi pase con destino a la VII Brigada Aérea y comencé con mucho entusiasmo, ya que después de no lograr terminar el Curso de aviones de Caza en la provincia de Mendoza, tenía que empezar de nuevo tratando de adquirir rápidamente otra especialidad aérea, y la VII Brigada me brindaba la oportunidad de hacer el **Curso de Helicópteros en HUGHES 500** en el año 1976.



HELICÓPTERO

Hughes 500 E



HELICÓPTERO
Hughes 500 E

Todavía recuerdo mi primera entrevista con el Jefe de Escuadrón **BELL**, el Mayor **POSSE ORTIZ DE ROSAS**, quién me autorizó a realizar el curso y además quién más adelante sería mi Jefe de Escuadrón durante las ***Experiencias Antárticas y la Guerra de Malvinas.***

Ese año de mi cambio de destino a la VII Brigada Aérea, me enviaron al Escuadrón Tropa como Instructor de Soldados. Fue una hermosa oportunidad para conducir e instruir militarmente a soldados (la mayoría procedentes de la provincia de Misiones), donde aprendí a valorarlos, quienes, cumpliendo el Servicio Militar Obligatorio, estaban allí y yo tenía la responsabilidad de cuidar su estadía y tratar de solucionar todos los problemas que cada uno de estos jóvenes soldados pudieran tener.

Así pase un año en la compañía de soldados de la Policía Militar y simultáneamente comencé el Curso de Helicópteros con el **HUGHES 500**. Al principio me costaba, ya que los comandos del helicóptero son totalmente distintos a los del avión, pero en tres meses me adapté y logré terminar los temas previstos para realizar el **VUELO SOLO** tan esperado y festejado también por todos los pilotos e instructores del momento.

Concluidas las veinte horas de adaptación con instructor, comencé a volar solo en distintas misiones y necesidades de la Brigada. Como había pocos pilotos, volaba muy seguido y acumulé experiencia rápidamente, llegando al final del año ya siendo instructor del mismo, disfrutando muchísimo del vuelo en helicóptero.

CAPÍTULO II

CAPACITACIÓN EN BELL UH1H

Al año siguiente tuve la oportunidad de volar otro helicóptero más importante y me encontré con la grata sorpresa de comenzar el **Curso de BELL UH1H**. No podía creer que tan pronto llegaría a volar ese hermoso helicóptero de 14 plazas.

El curso se realizó en Mar del Plata y duró una semana, justamente esta fecha casi coincidió con el nacimiento de mi hijo Martín en la Ciudad de Córdoba, por lo tanto, concluido el nacimiento, dejé a mi familia en Río Tercero junto a mis suegros y viajé rápidamente a Mar del Plata donde me estaban esperando para iniciar el curso.



19/11/1968 · Durante la campaña antártica de verano 1968-1969 participaron por primera vez, dos helicópteros **BELL UH-1H** de la Fuerza Aérea Argentina para abastecer de combustible, víveres y otros elementos a la Base Matienzo.

Al finalizar exitosamente el curso me trasladé nuevamente a buscar mi familia que se encontraba en la ciudad de Río Tercero, Provincia de Córdoba, y volvimos a nuestra casa en Ciudad Evita, provincia de Buenos Aires.

Durante todo ese año de 1977 continué adiestrándome en el helicóptero y adquiriendo rápidamente experiencia porque también fui designado para ir a fin de año a la Antártida con el fin de participar de la Campaña de Abastecimiento de Verano 77/78 en la base Vicecomodoro Marambio de la Fuerza Aérea.

CAPÍTULO III

PRIMER CRUCE A LA ANTÁRTIDA EN BUQUE DE A.R.A CANDIDO DE LASALA

En diciembre de ese año 1977, como estaba previsto, nos embarcamos en el Puerto de Buenos Aires en el buque de la Armada Argentina denominado “**Candido de Lasala**” con destino final Base Vicecomodoro Marambio, previa escala de reabastecimiento en la Ciudad de Ushuaia. Este buque antiguo de la II Guerra Mundial Americano, transportaba tanques y vehículos, entre otras cosas, y allí llevábamos los dos helicópteros **UH1H** Matricula H-11 y H-12, el helicóptero mediano **SIKORSKY** S61 R Matricula H-72.

Junto con **el Candido de Lasala**, nos acompañaba también el Rompehielos General San Martín, que normalmente navegaba adelante y estaba toda la plana Mayor del Comando Conjunto Antártico.



La Base Vicecomodoro Marambio esta situada sobre el Mar de Weddell, muy cerca del extremo norte de la Península Antártica.

Desde el año 1956, esa meseta de 200 metros de alto, se situó la Base que se denominó Vicecomodoro Marambio, por quien fuera el primer aviador militar que divisó desde el aire ese lugar amplio con posibilidades de hacer una pista de aterrizaje.



PLATAFORMA DE CARGA DEL BUQUE AÑO 1977



CANDIDO DE LASALA ENTRE HIELOS ANTÁRTICOS



Bodega



ROMPEHIELOS

*General
San Martín*

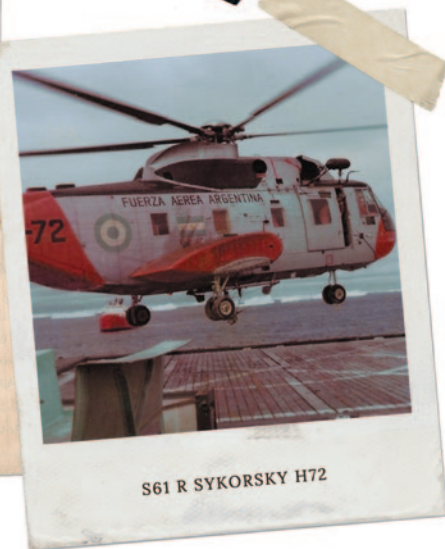


1977

Nuestro Escuadrón Helicópteros embarcado, constaba de dos helicópteros UH-1H sin flotadores y un SIKORSKY H-72 de mediano porte muy importante para llevar carga y realizar búsqueda y rescate en el mar por su capacidad de flotar y navegar en caso de necesidad hasta mar categoría cinco.



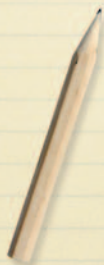
Año 1977





SACANDO DE LA BODEGA BELL UH1H H11
HACIA LA PLATAFORMA DE OPERACIÓN
CANDIDO DE LASALA

Bell UH1H





OPERACIONES EN BUQUE
CANDIDO DE LASALA



PILOTOS DE UH1H 1° TEN. SCHNYDER
& 1° TEN BROUWER DE KONING

Las comodidades del buque eran limitadas, pero ante la inexperiencia, al principio lo tomamos como una aventura, aunque después nos dimos cuenta que realmente era una tarea muy específica y riesgosa. El tiempo de navegación desde Buenos Aires hasta llegar a la base Vicecomodoro Marambio, fue de doce días, previo pasaje por el Puerto de Ushuaia para carga de combustible, víveres y todo lo que se necesitaba llevar para las Bases Antárticas.

La navegación más riesgosa fue el cruce del Mar de Drake, ya que es la unión de los dos océanos y se producen tormentas severas semanalmente de Oeste a Este y las aguas quedan muy agitadas con olas gigantes, haciendo que el buque se mueva demasiado, con riesgo de alguna avería importante, como así también causando mareos tremendos para todos los que estábamos a bordo.



La vida en el buque del **Escuadrón helicópteros** era muy monótona, no teníamos nada para hacer, solo quedaba esperar la llegada y empezar a planificar los vuelos en la Antártida. Los dormitorios llamados “sollados” tenían camas de tres pisos colgadas con cadenas al techo. Contábamos un baño en común para todos en un pasillo y las duchas tenían un horario muy estricto de apertura del agua. La comida era muy sabrosa cuando el mareo nos permitía comer y normalmente después de cenar, pasábamos una película antigua en una maquina de cine de 35 mm.

La convivencia también fué excelente con mis compañeros y la tripulación de la Armada, con quienes para pasar el tiempo durante el día, nos entreteníamos con un juego de mesa muy interesante que duraba horas, se llamaba TEG (táctico y estrategia de guerra). En síntesis, las comodidades eran básicas, pero sin mayores problemas para convivir en un buque de guerra antiguo. Y así iban pasando los días con la navegación muy lenta del buque, el cual hacía 20 Km. por hora, pero navegando las 24 horas se hacían 480 Km. por día. El total de Km. que debíamos recorrer desde Ushuaia a la base Vicecomodoro Marambio eran aproximadamente 1.200 Km. en línea recta, es decir, si no había inconvenientes normalmente en cuatro días se llegaba.

Cuando pasamos el Estrecho de Drake, cuatro días después de la partida, pudimos observar con sorpresa un mar totalmente calmo, muy azulado, con trozos de hielo o témpanos pequeños flotando y navegando... era increíble pensar que después de pasar ese mar violento con inmensas olas, el panorama cambiaba y se convertía en un mar pacifico y tranquilo.

Próximos al arribo a Marambio comenzamos a planificar las operaciones de descarga del buque a la base. La mitad de los pilotos, incluido yo, teníamos que ser habilitados para realizar operaciones con el helicóptero desde el buque con carga suspendida en el gancho de carga, ya que nunca habíamos realizado esas maniobras. Dicha habilitación la proporcionaba otro piloto con experiencia en la carga y descarga en esas circunstancias, el cual viajaba con nosotros. Las operaciones de vuelo eran las 24 horas, debido a que en verano no hay noche, solo unas pocas horas de crepúsculo, debido a la latitud del continente.

El problema principal para operar en la Antártida es el cambio brusco del clima. En la Base Vicecomodoro Marambio se produce un fenómeno muy complejo debido a la formación de nubes muy bajas sobre el mar, cercanas a la base y dependiendo de la dirección del viento, rápidamente podrían dirigirse a la meseta de la base Marambio, reduciendo casi al mínimo la visibilidad, lo que hace muy riesgosa y nula la operación de vuelo. Por lo tanto, el servicio meteorológico nos mantenía en tiempo real la situación para poder prever y así en caso que sea necesario poder suspender la operación aérea y llegar siempre a la Base, ya que las alternativas de refugios en las cercanías son casi nulas y los temporales y bajas temperaturas extremas muy peligrosos para una supervivencia prolongada.

Arribados a la Base Vicecomodoro Marambio, comenzamos a operar llevando cargas diversas suspendidas en el gancho de carga (tambores 200 litros con diversos combustibles, tubos de gas, tramos de pista de aluminio, y todo lo previsto que necesitaban en la Base para pasar un año). Si el tiempo ayudaba, la descarga duraba hasta siete días.

El turno de vuelo duraba 4 horas, con un panorama de otro mundo...
soñado, mar calmo, totalmente rodeado de témpanos de hielo
flotando por todos lados.



Base Marambio
1977
TEN. BROUWER DE
KONING VOLANDO
EN UH1H

VOLANDO BELL UH1H
TRASLADANDO CARGA
TEN. BROUWER
DE KONING



La tripulación del BELL UH 1H constaba de piloto, copiloto y operadores de carga, quienes eran los ojos del piloto para enganchar la carga rápidamente y con seguridad. El riesgo de estas operaciones era permanente, sobre todo en la aproximación y despegue a la popa del buque, situación en donde el helicóptero no tiene velocidad horizontal ni altura suficiente para desarrollar la emergencia de falla del motor y lograr realizar una autorotación con éxito al agua.

Así durante varios días terminamos la descarga y comenzamos el regreso al Continente, pero esta vez el buque tenía problemas en uno de sus motores, y solo podíamos navegar a 10 Km. por hora, con lo cual no era fácil cruzar de nuevo el Mar de Drake. Asimismo, con la meteorología favorable, comenzamos el cruce y lo realizamos sin problemas con rumbo a Bahía Blanca en Puerto Belgrano. Pero, a esa velocidad y con la ansiedad de regresar, se hacía interminable la navegación, sin embargo, finalmente llegamos y con nuestros helicópteros nos dirigimos en vuelo hacia la VII Brigada Aérea, arribando con el deber cumplido y con una exitosa experiencia de vuelo en el Continente Antártico.



CAPÍTULO IV

DESIGNACIÓN Y CURSO EN EE.UU. DEL HELICÓPTERO CH47 CHINOOK ADQUIRIDO PARA CAMPAÑAS ANTÁRTICAS



TRIPULACIÓN DESIGNADA EN
EE.UU. PARA CURSO DE CHINOOK
1º TEN. GRIFOL, CAP. PAEZ,
CAP. STOCCO, 1º TEN. FERNÁNDEZ,
MY. POSE, 1º TEN. ARENAS,
1º TEN. BELTRAME,
1º TEN. BROUWER DE KONING
& TEN. PAVLOVIC

HANGAR DE LA FÁBRICA
BOEING DONDE SE
GUARDABAN LOS TRES
CHINOOK PARA EL CURSO



Previamente, en el año 1979, realizamos un curso intensivo de inglés de nueve meses de duración en el Instituto de Inglés de la Fuerza Aérea Argentina, el cual resultó muy importante para todos los integrantes designados a viajar a EEUU, logrando un nivel del idioma del 70%, ya que, los instructores del curso teórico y práctico del CHINOOK solo hablaban ese idioma.



FUÍ DESIGNADO PARA IR A REALIZAR EL CURSO DEL HELICÓPTERO
CH-47 CHINOOK EN LA FÁBRICA BOEING VETROL EN EE.UU DONDE
TAMBIÉN, COMO MUESTRO EN LA FOTO, CONCURRIERON PERSONAL
TÉCNICO DE LA BRIGADA

El 13 de diciembre del año 1979, finalmente llegó el día para viajar a EEUU. Viajamos junto con nuestras familias, quienes nos acompañaron dos de los cuatro meses que duró el curso. El curso era muy interesante y además, el helicóptero nos sorprendió por su tamaño y su moderno equipamiento, parecía un sueño volar ese aparato y encima en EEUU.

El mismo consistía en realizar 60 horas de vuelo, en donde cada piloto debía aprender todas las operaciones que se podían realizar. Una vez terminado el curso, nos desplazamos con los tres helicópteros a Miami para completar con el equipamiento del mismo, colocando un navegador omega, sumado a los dos navegadores inerciales. Los primeros días de abril regresamos de Miami con el equipamiento completo y empezamos a programar nuestro regreso en vuelo con los tres helicópteros a Buenos Aires.



HELICÓPTERO

Chinook



OPERACIÓN CON
CARGA EXTERNA





TANQUES SUPLEMENTARIOS DE
COMBUSTIBLE DEL CHINOOK



Con todas las planificaciones previamente realizadas y con el apoyo de la fábrica BOEING, el 18 de abril del año 1979, junto con los tres helicópteros CHINOOK H-91 H-92 y H-93, pintados de color naranja en la parte superior y gris en la inferior (colores apropiados para ser visto con mayor facilidad en la Antártida), comenzamos el regreso a nuestra primer escala técnica, desde **Filadelfia hacia Miami**.

Hasta allí el vuelo fue muy lindo, llegamos sin inconvenientes. No obstante, antes de seguir hacia el Caribe, el helicóptero del Jefe de Misión, el Mayor POSSE ORTIZ DE ROSAS, con el H-91, durante el rodaje se le encendió la luz de alarma roja del rotor principal delantero, confirmándose luego la rotura de material en el interior del mismo. Esto llevó a quedarnos cuatro días en la **Base de Homestead de la Fuerza Aérea de la USAF** hasta su reparación, pero realmente tuvimos suerte eso sucediera en el rodaje, ya que si hubiera pasado en vuelo, el trayecto que seguía era todo sobre mar y la emergencia dice: *“atterrice tan pronto sea posible ya que las consecuencias son graves”*.



Terminada la reparación, continuamos con lo programado hacia **Nassau, Bahamas**, para realizar una escala técnica y posteriormente seguir hacia una Isla del Caribe inglesa llamada **Grand Turk (isla Gran Turca)**, donde allí pernoctamos.

Al día siguiente continuamos a Puerto Rico en un vuelo hermoso, sobre el mar azul y el calor típico del Caribe. Lamentablemente para nosotros, el helicóptero no estaba equipado con aire acondicionado, y para bajar la tan elevada temperatura de cabina, teníamos que abrir la puerta lateral y la rampa trasera para que corra el aire y así lograr un poco de ventilación.

Mas tarde arribamos a **Puerto Rico** con un helicóptero con problemas técnicos, teniendo que alojarnos durante tres días en un hotel de la zona hasta que llegara el repuesto de EE.UU. para solucionar el problema. Finalmente continuamos con nuestro itinerario de vuelo con destino **Trinidad y Tobago**.



El vuelo se desarrolló sin problemas, siempre a muy baja altura, entre 50 y 300 metros, dependiendo de la meteorología, donde podíamos observar volando sobre el Mar Caribe todas sus islas maravillosas. Así, arribamos en horas de la tarde al **Aeropuerto Internacional de Piarco de Trinidad y Tobago** para pernoctar por una noche. Poco pudimos conocer de la ciudad, ya que salimos a pasear de noche y prácticamente no había ningún centro iluminado, ni movimientos comerciales, de hecho, parecía haber poca seguridad y no era recomendable alejarse demasiado del hotel.

Al día siguiente continuamos el vuelo hacia las **Guyanas Francesas**. La meteorología no era muy clara por tormentas en el trayecto, pero el Jefe de la Comisión evaluó la información disponible y ordenó salir, teniendo en cuenta alguna alternativa o regresar al aeropuerto de origen en caso de alguna complicación.



Por lo tanto, los tres helicópteros despegamos de Trinidad y Tobago y a mitad de camino volando razante sobre el mar y cercano a la playa y las selvas tropicales, comenzamos a ver en nuestros radares meteorológicos, actividades convectivas severas al frente, que seguramente serían muy dificultosas de poder atravesar. Sin embargo, con nuestro destino a solo una hora de llegar, continuamos el vuelo acercándonos a la tormenta, donde seguidamente comenzó a llover de manera intensa acompañada de fuertes vientos y con relámpagos cercanos. Evidentemente no se podía pasar.

En ese momento se decidió tratar de aterrizar en la playa hasta que mejorase el clima y no gastar combustible para poder así llegar sin problemas a las Guyanas Francesas, pero no se pudo, ya que la arena en la playa tan blanda que el helicóptero se enterraba y al lado de la playa estaba la selva impenetrable, por lo tanto se tenía que tomar una decisión rápida hacia una alternativa posible.

Fue entonces cuando el guía decidió cambiar rápidamente el rumbo hacia las Guyanas Inglesas al Aeropuerto Georgetown, que estaba mas cerca y nos alcanzaba el combustible para llegar. Como la visibilidad había mejorado y el techo de nubes permitía continuar volando, llegamos sin problemas al Aeropuerto Internacional Cheddi Jagan con algunas lluvias leves, la tormenta había pasado y aterrizamos en la pista principal. Pero aquí se presento otro gran problema en esta isla de régimen comunista que hacía varios años se había independizado de los británicos.

El tema fue que nuestro aterrizaje no estaba autorizado, ya que, en estos traslados de aeronaves militares, se debe conseguir previamente permiso de sobrevuelo y aterrizaje de los distintos países. En esos momentos, nuestra tripulación del H-92, no entendíamos nada de lo que estaba sucediendo, solo seguíamos al guía, y cuando posamos

las ruedas del helicóptero en la pista de aterrizaje, nos ordenaron estacionar allí. Inmediatamente, ya con los motores detenidos, nos rodearon soldados totalmente armados para impedir que nadie se moviera de su aeronave.

El clima había mejorado y nosotros solo necesitábamos combustible para poder continuar, pero no nos daban ningún tipo de apoyo, por lo que tuvimos que comunicarnos con nuestros equipos de radio con las autoridades de la Fuerza Aérea para que nos solucionen el problema suscitado. Estuvimos esperando en los helicópteros alrededor de 4 horas hasta que realizados los tramites burocráticos por nuestras autoridades diplomáticas, felizmente nos autorizaron estacionar en la plataforma y recibir el apoyo logístico para los helicópteros, además de alojamiento en la ciudad para toda la tripulación. Se llamaron taxis para poder ir al hotel y sorpresivamente aparecieron unos autos antiguos, modelos de los años 1945, donde logramos subir siete personas en cada auto, porque no se pudo conseguir los suficientes para todos.

La ciudad capital de Georgetown quedaba a 15 Km. del aeropuerto, con una camino sin luz y muy solitario. Encima, mientras nos trasladaban, de pronto el auto se detuvo en el camino oscuro y el conductor descendió, tardando como 10 minutos en regresar, allí pensamos lo peor. Para colmo, el idioma de ellos era un inglés muy raro, difícil de entender, pero finalmente después de pagar un peaje, llegamos al tan ansiado hotel de Georgetown. El hotel era lindo sin lujos, pudimos descansar, estar cómodos y sobretodo cenar, ya que llevábamos muchas horas sin haber comido absolutamente nada. No obstante temíamos por nuestra seguridad personal, ya que, en los alrededores del hotel, habían personas sospechosas vigilando, pero solo era idea nuestra, ya que no sabíamos nada de esa ciudad y finalmente no tuvimos ningún inconveniente de inseguridad.

Al día siguiente y con buen tiempo, cargamos combustible y continuamos el vuelo hacia las Guayanas Francesas donde cargaríamos nuevamente combustible para finalizar en la localidad de Belem situada en Brasil. Este trayecto se realizó normalmente, aunque previo al aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de Cayenne Rochambeau, cometimos un error involuntario de sobrevolar muy cerca y con baja altura en la Base Francesa de lanzamiento espacial que figuraba en las cartas de navegación como zona prohibida de sobrevuelo. No obstante, sin todavía conocer el error, cargamos combustible y realizamos el plan de vuelo normalmente hacia Belem cerca del mediodía sin ningún impedimento del aeropuerto.



Con todo dispuesto, autorizaron la puesta en marcha y rodaje para el despegue, pero al iniciar el mismo, nos bloquearon rápidamente la calle de rodaje delante de los helicópteros con camiones de bomberos y la torre de vuelo nos ordenó detener motores. Sorprendidos por esta actitud, llegó la policía francesa, se acercó y nos comunicaron que por ese error que habíamos cometido, creían que habíamos hecho inteligencia sacando fotografías, por lo que nos pidieron todas las cámaras de fotos para comprobarlo.

Todo este procedimiento duró toda la tarde, por lo tanto, después que se aclaró el inconveniente, nos devolvieron las cámaras y decidimos pernoctar en un hotel de la Ciudad de Cayenna, cercana al aeropuerto. A mi me tocó quedarme en el aeropuerto hasta terminar de cargar combustible mientras el resto se retiró al hotel a descansar.



Cuando termine la tarea con la tripulación, nos fuimos al hotel pensando que era algo similar al hotel de la noche anterior, pero nos encontramos con una grata sorpresa al llegar, ya que era un hotel muy confortable, con un restaurante tropical hermoso y bien atendido. Al día siguiente, despegamos temprano hacia Belem, primer aeropuerto de Brasil. Arribamos y el recibimiento de la Fuerza Aérea Brasileña fue espectacular, teníamos todo solucionado, me refiero al alojamiento, apoyo para los helicópteros, en fin, todo lo que necesitábamos para estar cómodos.

Continuamos el vuelo por territorio brasileño, siempre por la costa atlántica hacia **Fortaleza**, donde pernoctamos previo aterrizaje en **Recife** para reabastecimiento de combustible. Realmente en Brasil nos sentíamos como en nuestra patria, siempre nos esperaban en los lugares donde aterrizábamos y nos brindaban la mejor atención. Así llegamos a esa ciudad tan hermosa de **Río de Janeiro** donde nos tomamos dos días de descanso sobre la playa de Copacabana. Después de disfrutar de ese hermoso lugar, continuamos el vuelo hacia la **Base Militar de Helicópteros en Santos**, siempre en la costa atlántica, para continuar hacia **Florianópolis**.

Ya faltaba muy poco para llegar a Morón, pero la meteorología no nos ayudaba demasiado. En la Base de Santos regresamos dos veces por no poder continuar el vuelo por clima adverso, pero finalmente, previa escala en Florianópolis y Porto Alegre, arribamos a la VII Brigada Aérea de Morón. El arribo fue muy esperado por todos, después de veintidós largos días de traslado con los tres helicópteros, nos estaban esperando las autoridades y todo el personal de la Brigada en una formación muy emotiva, ya que habíamos logrado regresar al destino planificado sin novedad con los tres hermosos helicópteros de gran porte perfectamente equipados con tecnología de la época para operar en la Antártida y en nuestra patria.



RECORRIDO DE LOS CHINOOK
DESDE EE.UU. HASTA

Argentina

CAPÍTULO V

ADIESTRAMIENTO PARA CONTINENTE ANTÁRTICO

Los **CHINOOK** llegaron en mayo del año 1980, con un adiestramiento en EEUU de aproximadamente 70 horas de vuelo cada piloto, con instructores de la fabrica BOEING VERTOL y sumado a esto, las horas de vuelo en la navegación de traslado hasta la VII Brigada Aérea en Morón, por lo tanto, nuestra experiencia de vuelo a la llegada fue muy buena.

Así, posteriormente al arribo, se formó en el Grupo Aéreo, el **Escuadrón III CHINOOK**, en el cual tuve la suerte de formar parte. Se comenzó a planificar el primer vuelo hacia la Base Vicecomodoro Marambio para fin de año y participar en la campaña antártica 80/81 mientras tanto se siguió cumpliendo con las horas de vuelo mensuales obligatorias para estar operativo y adiestrado.

El Jefe de Escuadrón Mayor OSCAR JOSE POSSE ORTIZ DE ROSAS, con el fin de comprobar las prestaciones del helicóptero en bajas temperaturas, en el mes de junio, pleno invierno, ordenó realizar el traslado de dos **CHINOOK** hacia el Calafate para operar en los hielos del Glaciar Upsala.

Nos trasladamos previendo una semana de estadía y la prueba consistía en:

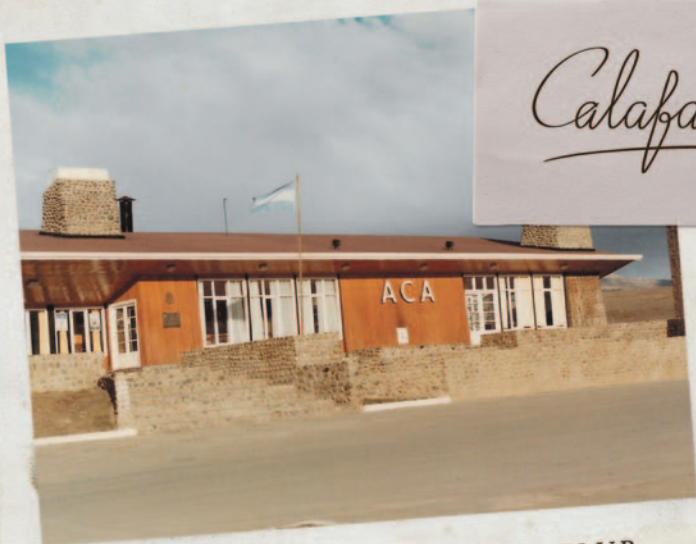
- a) ***Aterrizar en los hielos congelados del glaciar***
- b) ***Detener motores y quedarse unas dos horas para que se enfrien los sistemas***
- c) ***Arrancar nuevamente para comprobar arranque y probar todos los sistemas del helicóptero***

En el primer intento al Glaciar Upsala no pudimos aterrizar ya que no se podía aproximar en altura por los fuertes vientos que se producían en dicho ventisquero. El helicóptero se movía muy bruscamente y las corrientes ascendentes y descendentes eran muy agresivas, por lo tanto, regresamos hacia lago argentino nuevamente y decidimos volar razante por el lago argentino entrando con baja altura al glaciar. Allí sin problemas pudimos aproximar al medio del mismo entre montañas y logramos aterrizar en el hielo eterno.

El Glaciar Upsala es un enorme compacto de hielo, desemboca en el lago argentino ubicado en la ciudad de el Calafate y tiene una dimensión de 870 kilómetros cuadrados de superficie, rodeado de altas y enormes montañas, que es lo que producen los fuertes vientos por el efecto ventura, es decir, aceleran el aire cuando sopla el viento siendo arriesgadas las aproximaciones.



Calafate



ALOJAMIENTO AUTOMÓVIL CLUB





1° TEN. BELTRAME &
1° TEN. BROUWER DE KONING



Todo parecía perfecto, detuvimos motores y esperamos unas dos horas hasta que nos encontramos con algo inesperado... la temperatura ambiente en el glaciar era 0° centígrado, es decir, muy lejos a los bajo cero de la Antártida, por lo tanto, al ver que esa temperatura permanecía, regresamos al Aeropuerto de Calafate a la espera del siguiente día. Y así fue que pasó la semana completa, ya que regresamos varias veces más, pero seguía la misma temperatura, no lo podíamos creer, estábamos en invierno y el clima debía ser muy diferente al cual nos encontramos.

Cuando decidimos regresar a Morón nos ordenaron quedarnos otra semana más hasta poder lograr la tarea, pero esas cosas de la naturaleza que nunca entenderemos, la temperatura siguió manteniéndose entre 0° C y -3° C.

Sin embargo, el adiestramiento en ese lugar helado fue muy productivo, sobre todo cuando hay nieve floja, donde el helicóptero con los rotores produce un levantamiento de la misma, envolviendo el helicóptero con la disminución de la visibilidad a cero, por lo tanto, se practicó para evitarlo con el procedimiento adecuado preestablecido.

Cabe destacar que en el aquel año de 1980, en el Calafate solo había una avenida principal de seis o siete cuadras cerca del aeródromo, con varias casas del Automóvil Club Argentino (A.C.A) que las tenían precisamente para los socios y turistas. Allí estuvimos alojados confortablemente quince días, a la espera de contar con el clima apropiado para volar.

El regreso a la VII Brigada Aérea se produjo sin novedad, adquiriendo nuevamente un adiestramiento en suelos helados, ventosos y con nieve, muy apropiado para la operación en la Antártida.

CAPÍTULO VI

PRIMER CRUCE HISTÓRICO EN HELICÓPTERO CHINOOK HACIA LA BASE VICECOMODORO MARAMBIO

Terminado el adiestramiento en zonas frías de la Patagonia, seguimos con el adiestramiento rutinario mensual de horas de vuelo para mantener la capacidad operativa.

Meses antes de la iniciación de la Campaña Antártica de 1980, con finalización prevista para marzo de 1981, se ordenó a la VII Brigada Aérea preparar los helicópteros para cruzar a la Base de la Fuerza Aérea Vicecomodoro Marambio y participar de las descargas y operaciones Antárticas con dos CHINOOK y sus tripulaciones para una estadía de aproximadamente 4 meses.

El helicóptero tenía una autonomía de vuelo hasta 10 horas y 30 minutos, con cinco tanques auxiliares, pero esa versión solo era para traslado, ya que no se podía llevar carga significativa, por eso se optó en llevar solo cuatro tanques auxiliares para una autonomía de 8 horas de vuelo aproximadamente.

La iniciación del traslado desde la VII Brigada Aérea morón hacia la base vicecomodoro Marambio se inicio el 29 de noviembre de 1980 previa escala en Río Gallegos. Al día siguiente con la meteorología en condiciones comenzamos el vuelo hacia el continente. La distancia entre río grande y Marambio es de 1325 kilómetros (715 millas) cruzando el Mar de Drake hacia las Islas 25 de Mayo y posterior el destino final, prácticamente la ruta de vuelo es sobre mar y sin ninguna alternativa cercana.

La velocidad inicial que se podía navegar con máximo de carga, que se aproximaba al máximo de despegue de 22.400 libras (10.000 kg.), era de 100 kts. (nudos) las primeras dos horas y a medida que se reducía el peso por el consumo de combustible, se aumentaba la velocidad, hasta que en las últimas dos horas se podía aumentar a 145 nudos siempre de indicada. No obstante el problema no solo era la velocidad que indicaba el velocímetro sino la velocidad real que dependía del viento en altura, que podía aumentar o frenarnos. Nuestro navegador inercial nos permitía conocer en tiempo real todas esas variables para tomar una acertada decisión ante cualquier adversidad de vientos desfavorables.

La tranquilidad que nos daba el helicóptero era su equipamiento, ya que contaba entre otras cosas, con equipos de comunicaciones dobles de VHF, un equipo HF para grandes distancias, equipos de navegación modernos como VOR y ADF. Pero el equipo de navegación más sofisticado era el navegador inercial, que consistía en una computadora autónoma muy confiable, la cual nos permitía conocer en tiempo real y de manera instantánea, la velocidad de navegación (velocidad real con respecto al terreno), variables del viento, posición presente de vuelo, distancia, y hora de llegada al destino, lo que nos daba la tranquilidad de saber si era suficiente para llegar a destino con el combustible remanente que contábamos. Claramente esto nos ayudaba a decidir en el medio del Mar de Drake, camino a la Antártida, si continuábamos el vuelo previsto o regresábamos a Río Grande por falta de combustible. Cada helicóptero tenía duplicado ese navegador, y aparte, para comparar si había algún error, contaba con otro navegador OMEGA, similar en su operación, pero no autónomo, porque dependía de antenas exteriores en tierra para dar información. No obstante, los navegadores inerciales eran mucho más precisos y confiables, sobre todo en esas latitudes antárticas.

Con esa planificación de vuelo, llegó el día 29 de noviembre del año 1980, día previsto para salir de la VII Brigada Aérea a primera hora. El día amaneció con lluvias y tormentas y recién en las primeras horas de la tarde mejoró la meteorología permitiéndonos iniciar el vuelo hacia Río Gallegos, previa escala en Puerto Madryn, llegando finalmente a Río Gallegos a las 22:00 hs. Esa noche nos esperaba nuestro Jefe de Brigada en el Casino de Oficiales de la Base Aérea para cenar y planificar el vuelo del día siguiente, ya que el pronóstico era aceptable según los datos que nos brindaban los especialistas, por tanto, teníamos que aprovechar al máximo la situación y dormir muy poco, ya que emprendimos el vuelo hacia la Base Aeronaval de Río Grande muy temprano. Al día siguiente esperamos unas horas, informándonos de la meteorología de la ruta y al mismo tiempo, un avión Hércules se adelantaba para observar también el clima en tiempo real, de esa manera, tomamos la decisión de comenzar la travesía al mediodía del día 30 de noviembre.

La tripulación estaba compuesta por cinco tripulantes, entre piloto, copiloto, mecánicos y operadores de carga. Todos teníamos trajes especiales franceses en caso de caer al mar, pudiendo soportar el frío extremo por aproximadamente una hora.



TRIPULACIÓN DEL CHINOOK
S.A. QUEVEDO, S.A. ÁLVAREZ,
S.M. PRATS, 1º TEN. ARENAS,
CAP. INSIERRA, MY. POSSE

1981



La altura de vuelo de los dos helicópteros variaba entre 150 metros y 600 metros por la posible formación de hielo en los rotores, tratando siempre de estar por debajo de las nubes, ya que no contábamos con deshielador de rotores y palas.

El tiempo del cruce podía variar según las intensidades y direcciones del viento, entre seis y siete horas de vuelo. Nuestra autonomía era de 8 horas y 30 minutos, la velocidad del helicóptero empezaba con 90 nudos y terminábamos con 140 nudos debido al peso máximo de despegue inicial producido por el combustible y carga que llevábamos. A medida que se consumía el combustible y disminuía el peso, podíamos aumentar la velocidad.

En la planificación del vuelo sabíamos que, ayudados por los navegadores inerciales, podíamos comparar el tiempo de vuelo restante con el combustible disponible y así, definir si podíamos continuar o regresar a la base de origen, pero una vez que se tomaba la decisión final de seguir, no había retorno, solo confiar en que el viento frontal no jugara en contra en algún lugar próximo. Llegamos a ese punto en el medio del Mar de Drake y nuestros navegadores nos decían que llegábamos bien, así que se continuó el vuelo.

Un detalle importante a tener en cuenta, era que durante la mayor parte del vuelo, en caso de emergencia, no teníamos ninguna alternativa de aterrizaje en lugar seguro, el único lugar era el mar, y si teníamos suerte, podríamos utilizar la balsa y con nuestros trajes anti-exposición térmica que llevábamos puestos, nos quedaba esperar que el otro helicóptero que iba cerca nuestro nos rescatara, aunque esa sería una situación sumamente peligrosa, ya que el mar es muy movido y con olas inmensas.

El vuelo continuaba sin novedad y con buenas comunicaciones en HF con el Edificio Cóndor. Además contábamos con una radio aficionada, la esposa del Jefe de la Misión llamada Coca, quien siempre estaba en frecuencia establecida para comunicarnos en tiempo real.

Durante el vuelo, el avión **HERCULES** que se encontraba separado, adelante nuestro, nos brindaba permanentemente información meteorológica sumamente importante para nuestra operación.

Después de cuatro horas de vuelo sobre el agua del Mar del Drake, llegamos a las **Islas 25 de Mayo**, ya Continente Antártico, con todo nevado y con algunos témpanos flotando. Nos quedaba todavía dos horas más de vuelo para llegar a Marambio, que con mucha ansiedad y entusiasmo lo logramos en 6 horas y 20 minutos de vuelo. Cabe destacar que el tiempo de vuelo total desde Buenos Aires, fue de 16 horas y 30 minutos.

Cuando posamos las ruedas frente hangar de color naranja, nuestra preocupación e inquietud de llegar, de pronto desapareció y esa soledad antártica, parecía otro planeta. Miramos con atención a nuestro alrededor y solo se veía mar semi congelado, un volcán de forma de un pan dulce llamado Kolbrouk, otras montañas nevadas y las instalaciones de alojamiento también de color naranja.

Posteriormente a cortar los motores y sistemas del helicóptero, descendimos a la plataforma, donde todo el personal de la Base nos estaba esperando formados para darnos la bienvenida.

Fue muy emotivo, ya que allí nos dimos cuenta de la importancia de este **PRIMER VUELO HISTÓRICO HACIA EL CONTINENTE ANTÁRTICO**.

TRIPULACIONES DEL PRIMER CRUCE HISTÓRICO EN HELICÓPTERO CH-47 CHINOOK A LA ANTÁRTIDA - BASE VCOM. MARAMBIO:

Helicóptero Matricula H- 91

Mayor OSCAR JOSE POSSE ORTIZ DE ROSAS

Primer Teniente ROBERTO ARENAS

Suboficial Principal ROBERTO PRATS

Suboficial JUAN CANTON

Suboficial ayudante JOSE ALVAREZ

Helicóptero Matricula H- 92

Capitán CARLOS STOCCO

Primer Teniente JULIO RODOLFO BROUWER DE KONING

Suboficial Auxiliar LUIS CAPRA

Suboficial Auxiliar PEDRO QUEVEDO

Cabo Primero CARLOS KULIG

25º ANIVERSARIO DEL PRIMER CRUCE
DE HELICÓPTEROS ENTRE AMÉRICA DEL SUR
Y EL CONTINENTE ANTÁRTICO

30-NOV 1980 / 2005

Helicóptero Chinook H-91

T.MY. Oscar POSE
T.TEN. Roberto ARENAS
S.P. Roberto PRATS
S.A. Juan CANTON
S.A. José ALVAREZ

Helicóptero Chinook H-92

CAP. Carlos STOCO
T.TEN. Julio BROUWER de KONING
S.Aux. Luis CAPRA
S.Aux. Pedro QUIVEDO
C.ito Carlos KULIG

COM. Leon VIDAL MALLO - Jefe de Grupo Aéreo 7
T.CAP. Roberto INSERRA - Jefe de Mantenimiento



Tripulaciones
del primer cruce
histórico en
helicóptero
CH-47 CHINOOK a

La Antártida





RECORRIDO DE LOS CHINOOK
HACIA LA

Antártida



CAPÍTULO VII

GENERALIDADES DE LA BASE MARAMBIO

Gracias a Dios, todo salió de acuerdo a lo planificado y ahora comenzaba nuestra vida en la Base, cuyos pequeños alojamientos para dos personas, eran confortables teniendo en cuenta la enorme dificultad de construir en ese suelo.

La construcción de viviendas son del estilo prefabricadas, de fibra de vidrio y ancladas con una estructura de hierro muy difícil de introducir en el terreno congelado. El mayor problema era la necesidad de tener agua dulce suficiente, ya que en la isla, no hay agua bajo tierra y en verano se forma poca nieve para obtenerla, por lo tanto, había que racionarla. Durante el invierno, no generaba demasiado inconveniente, esto se solucionaba debido a la cantidad de nieve y hielo que se forma en la isla, el cual permite derretir con un sistema de calentamiento preparado dentro del alojamiento.

Quiero desatacar que la calefacción interna, que es fundamental para la convivencia por las tan bajas temperaturas, era muy buena, con grandes estufas a gas. Las tareas del personal de la Base eran numerosas, cada uno tenía un rol de tareas y turnos para realizar diariamente. Por ejemplo, buscar agua dulce, retirar basura, los cocineros expertos tenían que cocinar para mas de cien personas, los expertos de la usina eléctrica eran fundamentales para tener la energía eléctrica bajo cualquier circunstancia meteorológica y mantener las heladeras y cámaras frigoríficas funcionando y así, poder mantener la comida frizada, en fin, todo estaba estrictamente organizado para mantener la Base en funcionamiento para poder cumplir con la tarea asignada y estar lo mejor posible a pesar de las

bajísimas temperaturas y violentos vientos. Pero en ese escenario, todo trabajo cuesta el doble de realizar que en situaciones normales en el continente, debido al clima y al terreno que a veces se encontraba lleno de barro para caminar, a raíz de que la nieve y la tierra se derriten cuando la temperatura se eleva por encima de cero grados centígrados.

Los elementos que se rompían eran difícil de reponer, ya que si bien están previstos algunos repuestos de mantenimiento, otros no, por lo tanto, de no tenerlos había que esperar un nuevo cruce del avión HERCULES para que lo transportara. La convivencia era, en general, muy buena pero se extrañaba mucho a la familia y sobre todo el personal permanente que se quedaba un año sin regresar a sus hogares.



CAPÍTULO VIII

DESCARGA AÉREA EN EL ROMPEHIELOS IRIZAR

A los pocos días de haber arribado a la Base Marambio, comenzaba nuestra tarea específica de trasladar la carga que venía en el Rompehielos Almirante Irizar.





Otra experiencia nueva, nunca habíamos operado desde una plataforma de un buque, que si bien era grande el helicóptero **CHINOOK**, solo entraba perpendicular a la misma, ya que la grúa y otros cables impedían hacerlo de otra manera. La gran ventaja era que el buque no se movía ya que el Mar en la Antártida es bien calmo. Así, llegó el Rompehielos e inmediatamente comenzamos a volar y operar con carga.

Se aprovechaban las 24 horas del día porque en verano, las noches son muy particulares ya que no oscurece totalmente y duran aproximadamente solo tres horas hasta que comienza a aclarar nuevamente.

La primera experiencia de salir en ascenso hasta la meseta de la isla, a una altura de 200 metros sobre el nivel del mar (donde esta la base), consistía en aterrizar o llevar carga directamente aproximando a la plataforma y con el gancho situado a la mitad del helicóptero, donde colgaban las distintas cargas en redes. El tiempo de vuelo era aproximadamente 12 minutos llevando una carga útil promedio de siete mil kilogramos.



Esta velocidad de descarga con el CHINOOK nunca antes experimentada en otras campañas antárticas, comenzó a demorarse porque no dábamos tiempo a sacar las cargas de la bodega a la plataforma del buque, por tal razón, teníamos que esperar muchas veces posados cerca del buque sobre un témpano de hielo.

De todas maneras, la descarga se finalizó en tiempo record comparado con las anteriores campañas, permitiendo que el buque ahorre tiempo y se puede dirigir a las otras bases más rápidamente. Terminada la descarga del Rompehielos, se continuó con traslados de personal científico de la Dirección Nacional Antártica a los diferentes lugares próximos a Marambio, donde realizaban diversos estudios del clima, agua, suelo, rocas, etc. Se quedaban alrededor de dos meses viviendo en carpas en lugares muy solitarios, donde solamente era accesible llegar en helicóptero. Cada cierto tiempo o a requerimiento, íbamos para cubrir cualquier necesidad del grupo. También se realizaban vuelos a otras Bases Antárticas como la Base Matienzo, Base Esperanza, Base San Martín etc., que están más al sur, en el medio de los hielos y montañas volcánicas.

Cabe destacar que la dotación de la Fuerza Aérea Argentina en la Base Matienzo, rodeada de hielos eternos, solo permanecía seis meses en temporada primavera – verano, ya que el clima en invierno es muy crudo, de tal manera que, al producirse alguna emergencia para un ocasional rescate, los vuelos serían muy complicados, sumado a que las noches duran casi veinte horas.

La otra base más concurrente es la Base Esperanza, que se encuentra a unos 30 minutos de vuelo de la Base Vicecomodoro Marambio, sobre el mar azul, calmo pero con algunos témpanos y hielo flotando en abundancia. Allí contaban con personal permanente del Ejército Argentino. En dicha base puede aterrizar el avión **TWIN OTTER** de la Fuerza Aérea que esta permanente en la Base Marambio para cualquier tipo de tareas rutinarias y evacuación sanitaria. Además era la única base con familia que permanecía viviendo un año seguido. Cada familia tenía su casa confortable, un salón de usos múltiples y una escuela primaria con una maestra que normalmente era la esposa de un integrante de la dotación. Realmente me llamó la

atención la convivencia de esa base, muy organizado, donde todo el personal tenía su rol de trabajo perfectamente determinado.

También se contaba con médico y enfermero/a para cualquier eventualidad de emergencia sanitaria. Por eso también es tan importante un medio aéreo (avión o helicóptero) para traslados sanitarios, ya que la única salida rápida al continente es a través de la Base Vicecomodoro Marambio cuya pista de aterrizaje permite operar un avión tipo **HERCULES**.

Cada base tenía su particularidad y sus problemas (algunos parecidos, otros muy diferentes), pero siempre se trataba de solucionar todo con la máxima voluntad del personal.

Realmente en los años que estuvo el **CHINOOK** en la Antártida se realizaban innumerables traslados de carga que eran imposible hacerlos con cualquier otra aeronave por la velocidad y oportunidad en el destino que lo necesitaban, ya que su gran capacidad de carga, interna, externa o ambas al mismo tiempo, se solucionaban rápidamente los requerimientos de las distintas bases dispersas por el continente antártico evitando hacer varios vuelos.





1° TEN. GIBSON
(JEFE BASE MATIENZO) Y
1° TEN. BROUWER DE KONING



BASE
BENJAMÍN MATIENZO

1981



CHINOOK DESCARGANDO
EN EL GLACIAR PRÓXIMO
A LA BASE ESPERANZA



BASE ESPERANZA DEL
EJÉRCITO ARGENTINO





Los vuelos se realizaban por lo general con dos helicópteros previendo una eventual emergencia de alguno para poder auxiliarlos, ya que son lugares inhóspitos, con climas muy cambiantes, con temperaturas extremadamente bajas y tormentas de nieve, concibiendo con una supervivencia muy complicada.



CAPÍTULO IX

ACTIVIDADES COMUNITARIAS EN LA BASE VICECOMODORO MARAMBIO

En las bases antárticas, la ayuda comunitaria es fundamental en todas las tareas de servicio por varios motivos, el principal es que no hay personal específico para realizarlas, entonces se forman grupos de tareas para realizar labores organizadas por turnos. Nosotros los helicopteristas también nos sumamos al trabajo. Las tareas eran, por ejemplo, limpieza de los pasillos, lugares de trabajo, baños comunitarios, entre otros, y uno muy importante, de buscar agua dulce en la isla. El principal problema en esta oportunidad era que en verano no había mucha nieve o hielo para derretir y convertirlo en agua dulce para llenar a los tanques de la base y poder utilizarla, sobretodo para limpieza en general y también para higiene del personal. Asimismo, se disponía además agua potable traída del continente. No obstante, posteriormente se realizó una especie de dique para contener el agua que se derretía de la nieve, que cada tanto precipitaba en la isla para tener otra fuente de agua, en este caso acumulada para el caso de necesitarla. De todas maneras, en verano, había que cuidarla muy bien, ya que a veces había más de doscientas personas conviviendo.

Es decir, había que realizar muchas tareas comunitarias para vivir todos con un cierto confort. Nuestro personal técnico normalmente se ocupaban de reparar cosas que se rompían como bombas de agua, algún vehiculo en fin un mantenimiento técnico de cualquier tipo.

Quiero destacar que normalmente los cocineros ya estaban designados de manera permanente, pero también se colaboraba en la cocina con todas las tareas.

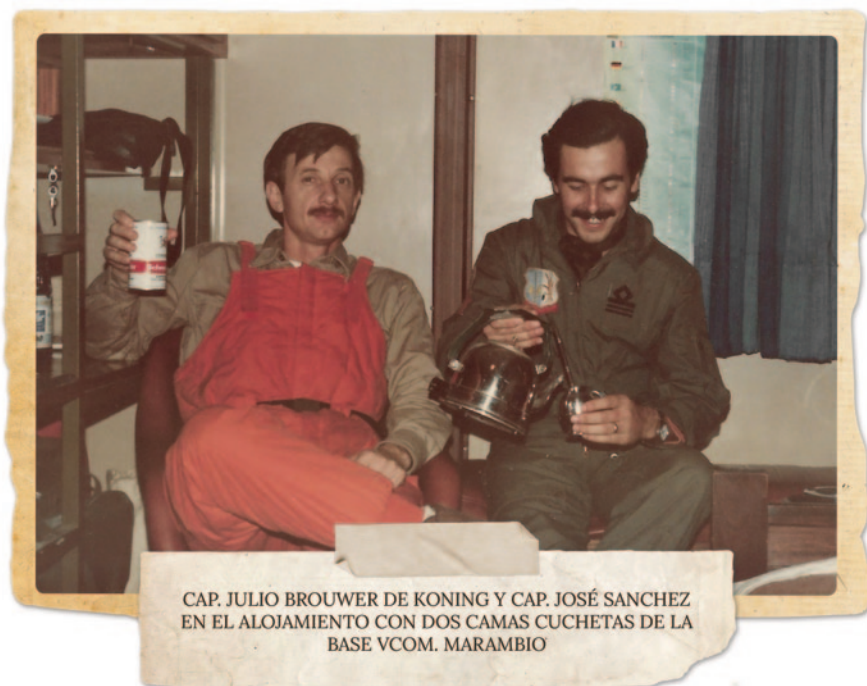
A propósito, siempre se comía muy bien y nadie se quejaba, ya que había mucha variedad para cocinar. Recuerdo los días viernes donde había piza, muy rica y abundante, con algún vino que de vez en cuando que también se tomaba. En mi caso, sin saber cocinar, colaboraba en el lavado de platos y utensilios, es decir, esto producía un compañerismo y convivencia muy aceptable por parte de la dotación estable de la base.

Recordemos que cuando nosotros arribamos, el personal permanente de la base hacia muy poco tiempo que había reemplazado a la dotación anterior y estaban proceso de adaptación, no solo del lugar sino también de la ausencia de la familia por todo un año, sabiendo que no pueden hacer nada desde ese lugar alejado cuando ocurriese algún problema en sus hogares. Creo esto es lo más difícil para convivir por los diferentes estados de ánimo en consecuencia, por eso es muy importante destacar el trabajo comunitario y el compañerismo.

Cabe destacar que la tripulación de helicópteros todos los años concurren a la base y conocen muy bien todos los problemas de la misma, por eso se adaptan mas fácilmente y colaboran muchísimo con la actividad diaria.

Con respecto a la comunicación, no había teléfono ni Internet, como en la actualidad, para comunicarnos con la familia, solo había desde la sala de comunicaciones, equipos para hablar a través de radio Pacheco en Buenos Aires, que si bien se podía hacer sin problemas, no era un medio con mucha privacidad para hablar. Algo que si valoramos fue que en ese año llevaron una antena para poder ver televisión y podíamos estar informados viendo el único canal que sintonizaba, canal siete. También podíamos ver alguna película que se disponía en video cassette, muy de moda en ese tiempo. Básicamente esto era todo lo que había y podíamos hacer para distraernos, como no

había sala de juegos ni gimnasio, solo un comedor amplio pero no siempre estaba disponible. Por lo tanto, que cuando no se volaba solo nos quedaba estar en la habitación con dos camas marineras y allí nos juntábamos con la tripulación para jugar con naipes o contar las anécdotas y experiencias de vuelo.



Así pasó más de un mes y llegó mi esperado relevo en los vuelos de los aviones **HERCULES**, que en verano realizan con frecuencia y se aprovechaba para traslado de material, comida y personal. Tenía muchas ganas de regresar, era verano y quería ir de vacaciones con mi familia a Río Tercero, mi ciudad natal, lo antes posible.

Esta experiencia antártica fue la más importante que realice en mi vida, ya que fué la primera experiencia en este hermoso helicóptero **CHINOOK** que quedó ya en la historia aeronáutica como **el Primer Cruce Histórico** en helicóptero desde Tierra del Fuego (Río Grande) y la Base Antártica Vicecomodoro Marambio.

Posterior a las vacaciones, durante esta Campaña Antártica de 1980/81, terminé regresando a la Base Marambio y al finalizar la misma en el mes de marzo, con el Jefe de Escuadrón nuevamente realicé el segundo cruce con los dos **CHINOOK** hacia la Base Aérea de la Armada Argentina de Río Grande y posteriormente a la VII Brigada Aérea para culminar la Campaña.



CAPÍTULO X

CAMPAÑA ANTÁRTICA 1981-1982

En la Campaña anterior con el primer cruce y gran cantidad de horas de vuelos realizados en el continente blanco, conseguimos una muy buena experiencia y confianza con el helicóptero. No habíamos tenido grandes problemas técnicos, pero si sabíamos que necesitábamos una cantidad de repuestos que, por diversas causas, fallaban y eran imprescindibles de tener presente para operar con seguridad.

En las operaciones antárticas donde en los lugares de destino no hay apoyo técnico alguno y con muy bajas temperaturas, el temor era que fallara algún elemento indispensable de vuelo en esas circunstancias. Siempre que se llegaba a algún sitio predeterminado no era recomendable parar motores, ya que, para ponerlos nuevamente en marcha, se necesitaba indefectiblemente arrancar primeramente un motor auxiliar interno para dar energía eléctrica e hidráulica a los motores, caso contrario, era imposible. Por lo tanto, a veces ese riesgo lo teníamos que correr por distintas circunstancias del vuelo ordenado en lugares inhóspitos.

En ese año de 1981, los tres helicópteros **CHINOOK** continuaron operando en la VII Brigada Aérea realizando entre las principales tareas, preparar otros pilotos para la próxima campaña de verano. Fue en el mes de noviembre, cuando un avión **HERCULES** tuvo un aterrizaje de emergencia en la pista de la Base Vicecomodoro Marambio, rompiendo el tren de nariz y obstruyendo totalmente la pista, y por lo tanto, no podían recibir los repuestos vía avión para repararlo. En consecuencia, se ordenó enviar los repuestos con un

helicóptero **CHINOOK**, ya que tenía la capacidad y espacio necesario para llevar los repuestos del **HERCULES**. Por tal motivo, estrenando mi categoría de Comandante de **CHINOOK**, se me ordenó realizar junto con otro **CHINOOK** de apoyo, un nuevo cruce a la Base Vicecomodoro Marambio, similar al año anterior.



Esta vez el comandante más antiguo era el Mayor PAEZ con el H-93 y el Primer Teniente BELTRAME. El que suscribe y Primer Teniente SANCHEZ, con el H-92, iniciamos el vuelo hacia Río Grande, previo cruce del Mar de Drake hacia Marambio, en mi caso por tercera vez.

Arribados a la Base Aeronaval, se esperó la oportunidad de cruzar cuando la meteorología lo permitiese sin riesgo alguno, por lo tanto, después de un día de espera, se inició el vuelo junto con otro avión **HERCULES** de apoyo adelantado para asegurar la meteorología. El vuelo fué muy similar al del año anterior y se arribó a la Base Vicecomodoro Marambio con las horas previstas, de aproximadamente 6 horas 30 minutos, con los repuestos del avión **HERCULES** accidentado. El arreglo era importante y casi a la intemperie, por lo tanto, su reparación se demoró casi dos meses.

Era ya el mes de diciembre, nuevamente pasar la Navidad y el Año Nuevo lejos de la familia y de los festejos, aunque se pudo realizar una cena similar en aquellas instalaciones.

No era la primera vez en mi vida, formando parte de la Fuerza Aérea y en esta especialidad, que me tocaba estar en las Fiestas Navideñas en la Base Marambio o en otro lugar lejano a mi hogar para cumplir con misiones ordenadas. Felizmente, posterior a los festejos, arribó mi relevo y regresé a mi casa en un avión **HERCULES** para disfrutar de las vacaciones de verano.

Lamentablemente, veinte días después de mi retorno y cuando el **CHINOOK H-92** acompañaba en el vuelo un tramo de regreso del **HERCULES** reparado hacia el continente, el tablero principal de fallas encendió la luz roja de baja presión de aceite y alta temperatura del rotor trasero. Rápidamente, los pilotos que estaban sobre el mar helado, muy cerca de la pista de la Base Marambio, realizaron la emergencia de aterrizar lo más rápido posible. Gracias a Dios lograron aterrizar, pero de inmediato, el rotor trasero se trabó y comenzó a destrozarse e incendiarse, casi de inmediato por la gran cantidad de combustible que tenía en sus tanques. Su tripulación logró salir con el tiempo justo antes que se incendiara totalmente el helicóptero. Pensar que unos días antes había cruzado el Mar de Drake con ese helicóptero... no podía creer ni tampoco pensar si me hubiese pasado a mi semejante emergencia. Esta misma emergencia sucedió en otros países en dos oportunidades y nadie pudo salvar sus vidas. El piloto del **CHINOOK H-92**, Primer Teniente GIASGISCHIA, Veterano de Guerra, nuevamente vivió la misma emergencia en circunstancia más dramática con otro **CHINOOK** cuando regresaba nocturno en plena Guerra de las Islas Malvinas sobre el Océano Atlántico. Por suerte solo fue una falla eléctrica que indicaba mal la emergencia en el tablero de fallas, pero lo pudieron verificar dos horas después

cuando aterrizaron en la Isla de los Estados donde posteriormente continuaron al destino final Río Grande.

La Campaña Antártica terminó cuando se desató el conflicto con los británicos por las Islas Malvinas en el año 1982. Allí, a principio del mes de abril, ordenaron de inmediato el regreso del muy experimentado y compañero de promoción, el Primer Teniente ARENAS, Comandante del **CHINOOK H-93**, que aún permanecía en la Base Marambio.

Una vez arribado en un vuelo muy complicado por la mala meteorología, con formación de hielo intenso en el rotor y palas del helicóptero, arribó a la Base Aérea de Río Gallegos. De inmediato el helicóptero fué pintado para la guerra en una noche con los colores verdes (camuflado) y al día siguiente al mediodía, nos trasladamos hacia las Islas Malvinas para participar posteriormente en todas las operaciones de guerra.

La Experiencia Antártica fué maravillosa, en primer lugar nunca hubiese imaginado conocer ese continente inexplorado, realizar operaciones aéreas, cumpliendo distintas misiones sobre el mar helado y convivir con el Personal Militar de las distintas Bases Argentinas. Hasta el 14 de abril del año 1981, totalizaron 274 horas de vuelo en tareas de abastecimiento, traslado de personal, apoyo a grupos de científicos de la Dirección Nacional del Antártico, trabajos de aerofotografía, glaciología y vuelos sanitarios.

Se transportó un total de 1.126 toneladas y 293 pasajeros con destino a las Bases Vicecomodoro Marambio, Base Esperanza y Base Matienzo. En el año 1982 se realizaron tareas similares al año anterior, hasta el inicio de las actividades bélicas en las Islas Malvinas.

A fin del año 1987, recientemente terminado mi curso de Estado Mayor

en el grado de Mayor, fui designado nuevamente para participar en la Campaña Antártica 1987/1988. Esta vez como Jefe del Escuadrón Helicópteros en la Base Vicecomodoro Marambio.

Durante casi tres meses con dos helicópteros **BELL 212** y tripulación perfectamente preparada de la VII Brigada Aérea, operamos en la zona Antártica realizando nuevamente tareas de traslado de personal científico y material a distintos lugares del suelo antártico, además de los vuelos logísticos entre bases y todo requerimiento que con los helicópteros se pudiesen realizar. Cabe destacar también que el traslado de los helicópteros y personal fueron realizados por un avión **HERCULES C-130** desde la I Brigada Aérea hasta la Base Vicecomodoro Marambio.

Todas las operaciones helitransportadas se realizaron con éxito y sin ningún tipo de novedades adversas. Realmente me siento muy orgulloso de haber sido responsable de esas tareas aéreas con personal de pilotos, mecánicos, operadores de vuelos tan profesionales que permitieron, después de tres largos meses, cumplir con la misión con todo éxito.

Asimismo, ya retirado de vuelo tuve otra vez la oportunidad de recorrer todas las Bases Antárticas Argentinas con el Rompehielos Irizar durante la Campaña 1991/92 como miembro del Estado Mayor del Comando Conjunto Antártico.





Bell 212

CAPÍTULO XI

CAMPAÑA ANTÁRTICA 1992-1993

Cuando creía que ya no iba regresar más a ese lejano continente blanco, nuevamente e inesperadamente fui designado a fines de enero del año 1992, como miembro del Estado Mayor del Comando Conjunto Antártico a bordo del Rompehielos Irizar.



- Teniente Coronel Fontana - Secretario General de la Dirección Nacional Antártica
- Capitán de Fragata Reali - Futuro Comandante Irizar Año 1993
- Capitán de Navío Llanos - Comandante Cocoantar
- Guillermo Giambartini - Invitado Especial
- Comodoro Rossi - Operaciones Cocoantar
- Coronel Fernández - Integrante Cocoantar
- Capitán de Navío Ianuzo - Comandante Irizar
- Vice Comodoro Julio Brouwer De Koning - Componente Cocoantar
- Ingeniero Ozu - Científico D.N.A

Digo inesperadamente, porque ya estaba formada la Plana Mayor, y la primera etapa de esa Campaña Antártica 92/93 había finalizado. ¿Pero que sucedió? Hubo un grave accidente de un helicóptero Bell 212 de la Fuerza Aérea en la Base Esperanza mientras realizaba maniobras, precipitándose a tierra, lo que destruyó por completo al helicóptero. Felizmente no hubo que lamentar víctimas fatales ni heridos. Como consecuencia de lo ocurrido, la superioridad ordenó cambios de personal y me nombraron integrante de la Plana Mayor embarcada en el Buque Rompehielos Almirante Irizar para cumplimentar la segunda y última etapa de la Campaña.

Por tal motivo me trasladé a la Ciudad de Ushuaia, para incorporarme con los integrantes del Comando Conjunto Antártico en el buque rompehielos Almirante Irizar para continuar con la segunda etapa hacia las Bases Antárticas Argentinas que no habían sido visitadas o abastecidas.

Este viaje fue mi “frutilla del postre” de mi experiencia antártica, ya que terminé de conocer todas las bases argentinas y algunas extranjeras que están situadas en la Isla 25 de Mayo.

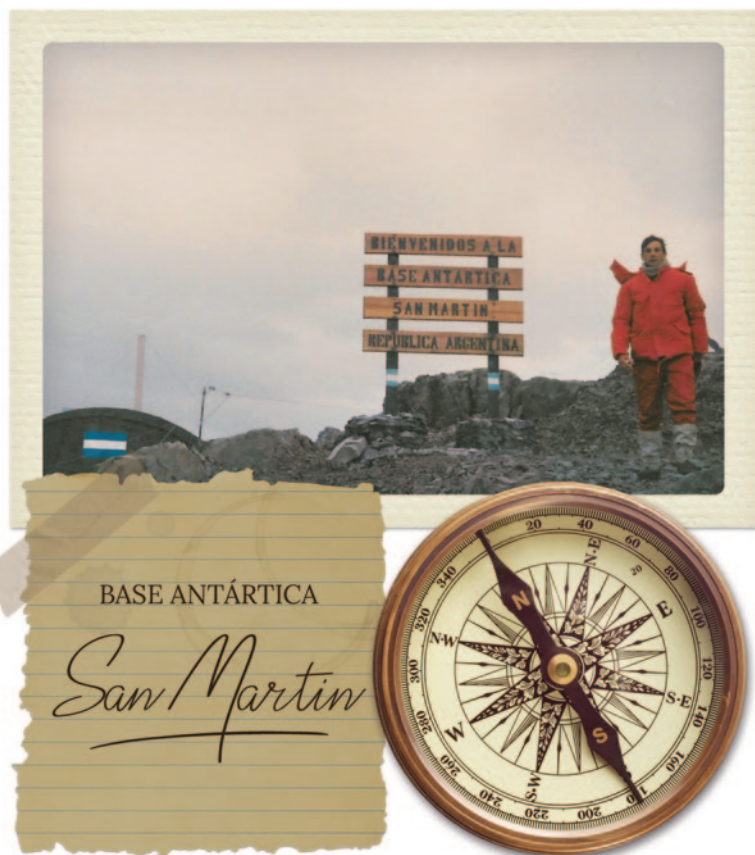
Realmente el viaje fue maravilloso, ya que las aguas de ese continente son muy calmas y rodeadas permanentemente de témpanos de hielo y también de mar congelado, donde pude observar como el rompehielos va avanzando lentamente desgarrando el hielo. El procedimiento de ruptura del hielo se realiza simplemente con el peso del buque y las potentes máquinas que le permite subirse a las capas congeladas y romperlas (obviamente con un límite de espesor). Quiero destacar que este buque es muy moderno y confortable contando con todo lo necesario para realizar este tipo de travesía.

Después de cuatro días de navegación entramos al Continente Antártico y comenzamos a poner rumbo hacia la primera Base Argentina San Martín.



BASE ANTÁRTICA SAN MARTÍN





En esta base permanecen todo el año personal del Ejército Argentino realizando tareas diversas de investigaciones del suelo, hielo etc. Posterior a la visita y descargas de abastecimiento, continuamos navegando hacia otra base del Ejército Argentino denominada PRIMAVERA. Esta base está cerrada temporalmente hasta que se considere necesario habitarlas. Es una de las más pintorescas de las bases argentinas por estar en altura y rodeada de agua y glaciar.



Una vez visitadas y observando el estado de mantenimiento de las mismas, se procedió a seguir navegando hacia otra base temporaria denominada MELCHIOR. Esta era muy similar a la Base Primavera, tambien estaba deshabitada y no se observaron mayores novedades en las estructuras habitacionales.

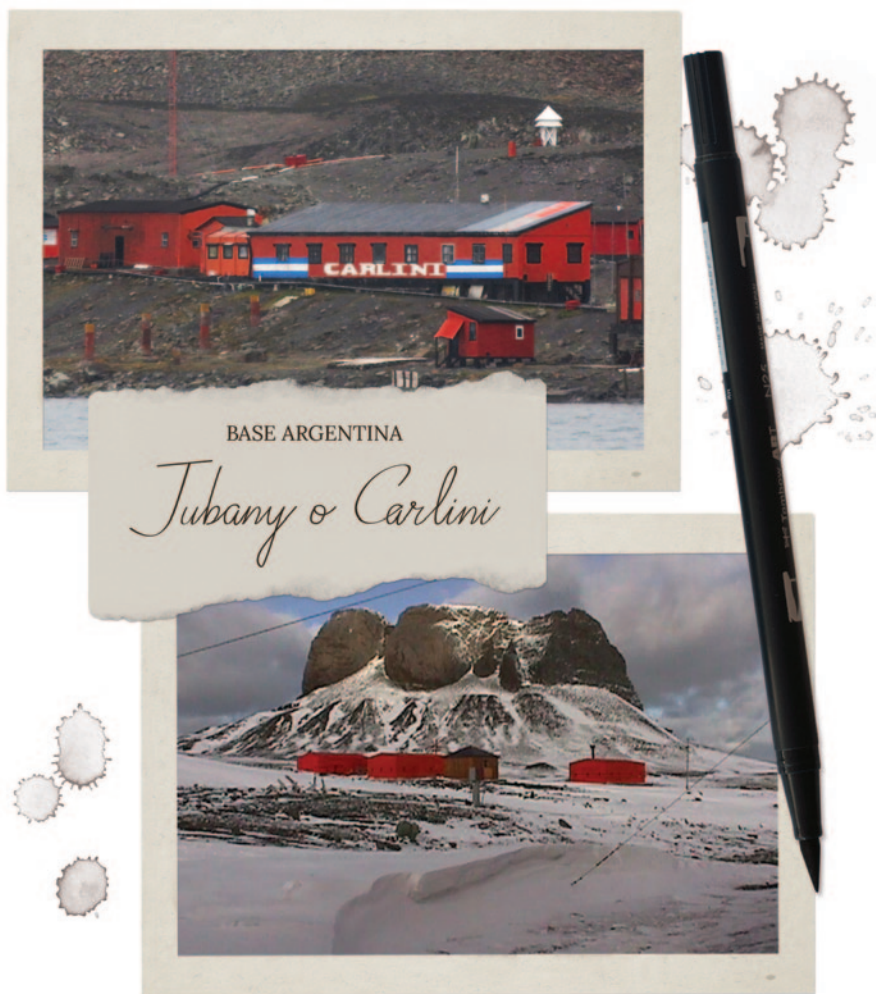


Con los helicópteros de la Armada embarcados en el rompehielos, procedíamos con el personal designado a visitar las respectivas bases para sacar novedades de las mismas.

Así, continuando con la navegación prevista, tomamos rumbo hacia la Isla 25 de Mayo donde se encontraban bases extranjeras y argentinas. La base Jubany, hasta 2012, hoy denominada BASE CARLINI Argentina, se halla en la península Potter de la Isla 25 de Mayo y está habitada por científicos argentinos durante todo el año, donde realizan los diferentes estudios de su especialidad. Muy cercana están las Bases Chilena, Uruguay, Rusa y Coreana.

Todas estas bases están muy cercanas entre sí, siendo la más importante en infraestructura la Chilena, ya que cuenta con un poblado con viviendas para el personal, un hotel para turismo, un hospital, una escuela, entre otros servicios y una pista de aterrizaje de 1500 metros permitiendo la operación hasta aviones de gran porte.

Continuando con el apoyo logístico a nuestras bases Argentinas, llegamos a la Base Orcadas de la Armada Argentina, donde se encuentra en un archipiélago a 1.100 km al sudeste de las Islas de los Estados, al mismo norte del sector antártico argentino.





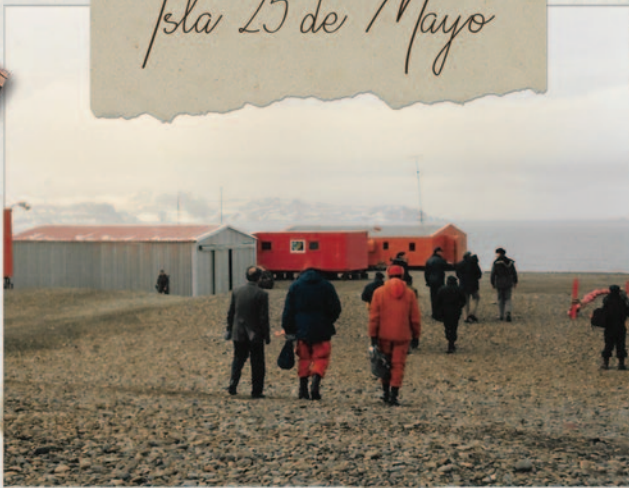
BASE RUSA

Isla 25 de Mayo



BASE URUGUAYA

Isla 25 de Mayo



BASE CHILENA

15 de Mayo



BASE ORCADAS

Argentina ARA



Certificados y Diplomas

EJERCITO ARGENTINO



ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO
COMANDO ANTARTICO

Por cuanto el Com D
Julio R Brouwer de Koning
ha incursionado por el Territorio
Antártico Argentino, en la Base
Antártica San Martín
se le confiere el presente certificado
que atestigua su presencia en las
blancas latitudes de la Patria..



Antártica Argentina, de de 19



Alejandro H. Bertotti
ALEJANDRO HECTOR BERTOTTI
CAPITAN
JEFE BASE ANTARTICA SAN MARTIN



ARMADA ARGENTINA

Rompehielos A. R. A. "ALMIRANTE IRIZAR"

El Comandante que suscribe
Certifica

que el señor **Vicecomodoro**
Brouwer de Koning J. embarcado a bordo de este buque
ha participado en la **Campaña Antartica de**
Verano 92/93

Por lo tanto se le extiende
el presente Diploma, en **Navegacion**,
a los **18** dias del mes **Marzo** del año **1993**



[Signature]
JUAN CARLOS AVALOS
CAPITAN DE FUERZA
Comandante

ARMADA ARGENTINA

COMANDO DEL AREA Y FUERZA NAVAL ANTARTICA



Por cuanto el Wircromodoro
Julio BROCHER de BONEN
ha integrado la detación de COMANDO
CONJUNTO ANTARTICO en la
Campaña Antartica de Verano 1992/93
se le extiende el presente Diploma que certifica su permanencia
en el sector Antártico Argentino desde el 20 de
febrero de 19 93 hasta el marzo de 19 93.

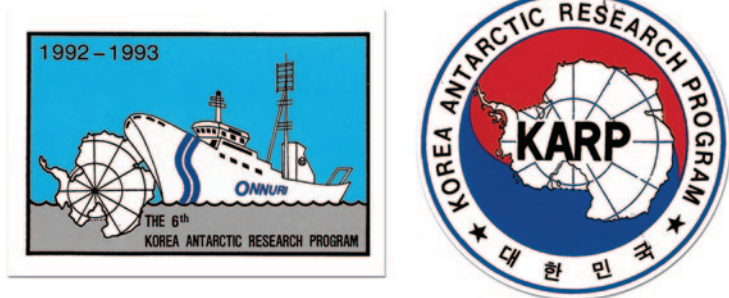
Antártida Argentina, 19 de marzo de 19 93



Sellos Bases Antárticas Argentina



Escudos Base Korea Antártida



Finalizando la Campaña Antártica 92/93, a fines de febrero comenzamos el regreso hacia Buenos Aires, pero esta vez nos sorprendió en el medio del Océano Atlántico, a 500 km de Islas de los Estados, una tormenta con vientos de más de 100 km por hora, y el buque se empezó a mover de una manera realmente preocupante, allí se pudo ver el profesionalismo del comandante del buque y su tripulación, debido a que ese tremendo movimiento produce mareos muy severos. Sin embargo la tripulación pudo mantenerse en pie y durante casi tres días el oleaje realmente superaba los 10 metros de altura. Finalmente esa dura experiencia quedo atrás y, con rumbo

hacia el Puerto de Buenos Aires, llegamos felizmente con la tarea cumplida del abastecimiento logístico a nuestras bases antárticas que durante un largo y difícil año permanecen haciendo honor a nuestra patria.

Me siento muy agradecido a la vida por esto, a la Fuerza Aérea Argentina, en definitiva a mi Patria, que me permitió desde que entre a la Escuela de Aviación Militar y toda mi carrera posterior, realizar todas estas experiencias maravillosas, obviamente con mi esfuerzo personal y mi familia que me apoyó en todo momento, a pesar de tener tres hijos pequeños en esa época, sin familiares cercanos a nuestra vivienda en Buenos Aires, pero con la familia aeronáutica siempre cerca para ayudar en caso de ser necesario.

Para finalizar este escrito, mis memorias en la Fuerza Aérea, lo realicé para guardar como historia vivida, pero fundamentalmente, para que quede como un testimonio más para mis camaradas helicopteristas y permitir conocer a otras generaciones, la historia vivida con los helicópteros de la Fuerza Aérea Argentina con el patriotismo de todo el Personal con una vocación de servicio realmente admirable.

El libro es la experiencia propia de volar en ese continente blanco con diferentes helicópteros en cinco **Campañas Antárticas de Verano** 77/78, 79/80, 80/81, 87/88 y 92/93, siendo lo más significativo el **Primer Cruce Histórico** en el año 1980 con el helicóptero **CH-47 CHINOOK** desde Tierra del Fuego hasta la Base Vicecomodoro Marambio.

Escrito por un piloto de helicóptero, actualmente Comodoro retirado (VGM) **D. JULIO RODOLFO BROUWER DE KONING**, quien estuvo destinado en la **VII Brigada Aérea** perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, participando por primera vez en la **Campaña Antártica** en el año 1977 con helicóptero a bordo de un buque de la Armada Argentina llamado “**Candido de Lasala**”, trasladando carga logística para la Base Vicecomodoro Marambio.



Experiencia de un piloto comandando
un helicóptero CHINOOK de la Fuerza
Aérea Argentina, durante el primer cruce
de helicópteros entre América del Sur y
el continente Antártico en el año 1980.

Comodoro D. Julio Rodolfo Brouwer De Koning
VETERANO DE LA GUERRA DE MALVINAS ARGENTINAS

