



Revista Iberoamericana de Derecho, Cultura y Ambiente



Edición N° 9 – Julio de 2026

Capítulo de Derecho Antártico, Gestión y Geopolítica del Atlántico Sur

www.aidca.org/revista

PRIMEROS VUELOS AL POLO SUR DESDE EL MAR DE WEDDELL

Por Juan José BRUSASCA¹

CONTEXTO HISTÓRICO

La República Argentina posee presencia ininterrumpida en el continente antártico desde el 22 de febrero de 1904, fecha en la que comenzó a operar la estación magnética-meteorológica de la Isla Laurie, del grupo Orcadas del Sur, aunque las primeras páginas de su historia antártica comienzan a escribirse casi un siglo antes, con el disputado descubrimiento del continente antártico, que para nuestro país corresponde a los foqueros rioplatenses entre los que se destacan Carlos Oliver Tidblon, capitán de la polacra² *San Juan Nepomuceno* y Pedro Nelson, capitán de la bricbarca³ *Espíritu Santo*, entre los años 1817 y 1819. Reclamo que se antepone a lo expuesto análogamente por el Reino Unido, los

¹ Suboficial Mayor (R) EA, expedicionario del polo sur geográfico y licenciado en tecnologías de la información y la comunicación.

² Polacra. Buque de cruz, de dos o tres palos enterizos y sin cofas.

³ Bricbarca. Buque de tres o más palos sin vergas de cruz en la mesana.



Estados Unidos, Rusia y Chile⁴.

Un par de años después se dictarían las primeras disposiciones nacionales referidas al territorio antártico sobre el que el estado argentino ya ejercía soberanía, como la creación el 10 de junio de 1829, de la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas, con jurisdicción sobre las islas adyacentes al Cabo de Hornos en el Atlántico, comprendiendo todas las islas y tierras conocidas, incluyendo el mismo ignoto territorio antártico de hecho y derecho del país.

Luego vendría la planificación de una serie de expediciones a la Antártida que, por razones logísticas, operativas o de carácter ajeno a la intención de exploración, no llegaron a completarse en su totalidad, como la Expedición Austral Argentina de 1881-1882, o las expediciones a la península antártica de 1892 y 1894. Para el año 1902 se llevó a cabo el primer plan antártico argentino, con la construcción del observatorio magnético-meteorológico en la isla Año Nuevo y la planificación de una expedición de la corbeta Uruguay a la Península Antártica.

Del Congreso Internacional de Geografía de Berlín 1899, surge la Expedición Antártica Internacional (1901-1903), con el objetivo de emprender una extensiva y muy profunda investigación sobre la Antártida, donde participaron Inglaterra, Alemania, Escocia, Francia y Suecia, en los diferentes cuadrantes del continente y donde se invitaba a la República Argentina a formar parte de ella. Se requería de la Argentina apoyo imprescindible para el éxito de las investigaciones en el frente Atlántico de la Antártica. Derivado de esta, surge la participación en la expedición sueca, liderada por el doctor Otto Nordenskjöld, del alférez José María Sobral de la Armada Argentina, convirtiéndose en el primer argentino en invernar en la Antártida por el término de dos años.

Paralelamente se concretaría el traspaso de la estación meteorológica y magnética instalada por la expedición escocesa, liderada por William Speirs Bruce, de la Isla Laurie en las Orcadas del Sur, ya mencionada, convirtiéndose en

⁴-El Reino Unido se lo atribuye a William Smith, en 1819.

-Estados Unidos, aseveran que lo hizo James P. Sheffield en 1819, o Nathaniel Brown Palmer en 1820.

-Rusia, al Capitán Fabian Bellingshausen en 1820.

-Chile, se lo atribuye al marino Andrew McFarlane, también en 1820.



el asentamiento habitado en forma ininterrumpida más antiguo de la Antártida. A partir de entonces las actividades argentinas en estas latitudes y en el sector oeste de la península fueron continuas, fructíferas y en soledad por casi cuatro décadas. El 30 de abril de 1940 es creada con carácter permanente la Comisión Nacional del Antártico, dándole al tema polar un marco específico dentro de la gestión estatal.

PRIMEROS VUELOS ARGENTINOS EN EL CONTINENTE ANTÁRTICO

El 1942, el transporte ARA 1° de Mayo, bajo el mando del capitán de fragata D. Alberto J. Oddera zarpó del puerto de Buenos Aires con rumbo a la Antártida, llevando en su cubierta de popa un hidroavión biplano Boeing Stearman76D-1 biplaza, matrícula I-E-41⁵. Su piloto era el teniente de fragata aviador naval D. Eduardo Lanusse, que a partir del 7 de noviembre de ese mismo año sobrevoló la isla Decepción en misión de observación y aerofotogrametría convirtiéndose en el primer avión de la Armada Argentina en cielos antárticos. Siguieron los vuelos sobre las islas Melchior y los estrechos Schollaert y De Gerlache hasta puerto Lockroy.

En febrero de 1943 el transporte ARA 1° de Mayo volvió a zarpar al Sur, ahora al comando del capitán de fragata Silvano Harriague, llevando otra vez un biplano Stearman a cargo ahora del alférez de navío Cristian R. Beláustegui. Navegó hasta las islas Melchior y de ahí hacia el sur, apoyado siempre por la orientación del pequeño biplano, que el día 4 de noviembre logró cruzar el Círculo Polar Antártico (66°33'44"S).

Cuando a partir del año 1946 se incrementó la presencia argentina en la Antártida, la Aviación Naval consolidó su plan de un vuelo desde el continente hasta el círculo polar y más al sur, que se concretó el 13 de diciembre de 1947 partiendo desde Comandante Luis Piedra Buena, provincia de Santa Cruz, con el

⁵Fabricado por la Stearman Aircraft, Division of the Boeing Airplane Company, para entrenamiento avanzado de vuelo. Capacidad dos tripulantes. Envergadura 9,85 m. Largo 7,35 m. Peso 1.601 Kg. Velocidad máxima 244 Kph. Alcance 895 Km. Autonomía 4 horas a 200 Kph. Motor Pratt & Whitney Wasp Jr. De 320 Hp. Hélice bipala de paso variable.



Douglas DC-4 matrícula 2-G1-1⁶, al comando del contralmirante Gregorio A. Portillo. El DC-4 realizó el cruce del círculo polar sin inconvenientes, sobrevoló la isla Decepción y continuó hacia el destacamento recientemente inaugurado del archipiélago Melchior en bahía Dallmann, para luego y con rumbo sur alcanzar la latitud 67°20'S y emprender el regreso a cabo de Hornos, aterrizando en el aeródromo de despegue luego de 15 horas y 30 minutos de vuelo.

Durante la campaña 1951/1952, la Aviación Naval incorporó dos aviones Consolidated PBY Catalina, matrículas 3-P-5 y 2-P-3⁷, además de los aviones Grumman Goose, matrículas 2-P-20 y 2-P-21⁸ embarcados, que realizaron numerosos vuelos de reconocimiento y aerofotogrametría, sumando la zona de la costa Danco y punta Proa, donde el año anterior se había instalado el Destacamento Naval Almirante Brown (64°53'S-62°53'O).

En 1951 también se incorpora a las incursiones aéreas en el continente antártico, la Fuerza Aérea Argentina, consolidada como fuerza armada independiente el 4 de enero de 1945, cumpliendo operaciones de enlace con el cuatrimotor Avro Lincoln, matrícula LV-ZEI⁹, bautizado Cruz del Sur. Despegando de Río Gallegos el 19 de diciembre, luego de sobrevolar la Base General San Martín (68°07'S-67°08'O) y arrojar carga en paracaídas, alcanzó la latitud 70°S y emprendió el regreso a Río Gallegos, donde aterrizó luego de un vuelo de 12 horas y 22 minutos. Su comandante fue el vicecomodoro Gustavo A. Marambio¹⁰, jefe del Grupo de Tareas Antárticas.

⁶Avión de transporte comercial cuatrimotor de gran autonomía, desarrollado por la Douglas Aircraft Company. Una versión ampliada del DC-3, de largo alcance para 52 pasajeros con tren de aterrizaje triciclo. Longitud 28,6 m. Envergadura 35,8 m. Peso 19.640 kg. 4 motores Pratt & Whitney R-2000 Twin Wasp de 1.430 HP.

⁷Monoplano anfíbio de patrulla marítima, búsqueda y rescate. Tripulación 9. Dos motores Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp de 1.200 hp con hélices tripala de paso variable. Envergadura 31,7 m. Longitud 19,46 m. Pesos 9.485 kg. Velocidad máxima 314 km/h. Alcance 6.400 km. Autonomía 15 horas.

⁸Anfíbio de transporte 2 tripulantes y 7 pasajeros, rescate (SAR) y patrulla costera. Dos motores Pratt & Whitney R-985-AN6 Wasp 450 hp. Envergadura 14,94 m, longitud 11,74 m, pesos 2.466 kg, velocidad máxima 324 km/h, alcance 1.030 km, autonomía 4hs.

⁹Matriculado originalmente como B-030, fue fundamental en la exploración y reconocimiento del sector antártico argentino. Tripulación 7 personas, longitud 23,86 metros, envergadura 36,58 metros, peso 19,686 kg, Cuatro motores Rolls-Royce Merlin 85 de 1.750 HP.

¹⁰La base que lleva su nombre fue inaugurada el 29 de octubre de 1969 en honor a su destacada labor en la exploración del continente blanco.



El 18 de enero de 1952 se inaugura la Estación Aeronaval Petrel (63°28'S-56°17'O), en la isla Dundee, con una excelente pista natural que ya había sido utilizada por el norteamericano Lincoln Ellsworth en 1935. La demarcación de su nueva pista fue efectuada por personal de la Aviación Naval para su utilización periódica. En marzo de 1952 la Fuerza Aérea efectúa el primer reconocimiento aéreo en helicóptero sobre territorio antártico utilizando el Sikorsky S-51¹¹, matrícula LV-XXT, asignado a la Base General San Martín.

El 7 de noviembre de 1952, dos aviones navales Catalina, matrícula 3-P-5 y 2-P-3, despegaron con ruedas desde Río Grande, Tierra del Fuego, y después de un vuelo de 5 horas y 15 minutos amerizaron en la isla Decepción. Tres días después volvieron a despegar de regreso a Río Grande, donde luego de reaprovisionarse siguieron viaje al norte llegando a Buenos Aires el mismo día, uniendo por primera vez el continente blanco con nuestra ciudad capital.

Entre enero y marzo de 1953, la Fuerza Aérea Argentina inició una serie de sobrevuelos sobre la península antártica con tres Avro Lincoln, matrícula LI-ZEI, B-021 y el B-025. Partiendo y regresando desde Río Gallegos. El B-021, antes de terminar el año, efectuó un último vuelo sobre las islas Livingston y Decepción.

En 1953-1954, además de llevar dos aviones Grumman Goose, la Aviación Naval incorporó dos helicópteros Sikorsky S-55 matrículas H-19B y SH-19A¹², que tuvieron destacada actuación en el recambio de personal y aprovisionamiento de la Base San Martín, volando desde los transportes ARA Bahía Buen Suceso y ARA Bahía Aguirre.

A fines de 1954 se integraría el Ejército Argentino a las incursiones aéreas de la Antártida. Acompañado de la incorporación del primer rompehielos a la fuerza de tareas antártica, el ARA General San Martín. Éste trasladó la Expedición Polar

¹¹Rotor principal de 3 palas totalmente articulado y rotor de cola de 3 palas propulsado por un motor radial Pratt and Whitney R985-AN5 de 450 HP. Tripulación 1, pasajeros 3. Diámetro Rotor 14,63 m, longitud 12,5 m, pesos 1.837 kg, velocidad máxima 198 km/h, alcance 440 km.

¹²Rotor principal de 3 palas totalmente articulado y rotor de cola de 3 palas propulsado por un motor radial Pratt and Whitney R-1340-57, 600 HP. Tripulación 2, pasajeros 7. Diámetro Rotor 16,10 m, longitud 12,85 m, pesos 2.173 kg, velocidad máxima 161 km/h, alcance 651 km.



Argentina comandada por el general de división Hernán Pujato¹³, al fondo del mar de Weddell, para levantar allí la Base General Belgrano (77°47'S-38°15'O). El 3 de enero de 1955 el rompehielos desembarcó en la barrera de Filchner a la dotación y toda la carga para la construcción de la base, que quedó inaugurada en 18 de enero. Descargaron también un avión Cessna 180, matrícula IAA¹⁴, con el que Pujato y su piloto, el sargento primero Julio German Muñoz efectuaron el día 9 de enero un primer vuelo hasta los 77°55'S. Con ese avión, al que se agregaría, en el mes de diciembre, el De Havilland DHC-2 Beaver, matrícula IAA-101¹⁵, Pujato y Muñoz efectuaron numerosos vuelos de reconocimiento, descubriendo una gran cantidad de accidentes geográficos. El 28 de noviembre de 1956, en los 83°10'S el Cessna 180 capotó, sin daños para sus tripulantes, los que fueron socorridos por el *Beaver*.

Fue el primer intento de nuestro país de alcanzar el polo sur por vía aérea. De haber tenido una logística más adecuada durante los dos años de internada en Base General Belgrano, Pujato hubiera concretado el primer anevizaje sobre los 90°S y la Argentina sería el tercer país en conquistarlo. El 31 de octubre de 1956 el contralmirante George J. Dufek de la marina estadounidense descendería en el polo sur geográfico de un Douglas DC-3, matrícula R4D-5L, arrebatándole el podio a Pujato y a nuestro país.

El rompehielos también llevaba a bordo un helicóptero S-55 multipropósito. En la campaña del año siguiente, 1955/56, un anfíbio Catalina, matrícula 2-P-10 evacuó un enfermo volando desde Buenos Aires hasta Bahía Luna (62°36'S-

¹³Hernán Pujato (Diamante, 1904 - Buenos Aires, 2003). Militar, diplomático y explorador antártico argentino. Diseñó e instrumentó las políticas públicas que impulsaron la presencia de Argentina en la Antártida. La conquista terrestre del Polo Sur por parte de la Argentina fue postulada por Pujato como un objetivo de Estado. También proponía colonizar el Continente Blanco, instalando un caserío polar poblado con familias argentinas. Tras el golpe de Estado en 1955, no pudo completar sus objetivos, que fueron cumplidos varios años después.

¹⁴Avión monomotor de propósito general, equipado con tren de aterrizaje convencional y capacidad para entre 4 y 6 pasajeros. Longitud 8 m. Envergadura 11 m. Peso 690 kg. Continental Modelo O-470-R y desarrolla 225 hp.

¹⁵Monomotor radial Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior de 450 hp de ala alta con tren de aterrizaje con ruedas, esquís o flotadores. Desarrollado para operar en condiciones extremas que le permitía despegar en pistas extremadamente cortas. Envergadura 14,63 m, longitud 9,22 m, pesos 1.361 kg, velocidad máxima 255 km/h, alcance 732 km, capacidad de transporte 6 pasajeros o hasta 953 kg de carga.



59°54'O), y en la campaña 1956-57 otros dos Catalina volvieron a cruzar el mar de Hoces¹⁶, acuatizando en Puerto Foster y uno de ellos realizó además un vuelo de fotogrametría hasta Bahía Margarita.

Durante la campaña 1957/58 el anfibio de la Aviación Naval Martin Mariner PBM, matrícula 2-P-22¹⁷, realizó varios cruces del mar de Hoces, uniendo en una ocasión la ciudad de Buenos Aires con la isla Decepción. El 5 de marzo de 1958 la aeronave evacuó desde la isla Decepción a cuatro sobrevivientes de un accidente de helicóptero.

En la temporada 1958/59 El Servicio de Hidrografía Naval organizó la Operación RAZA (Relevamiento Aerofotogramétrico Zona Antártica), con un avión Beechcraft AT-11¹⁸ y el Havilland Beaver, matrícula IAA 101, transportados por el rompehielos General San Martín. Los vuelos iniciales se realizaron en la zona de los nunataks Foca.

En 1959 se organizó una Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA), con la misión de localizar a una patrulla del Ejército perdida en proximidades de la isla Robertson, constituida por un Douglas DC-4 matrícula T-45, un bombardero Avro Lincoln matrícula B-024, un Douglas DC-6 matrícula LV-ADS¹⁹ y un SC-54 de la USAF (72555). El 15 de junio fue avistada la patrulla por el CTA-2 del capitán de corbeta Campbell, quien le arrojó equipos de radio y víveres. El T-45 por su parte, les lanzó después dos trineos. Resultó la primera operación conjunta de las tres Fuerzas.

El 15 de marzo de 1961 se inaugura la Base Conjunta Ejército-Aeronáutica

¹⁶El paso fue avistado por primera vez por el marino español Francisco de Hoces en 1525. El navegante inglés Sir Francis Drake también cruzó este paso en 1578, dándole fama y el nombre de "Pasaje de Drake", ampliamente utilizado.

¹⁷Bombardero, patrullero y transporte naval anfibio. Tripulación 7, dos motores Pratt & Whitney R-2800-22 de 2.000 HP tripulación 7, envergadura 36 m, largo 23 m, peso 14.686 kg, velocidad máxima 322 km/h, autonomía 4.800 km.

¹⁸Monoplano de entrenamiento avanzado de 8 plazas. Dos motores radiales Pratt & Whitney R-985AN-1 de 450 hp con hélices bipalas de paso fijo, envergadura 16 m, longitud 11,25 m, pesos despegue 4.250 kg, velocidad máxima 310 km/h, autonomía 3hs ½.

¹⁹Monoplano de transporte de largo alcance. 4 motores radiales Pratt & Whitney R-2800-CB17 Double Wasp de 2.500 hp con hélices Hamilton Standard 43E60. Envergadura 35,81 m, longitud 32,18 m, pesos 25.110 kg, velocidad 507 km/h, alcance 7.600 km, capacidad de carga 10.650 kg de carga u 89 pasajeros.



Teniente Matienzo (64°58'S-60°08'O), en el nunatak Larsen del grupo Foca, realizando los primeros vuelos estrictamente antártico hasta base Esperanza con los De Havilland DHC-2 Beaver matrículas P-01 y P-02. En la campaña 1961/62 el rompehielos llevaba a bordo dos helicópteros S-55 matrículas 2-H-11 y 2-H-12. El 22 de octubre de 1961, el avión Douglas DC-4 matrícula TA-2, al comando del capitán de fragata aviador naval Hermes José Quijada, realizó un vuelo de reconocimiento glaciológico hasta la isla Decepción.

PRIMER VUELO ARGENTINO AL POLO SUR GEOGRÁFICO

Durante 1961, la Armada Argentina confirmaba la intención de un vuelo al Polo Sur, ordenando el alistamiento de dos aviones C-47, encomendada a la Unidad de Tareas 7.8, que efectuaría además el reconocimiento visual y aerofotográfico de la Ruta Oeste del mar de Weddell y zona sur de base Ellsworth y base Belgrano²⁰, hasta la máxima latitud posible, a fin de establecer una nueva ruta alternativa de llegada a dichas bases.

La Ruta Oeste del mar de Weddell debía ser estudiada por la Armada Argentina, ya que de ser factible significaría una excelente alternativa a la usual Ruta Este, que durante la temporada 1959-1960 no fue practicable por el rompehielos General San Martín y en otras ocasiones sólo con suma dificultad.

Los aviones Beaver operando desde base Ellsworth habían volado y encontrado aguas libres hasta 330 kilómetros al Oeste de esa estación. Además, los estadounidenses Finn Ronne²¹ y James W. Lassiter²² aseguraban haber visto canales a lo largo de esta nueva ruta, pero esto debía ser comprobado fehacientemente con el sobrevuelo de la UT.7.8, coronando la misión con la llegada al Polo Sur, además de relevar una zona desconocida del Sector Antártico. La

²⁰La penetración del mar de Weddell hacia la barrera de hilos Filchner-Ronne, siempre se había realizado por el este del casi permanente mar congelado que presenta el saco de Weddell. Base Ellsworth se encontraba a escasos 62 km al noroeste de Base Belgrano.

²¹Finn Ronne (Noruega, 1899 - Estados Unidos, 1980) explorador y escritor estadounidense de origen noruego que visitó la Antártida en nueve ocasiones, descubriendo y cartografiando vastas zonas de este continente.

²²Capitán James W. Lassiter (1920 – 2012, Estados Unidos) piloto de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos, reconocido por su papel fundamental en la exploración aérea de la costa de la Antártida.



misión estaría a órdenes del capitán de fragata Hermes José Quijada, con la utilización de los aviones navales Douglas DC-3 versión C-47, matrícula CTA-15²³ bautizaron ¿Total para qué? y matrícula CTA-12, bautizado ¿Te vas a preocupar?

La falta de cartografía de la zona era un verdadero problema para la tecnología de las aeronaves que sobrevolaban la región polar en esa época. Las que partían desde el cuadrante del mar de Ross, lo hacían siguiendo la cadena montañosa transantártica para torcer el rumbo unos 45° hacia el este, recién a 300 kilómetros del objetivo. Pero un vuelo desde base Ellswortho base Belgrano, sobre el meridiano 41°O, significaba viajar prácticamente 1.400 kilómetros sin puntos de referencia que facilitaran la orientación. Serían los primeros en arribar al lugar directamente desde el continente americano.

Los Douglas DC-3, inicialmente con ruedas, despegaron desde la Base de Comando Ezeiza, el 5 de diciembre de 1961, con destino la ciudad de Río Gallegos a 2.020 kilómetros, donde aterrizaron luego de 10 horas de vuelo. En Río Gallegos se colocaron los esquíes y se realizaron vuelos de entrenamiento con plena carga, a la espera de condiciones favorables para el cruce del mar de Hoces, hasta una base auxiliar en territorio antártico. El grupo de apoyo de seis hombres había sido desplegado desde el rompehielos en una zona conveniente para el anevizaje, donde instalaron la base auxiliar Capitán Campbell y también un radiofaro.

El 7 y 8 de diciembre se realizaron dos despegues cancelados por meteorología desfavorable y recién el día 18 tuvieron meteorología favorable para decolar con proa al cabo de Hornos. Un hidroavión Martin Mariner PBM y el DC-4 matrícula CTA-2 acompañarían una etapa del cruce. Con un Jato²⁴ en cada vientre de las aeronaves, los DC-3 despegaron con un peso de 32.500 libras cada uno²⁵

²³Avión de transporte militar derivado conocido por su robustez y capacidad de operar en pistas cortas. Tripulación 3, pasajeros 21 a 32, dos motores radiales Pratt & Whitney R-1830-90C de 1.200 HP, longitud 19,7 m, envergadura 29 m, peso 7.650 kg, velocidad máxima 360 km/h, alcance 2.575 km.

²⁴JATO: acrónimo en inglés de Jet Assisted Take-Off, despegue asistido por reactores. Sistema que proporciona un empuje adicional a aviones con demasiado peso, para conseguir que despeguen.

²⁵ Lo establecido para la operación de esta aeronave, compatible con la seguridad era de 28.000 libras. Los DC-3 norteamericanos en el sector antártico no operaban por arriba de las 25.000 libras.



sin poder superar los 115 nudos de velocidad.

Luego de 8 horas 17 minutos y 1.560 kilómetros de cruce, los aviones anevizaron en la denominada Estación Capitán Campbell. También aquí se realizaron prácticas de despegue, anevizaje y simulacros de navegación sin visibilidad. El 24 de diciembre los expedicionarios fueron invitados por sus colegas de la base Conjunta Matienzo a pasar la Nochebuena con ellos y el día 26 a las 22:30 hs, teniendo pronóstico favorable en la zona de destino, base Ellsworth, con un peso de 33.000 libras por avión y un jato en cada máquina, despegaron rumbo sur. Los DC-3 trepaban y bajaban continuamente, cambiando el rumbo frecuentemente para evitar grupos de nubes que complicaban la navegación, donde luego de 9 horas de vuelo anevizaron sin inconvenientes.

En la estación Campbell se fabricaron y colocaron soportes a cada aeronave posibilitando el uso de cuatro Jatos en cada máquina para el despegue desde el Polo Sur, cuando estuvieran de regreso. El día 6 de enero de 1962, con meteorología favorable en los dos extremos, decolaron a las 13:00 horas. Luego de recorrer 1.370 kilómetros en poco más de 8 horas de vuelo, el CTA-12 y el CTA-15 anevizaban en el Polo Sur geográfico.

Luego de la recepción y agasajos por parte del personal de la base norteamericana Amundsen-Scott, con -32°C y apenas una brisa de viento, se izada por primera vez la bandera argentina en el Polo Sur Geográfico. Los mecánicos norteamericanos de DC-3 ofrecieron mantenimiento de las aeronaves y a pesar de su afirmación de que, con cuatro jatos y 33.000 libras de peso no podrían despegar – ellos operaban con un máximo de 25.000 libras y siempre con 8 Jatos – las aeronaves de Quijada decolaron a las 06:00 horas del día 7 con rumbo nortey con la misión cumplida. Argentina había ondeado su pabellón por primera vez en el extremo más austral de su territorio. Fue el quinto país en alcanzar el Polo Sur Geográfico y el segundo en realizar un anevizaje.

PRIMER VUELO TRANSPOLAR TRANSCONTINENTAL

De la Fuerza Aérea, ese mismo año haría el intento el vicecomodoro Mario



Luis Olezza con el DC-3 matrícula TA-33, en un plan frustrado que terminaría con su aeronave incendiada en Base Ellsworth, durante el despegue hacia el asalto final. El Ejército Argentino por su parte, ordenaba al coronel Jorge Edgar Leal²⁶ planificar y ejecutar la operación de alcanzar por vía terrestre el polo sur geográfico para los años 1965/66. Esta expedición contaría finalmente con el apoyo aéreo de los aviones de la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas, al mando nuevamente del comandante Olezza en el DC-3 matrícula TA-05, y los De Havilland Beaver matrículas P-05 y P-06. Estos dos pequeños aviones, provistos de un solo motor a pistón, serían los primeros de este tipo que operarían en el polo sur geográfico, desafiando el grave riesgo que significaba la rotura del motor que, de ocurrir, el destino de su tripulación sería fatal.

Olezza se repondría de su fallido intento y planificaría durante tres años un nuevo proyecto, para iniciar el camino al polo sur el día 20 de septiembre de 1965. El TA-05 despegó desde la Base Aérea de El Palomar, Buenos Aires, con destino a la ciudad de Río Gallegos, Santa Cruz, equipado especialmente para aquella operación y llevando a bordo como tripulante adjunto al jefe de la expedición terrestre al polo sur “Operación 90”, el coronel Jorge Edgardo Leal, dando comienzo a un doble abordaje, terrestre y aéreo, de los 90°S.

El día 21 el avión decoló de Río Gallegos rumbo a la Base Matienzo, luego de cruzar el mar de Hoces y sobrevolar la Península Antártica, efectuando lanzamientos de carga y correspondencia sobre las bases Brown, Decepción y la base chilena Aguirre Cerdá, descendió finalmente en Base Matienzo sin inconvenientes. En esa base se efectuaron trabajos de preparación y ajuste de la nave para emprender al día siguiente un vuelo sin sostén logístico aéreo hasta la Base Belgrano, sobre barrera de hielo Filchner, desde donde realizaría el asalto a la estación norteamericana Amundsen-Scott, en el Polo Sur Geográfico.

El 30 de septiembre el Cessna 185 U-17A²⁷ matrícula AE-205 de la Base

²⁶Fundador y primer jefe de Base Esperanza 1952. Jefe de Base General Belgrano 1957. Para 1962 era el jefe de la División Antártida del Ejército y designado líder de la expedición terrestre al polo sur geográfico.

²⁷Monomotor ligero de propósito general de seis plazas. Motor Continental IO-520-D de 300 hp, longitud 7,85 m, envergadura 10,92 m, peso 793 kg, velocidad máxima 287 km/h, alcance 1.330 km.



Belgrano, se extravió durante un vuelo de exploración y relevo de los efectivos de la Base Sobral (81°04'S-40°36'O). El incidente se produjo como resultado de la presencia de bancos de niebla que entorpecían la continuidad de la navegación, obligando a su piloto, el suboficial principal Julio Germán Muñoz, a efectuar un anevizajede emergencia. En el siniestro el fuselajese partió a la altura del empenaje al chocar contra un sastrugi²⁸, dejando al avión fuera de servicio. Los tripulantes no sufrieron daños y pudieron comunicarse con la Base Belgrano, desde donde se iniciaría un operativo de búsqueda terrestre y aéreo con la asistencia del TA-05.

La demora sufrida para iniciar el asalto aéreo al polo sur por posibles razones climatológicas se veía incrementada ahora con la búsqueda del avión accidentado. Sin pérdida de tiempo Olezza con el TA-05 se cargaron la misión de rastreo del Cessna del Ejército. Los vuelos iniciales no dieron resultados positivos, ya que era imposible determinar el sitio exacto del incidente como consecuencia de la falta de instrumental de navegación adecuado del Cessna.

El 2 de octubre a la madrugada, cuando las condiciones meteorológicas permitieron intentar un vuelo más del DC-3, al iniciar el despegue el avión cae sobre el plano izquierdo ocasionando la rotura del amortiguador y arqueándose la punta del ala al tocar el suelo. A pesar de las dudas, luego de seis horas de un complejo trabajo por parte de los mecánicos, el inconveniente fue subsanado transitoriamente, reiniciando las tareas de búsqueda.

Al cuarto día el estado del amortiguador señalaba que era demasiado peligroso intentar nuevos aterrizajes. El avión de Olezza estaba en malas condiciones, ya lo habíamos reparado, pero había operado sin amortiguador durante cuatro vuelos de búsqueda empeorando su situación, por lo que resuelven efectuar el último decolaje, debido al riesgo de una complicación mayor. A la hora del despegue se agregó a la tripulación el coronel Leal, que se ofreció voluntariamente para continuar con la búsqueda. Después de dos horas

²⁸Un sastrugi consiste en una irregularidad topográfica que presenta la superficie nevada en forma de crestas, modelada por la erosión del viento y la deposición.



navegando rumbo 365° y a unos 120 kilómetros de Base Belgrano, el navegador del Douglas TA-05, primer teniente Roberto Cándido Tribiani, ubica la silueta del avión siniestrado en los 79°S y a la izquierda, cuatro formas pequeñas. El TA-05 giró sobre las insólitas perspectivas humanas en el desierto que arrastraban un pequeño trineo, cansados y doloridos.

No podían anevizar allí, pero les arrojaron ocho bultos en paracaídas que contenían equipo de radio, víveres, carpas, mantas, ropas y la orden de que esperaran en ese lugar a la patrulla que llegaría por tierra y que ya había recibido por radio la posición exacta de los cuatro. Con la asistencia recibida los tripulantes accidentados podrían sobrellevar la situación hasta la llegada de los rescatistas. Finalmente, cuando el TA-05 anevizó en la Base Belgrano se rompió definitivamente el amortiguador izquierdo dejándolo temporariamente fuera de servicio. En estas circunstancias, habiendo concluido con la búsqueda del Cessna 185, y habiéndose dispuesto que la operación de rescate de sus tripulantes sería por vía terrestre, debía encontrarse una solución a las averías del TA-05, si querían continuar con el vuelo al polo sur.

En tal sentido, la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas planificó una compleja operación para transportar hasta Base Belgrano los repuestos necesarios con el bombardero pesado Avro Lincoln B-022, que debería realizar un vuelo sin escalas entre Río Gallegos y la Base Belgrano, arrojar los bultos con los repuestos y regresar a destino en una travesía de más de 20 horas. Luego de un primer intento fallido el 22 de octubre, cancelado por dificultades meteorológicas a solo dos horas de alcanzar el objetivo, el día 28 de octubre el B-022 nuevamente decoló de la pista de Río Gallegos con sus 37.000 kilos de carga rumbo a Base Belgrano.

Al mando del Primer Teniente Jorge F. Martínez, la aeronave alcanzó el objetivo con algunos inconvenientes en uno de sus motores, realizando el lanzamiento de los bultos del material solicitado, en medio de un fuerte viento que desvió los paracaídas hacia las cercanías del mar de Weddell. Afortunadamente la carga fue recuperada por el personal de Base Belgrano que esperaba ansioso el



envío. El Avro Lincoln B-022 puso rumbo al punto de partida con sólo dos motores operativos, recorriendo un total de 6.720 kilómetros sin efectuar escalas, sobre hielo y mar en 20 horas 37 minutos.

Se trató de una operación única en la historia para la época, el mayor vuelo sin escalas hacia la Antártida, ida y vuelta sin efectuar escalas, entre Río Gallegos y la Base Belgrano. Por el impacto de la caída, los paracaídas lanzados desde el B-022 se habían enterrado algunos metros en el hielo, los que fueron desenterrados por los integrantes de la base luego de un desesperado y denodado esfuerzo para recuperar esos elementos rápidamente. La reparación del TA-05 sería el objetivo inmediato por abordar.

ASALTO AL POLO SUR

Dos días antes de este acontecimiento, el 26 de octubre de 1965, ya había partido desde Base Belgrano la primera expedición terrestre argentina al Polo Sur, con seis vehículos Sno-Cat y sus diez integrantes; coronel Jorge E. Leal, capitán Gustavo A. Giró Tapper, suboficial principal mecánico Ricardo B. Ceppi, sargento ayudante mecánico Alfredo F. Pérez, sargento ayudante mecánico Julio C. Ortiz, sargento primero topógrafo Roberto H. Carrión, sargento primero Adolfo O. Moreno, sargento primero mecánico Jorge R. Rodríguez, sargento primero radiotelegrafista Domingo Zacarías y cabo patrullero Ramón O. Alfonzo, en la llamada “Operación 90”, la primera expedición terrestre al polo sur de la República Argentina.

Mientras se culminaba con la reparación del TA-05, el 31 de octubre partían de Base Matienzo hacia Base Belgrano los dos monomotores Beaver que conformarían la cuadrilla hacia el polo sur. El matriculado P-05 tripulado por Alfredo A. Cano y el P-06 tripulado por José G. Mateos. Luego de 1.770 kilómetros en poco más de diez horas de vuelo los aviones anevizan en la Base Belgrano sin inconvenientes. Estas pequeñas aeronaves acompañarían al TA-05 sólo en el recorrido hacia el polo sur ida y vuelta.

Al día siguiente y para cumplir con la asistencia al grupo de terrestre del



Ejército, las tres aeronaves hicieron un vuelo hasta los 84°19'S-39°20'O, haciendo una escala en Base Sobral, para instalar un depósito donde dejarían víveres y seis tambores de aeronafra totalizando 1.200 litros, para los vehículos de la expedición terrestre comandada por Leal. Luego de un fortuito descenso en una zona desconocida de la meseta antártica y con una temperatura de -38°C, pudieron instalar el depósito y retornar a Base Belgrano. Este vuelo se aprovechó para realizar un relevamiento topográfico a fin de orientar la marcha terrestre.

Finalmente, el 3 de noviembre a las dos de la mañana, con una temperatura próxima a los -40°C, buena visibilidad y meteorología favorable, la escuadrilla de tres aviones inician el vuelo hacia el polo sur, sobrevolando dos horas después a la expedición terrestre del Ejército que había iniciado su derrotero con el mismo destino, una semana atrás. La patrulla terrestre se encontraba en cercanías de la Base Sobral, superando las dificultades topográficas y meteorológicas con temperaturas que rondaban los -41°C.

Durante el vuelo de la escuadrilla hacia el sur, los Beaver navegaban a una velocidad de 90 nudos, inferior a la del Douglas DC-3, 120 nudos. Si éste último lo hacía a la velocidad de los Beaver entraba en pérdida, por lo tanto y para no ser perdido de vista las aeronaves pequeñas, el Douglas retornaba frecuentemente, dando un rodeo en torno a ellos, para luego retomar la dirección establecida y guiarlos, ya que los Beaver no contaban con instrumental de navegación apropiado y dependían casi exclusivamente del TA-05 para su orientación.

A 75 kilómetros del objetivo y luego de casi nueve horas de navegación, Olezza toma contacto visual con las instalaciones de la base norteamericana Amundsen-Scott y los doce mástiles con las banderas que representan a los países firmantes del Tratado Antártico. La experiencia adquirida por la Aviación Naval, que había recorrido esta misma ruta casi cuatro años antes y las cartas que habían elaborado los marinos, resultaron una guía invaluable para minimizar los contratiempos en esta travesía. Hasta los 84°S la carta les proporcionaba soporte visual, pero luego sobre la extensa plataforma continental, sus únicos apoyos eran la navegación astronómica a través del sol, el radar y la observación del



navegante. En cercanía de los polos el compás pierde precisión, ya que el polo magnético difiere del geográfico en cientos de kilómetros. Para contrarrestar estos inconvenientes el TA-05 estaba equipado con un compás polar y un radar para detectar puntos reflectivos sobre la superficie antártica.

El 3 de noviembre de 1965, faltando una hora para el mediodía local, el TA-05 anevizaba en el Polo Sur y minutos después lo hacían los dos Beaver, bajo una temperatura de -55°C . Una vez más Argentina alcanzaría el mismo punto que lo hicieran por primera vez los Douglas de la Aviación Naval el 6 de enero de 1962. Si bien los aviadores navales habían contado con mayores elementos técnicos y dos aviones DC-3, no fueron menores las peripecias que dificultaron su misión.

Cuatro días demandó poner en condiciones el TA-05, al que se le efectuaron reparaciones e inspección de rutina para la siguiente etapa, alcanzar la Base McMurdo ($77^{\circ}51'\text{S}$ - $166^{\circ}40'\text{E}$) sobre el mar de Ross, a 1.355 kilómetros del polo sur. Para esta fecha el comando de operaciones de la base norteamericana ya había autorizado el vuelo de Orezza a McMurdo. Sólo restaba esperar condiciones meteorológicas favorables, que recién el día 20 de noviembre se hacen presente con -50°C y un pronóstico que posibilita intentar el despegue. Una de las tareas previas al vuelo en estas condiciones, era el precalentado de los casi doscientos litros de lubricante para hacer posible la puesta en marcha de los motores. Con la temperatura ambiental reinante, esta tarea debió repetirse en varias ocasiones hasta alcanzar la licuefacción adecuada del lubricante, faena que demandó siete horas hasta que el TA-05 pudo decolar con destino la Base McMurdo, en el sector antártico correspondiente al Sur de Nueva Zelanda.

Luego de cinco horas y media aproximadamente para cubrir los más de 1.300 kilómetros, el TA-05 en vuelo solitario anevizaba en el aeródromo William Field, de la base McMurdo. Era la primera nave argentina que realizaba ese trayecto, concretando el primer vuelo transpolar transcontinental de la historia partiendo desde el continente Americano. Los dos Beaver esperarían en el polo sur hasta el regreso del TA-05 y volarían en escuadra de regreso a Base Belgrano.



El 24 de noviembre a las 19:50, hora de Nueva Zelanda, luego de tres jornadas que demandó realizar el mantenimiento y puesta en servicio de la aeronave, el TA-05 decola de Base McMurdo, sobrevolando el polo sur en las primeras horas del día 25²⁹, donde luego de algunas dificultades para despegar desde la elevada meseta polar de tres mil metros y una temperatura de -58°C, los dos Beaver se unieron en vuelo al TA-05, completando el último capítulo de aquellas durísimas jornadas. Los De Havilland DHC-2 Beaver fueron los primeros aviones de la historia que despegaron de la meseta polar sin emplear los Jatos³⁰, aunque uno de ellos debió ser empujado por personal de la base norteamericana para que pudiese iniciar el carreteo.

A la altura de Base Sobral, las malas condiciones de visibilidad exigen a los Beaver aterrizar allí, dejando al TA-05 continuar su travesía hasta la Base Belgrano, donde anevizó luego de dos intentos fallidos por visibilidad reducida, a las 09:32 horario local, luego de haber recorrido 2.822 kilómetros en 13 horas y 42 minutos de vuelo directo desde la Base McMurdo. El día 8 de diciembre el TA-05 decola de Base Belgrano hacia Base Matienzo y el 18 inicia la etapa final hacia la ciudad de Río Gallegos, dando por finalizada la operación. El 24 de noviembre regresarían a Base Belgrano y luego a base Matienzo los dos Beaver desde la Base Sobral, que luego de algunos vuelos más en la zona, serían replegados hacia Buenos Aires.

Las alas argentinas han realizado una gran labor en el continente antártico desde los inicios de esta tecnología. Primero fueron los navales a partir de 1942 en hidroaviones, conectando y brindando apoyo a las bases del norte de la península. En ese entonces no había aeródromos en Antártida, ni estaba desarrollado el procedimiento de anevizaje. A partir de 1951 se sumaría la Fuerza Aérea con las aeronaves de gran porte y autonomía para sobrevolar la península hasta el círculo polar, en misiones de búsqueda, exploración y lanzamiento de

²⁹La expedición terrestre de Leal se encontraba entonces en los 84°18'S cerca del depósito dejado por Olesza 25 días atrás.

³⁰Tiempo atrás, los norteamericanos habían intentado despegar desde el Polo Sur con el mismo tipo de avión, sin los *Jato*, pero no tuvieron éxito. Tampoco pudo hacerlo el expedicionario británico Vivian Fuchs, con un DHC-3 Otter y tuvo que ser evacuado con un GlobeMaster de los Estados Unidos.



material. En 1955 el Ejército desplegaría una base en las profundidades del mar de Weddell y con pequeñas aeronaves volarían hacia el sur con un claro objetivo, el Polo Sur Geográfico.

No fue este primer intento exitoso, pero la experiencia acumulada y la incasable voluntad de los pilotos argentinos dieron los resultados esperados en el transcurso de la próxima década, donde a partir de 1955, se llevaron a cabo cuatro proyectos, con dos objetivos exitosos y relevantes para la aviación mundial, partiendo de Buenos Aires, a 6.720 kilómetros del Polo Sur, y a poco más de 8.000 kilómetros para el vuelo transcontinental hasta la estación McMurdo. Fueron los primeros vuelos al Polo Sur geográfico desde el cuadrante del mar de Weddell.

BIBLIOGRAFÍA

Cano, Alfredo A. (2009). Todo comenzó en Upsala. Buenos Aires. Editorial Argentinidad.

Comerci, Santiago. (1990). Dos expediciones argentinas a través de los Antartandes. Buenos Aires. Dirección Nacional del Antártico.

Da Fonseca Figueira, José Antonio. (2022). El Cóndor Blanco - vida y obra de Mario Luis Olezza. Buenos Aires. Grupo Argentinidad.

Facchin, Eugenio Luis. (2024). Antártida: una política de Estado que comenzó en 1880. Épocas. Revista de Historia. Buenos Aires. Universidad del Salvador.

Fontana, Pablo. (2014). La pugna Antártica – El conflicto por el sexto continente 1939-1959. Buenos Aires. Guazuvirá Ediciones.

Giró Tapper, Gustavo A. (1962). Primera expedición invernal antártica. Buenos Aires. Departamento Antártida E.M.G.E.

Leal, Jorge E. Operación 90.(1998). Buenos Aires. Dirección Nacional del Antártico.

Leal, Jorge E. (2021). Memorias de un Antártico. Ushuaia. Gráfica Latina.

Margalot, Pedro F. (2008). Primeros Argentinos en el polo sur. Buenos Aires. Servicio de Hidrografía Naval.

Pierrou, Enrique J. (1975). 90 años de labor de la Armada Argentina en la



Antártida. Buenos Aires. Servicio de Hidrografía Naval.

Quevedo Paiva, Adolfo E. (2001). Medio siglo del Ejército Argentino en nuestra Antártida. Buenos Aires. Comando Antártico del Ejército. Editorial Dunken.

Rigoz, Susana. (2002). Hernán Pujato - El conquistador del desierto blanco. Buenos Aires. Editorial María Ghirlanda.

IMÁGENES



Boeing Stearman 76D-1



Douglas DC-4



Consolidated PB4Catalina



Grumman Goose



Avro Lincoln



Sikorsky S-51



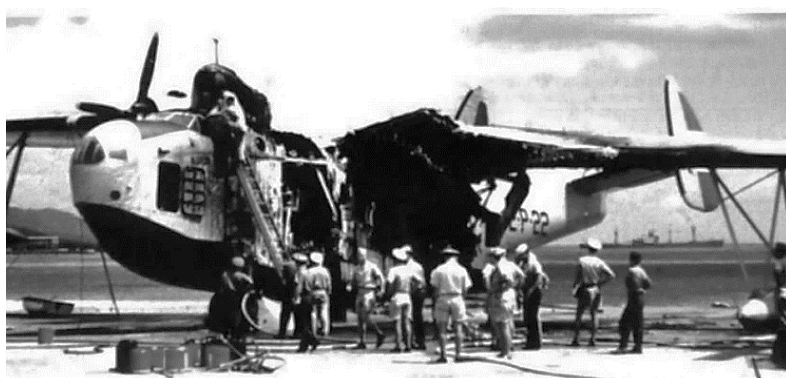
Sikorsky S-55



Cessna 180



DeHavilland DHC-2 Beaver



Martin Mariner PBM



Beechcraft AT-11



Douglas DC-6



Douglas DC-3 versión C-47



Cessna 185 U-17A