Accidente Aéreo en la Cordillera

La redacción del Anuario de Montaña cumple con el deber de destacar la humanitaria labor desarrollada por el Cuerpo de Socorro Andino en el rescate de las víctimas del accidente del avión Douglas DC-3 (Abril 1961), proporcionando un resumen del informe elevado por la Jefatura de dicha institución a la Federación de Andinismo y Excursionismo de Chile.

En los primeros días del mes de abril se extravió el avión Douglas DC-3, de la Línea Aérea, en vuelo desde el Sur hacia Santiago por la aerovía 45. De inmediato se comenzó la búsqueda, actuando el Servicio Aéreo de Rescate de la FACH. Cuatro días más tarde, Línea Aérea solicitó ayuda al Cuerpo de Socorro Andino, cuyos jefes se pusieron prontamente a disposición de dicha institución.

Durante los días 9 y 10 de abril se efectuaron diversos reconocimientos aéreos, con la participación de miembros del CSA, en los que se sobrevolaron las cordilleras de las provincias comprendidas entre San Fernando y Bío Bío, sin resultados positivos.

En la tarde del lunes 10 se supo que el avión había sido localizado en la zona de Linares, a una altura aproximada de 7.000 pies (2.100 m). El CSA formó las patrullas de rescate, las que luego de efectuar rápidamente los preparativos necesarios, se dirigieron por tierra a Linares, llegando en la madrugada del día 11, con instrucciones de ponerse a disposición del Jefe Militar de la plaza, Coronel don Juan Bancalari, quien es miembro del Consejo de la Federación.

El señor Humberto Vottero, a quien la Línea Aérea había designado Jefe de la operación de rescate, puso inmediatamente a disposición del CSA un avión DC-3 para sobrevolar la zona del accidente, a fin de poner seleccionar la ruta de acceso. En base a las observaciones realizadas, se decidió que la ruta más practicable era la que miraba a las Lagunas Cuéllar.

De inmediato se efectuó una reunión entre el CSA, el Ejército y Línea Aérea, en la que se determinó, a proposición del Capitán Rodríguez, el traslado de los voluntarios del CSA al lugar denominado Cabeza del Valle del Toro, en helicóptero.

Por motivos de movilización, las patrullas se dividieron en dos grupos, partiendo el primero a las 14 horas, llegando a la Cabeza del Valle del Toro y comenzando de inmediato la ascensión hasta una planicie, donde pernoctaron.

El miércoles 12 se comenzó la subida por una canaleta que desembocaba en una meseta (ubicación posterior del Campamento Rojo), y desde ahí al filo del Cerro La Gotera, por faldeos de fuerte pendiente. Desde dicho filo se divisaron los restos del avión, llegando a ellos a las 12 horas. El avión tenía los dos tercios anteriores totalmente destruidos, estando la parte posterior en buenas condiciones. Un ala estaba a 15 m. del resto, y los dos motores a mayor distancia. No había sobrevivientes.

Se tomaron varias fotos de orden técnico, solicitadas por la Línea Aérea y se dejó todo en el estado en que se había encontrado. Luego de comprobar que nadie había llegado al lugar, se inició el descenso. En el vestisquero se cruzaron con una patrulla militar al mando del Teniente Castillo, que se dirigía a los restos. A 2 horas de marcha del avión, se ubicó la plataforma en que se había pernoctado la noche anterior, y a la que habían llegado las demás patrullas militares, al mando del Teniente Sotomayor, quien había efectuado la travesía desde el Campamento Copihue hasta este lugar.

El segundo grupo de voluntarios del CSA, había llegado a Cabeza del Valle del Toro, donde pernoctaron. El miércoles 12 en la mañana llegó el Capitán García, que se haría cargo de las patrullas militares. Todos siguieron hasta el Valle de Lagunas Cuéllar, donde instalaron el Campamento Blanco donde se instaló una posta del CSA atendida por su médico Dr. Eneas Valenzuela, quien llevaba material y medicamentos proporcionados por la Asistencia Pública de Santiago, posta que prestó gran utilidad a las numerosas personas que intentaron llegar a los restos del avión. En la tarde hicieron contacto, en el Campamento Rojo, los dos grupos del CSA.

Se solicitaron alimentos y transmisores de radio para facilitar las comunicaciones.

En la tarde llegaron al Campamento Blanco los señores Julio Tupia, Fiscal de la FACH, y Luis Ríos, quienes eran comisionados de la FACH para levantar el sumario correspondiente;

y al Campamento Rojo, el Comandante Marin, perito de la FACH, y el Teniente Botinelli.

En el Campamento Rojo, para organizar el rescate de las víctimas, se reunieron el Comandante Marin, el Capitán García y el señor Guillermo Silva, Jefe del CSA.

El jueves 13 subieron hasta el lugar del accidente los señores Marin, García y Silva, procediendo al reconocimiento de los restos; y previa orden del Comandante Marin, se comenzó la tarea del rescate, cooperando los voluntarios del CSA y las patrullas militares.

Mientras se efectuaba el rescate y traslado de las víctimas, llegó al Campamento Blanco una patrulla de carabineros al mando del Teniente Carlos Gallegos, la que continuó hasta el lugar del accidente, y los señores Jorge Ríos y Stanley Allen, de la Línea Aérea, y Pratt and Whitney Aircraft, respectivamente.

El traslado de las víctimas fue bastante penoso, y sólo se terminó el sábado 15, día en que los restos fueron trasladados a Linares, en helicóptero, desde el Campamento Rojo.

El mismo día sábado, el Jefe del Cuerpo de Socorro Andino, señor Guillermo Silva, hizo entrega al Fiscal de la Línea Aérea, de todos los documentos, dinero y especies encontradas, levantándose el acta correspondiente, que fue firmada por el señor Fiscal, el Capitán García, y los señores Silva y San Román, Jefe del CSA y de la Federación de Andinismo respectivamente.

Los voluntarios del CSA fueron evacuados entre los días sábado y domingo, debiendo ser atendido el voluntario señor Osiel González, quien sufrió un traumatismo en el codo derecho.

Una vez reunidos en Linares, el Cuerpo de Socorro Andino dio por terminada su labor, regresando a Santiago.

Acostúmbrate a usar anafe, te ahorrará tiempo y molestias; no ensuciará la marmita y evitarás el peligro de un incendio, al quedar fuegos mal apagados.

Nociones de Petrografía y su aplicación a la Técnica de Escalada

Cedomir Marangunic D.

INTRODUCCION

La Petrografía es aquella rama de la ciencia geológica que junto a la Mineralogía, estudia los materiales que componen la tierra. El objetivo de la Petrografía es el estudio de las rocas, llegándose a una descripción y clasificación de ellas. Una definición del concepto "roca" es la siguiente: "agregado de partículas minerales que pueden ser iguales o diferentes, que forman una parte esencial de la corteza terrestre, y que son de composición químico-mineralógica constante".

Las rocas se han formado por la consolidación de una sustancia rocosa fundida denominada "magma"; esta consolidación se debe a dos factores principales, descenso de temperatura y disminución de la presión. Las rocas originadas de este modo se denominan "Ígneas", y su modo de presentación es diverso, ya sea aflorando directamente en forma de lava expulsada por los volcanes o por fisuras en la corteza terrestre, lava que en un corto lapso de tiempo se consolida, ya sea sin aflorar directamente, quedando el magma consolidándose a niveles inferiores en forma de "dique" o en forma de "batolito", cuerpo de roca ígnea de grandes dimensiones que varían desde algunos centenares de metros a varios cientos de kilómetros. Estos cuerpos de roca ígnea son luego puestos al descubierto por la erosión de las capas superiores mediante diversos agentes, tales como el hielo, el agua (ríos, mares), etc. La erosión afecta también a la roca ígnea, luego, por agentes físicos, estos materiales son trasladados, acumulados, y consolidados formándose la roca "sedimentaria". Tanto la roca ígnea como la sedimentaria pueden, debido a diversos factores, verse nuevamente sometidas a condiciones de mayor temperatura, presión, o cambios mineralógicos, obteniéndose de esta forma la roca "metamórfica".

Los métodos de estudio de las rocas son, en grandes rasgos,