



Revista de la

Nº 68 ■ DICIEMBRE 2022

# Escuela de Guerra Naval

ARMADA ARGENTINA

# El Camino al Polo Sur

*Capitán de Navío VGM (R)*  
*Juan José Membrana*





*El Capitán de Navío VGM (R) Juan José Membrana*, es oriundo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ingresó a la Armada en 1970 como parte de la promoción 102 de la ESNM y luego de su egreso como Guardiamarina en 1973, realizó su curso de Aviador Naval durante 1974. Efectuó cursos de su orientación en la Armada de los EE.UU. en 1978 y 1987. Se capacitó en Exploración y Guerra Antisubmarina y como Señalero de Aterrizaje en Portaaviones. En 1982 cumplió 11 misiones de combate durante la Guerra de Malvinas. Fue Comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina en 1990, 1991 y 1992. Realizó el Curso de Mando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval del Reino de España en 1993 y 1994, formando parte de la Promoción XLI. Fue Comandante de la Escuadra Aeronaval N°2 (Antisubmarina) en 1996, 1997 y 1998. Oficial de Enlace de la Armada ante la Fuerza Aérea Argentina (1999) y ante el Honorable Congreso de la Nación entre 2000 y 2002. En 2002 solicitó su retiro voluntario de la Armada. Es Licenciado en Sistemas Navales, posee una Maestría en Administración de Organizaciones y trabaja en la Gestión de la Respuesta ante Emergencias Aeronáuticas en la empresa Aerolíneas Argentinas. Es autor de numerosos trabajos sobre la Historia de la Aviación en la República Argentina, Presidente del Instituto Aeronaval y miembro correspondiente del Instituto Nacional Newberiano, de la Academia Alberto Santos Dumont- Argentina y de la Academia Jorge Chávez Dartnell-Argentina.

---

# El Camino al Polo Sur

*CN VGM (R) Juan José Membrana*

## Resumen

Este año 2022 se cumplieron 80 años del primer vuelo argentino en la Antártida, 75 del primer cruce aéreo del círculo polar antártico desde el Continente Americano, 70 desde el cruce desde la Argentina Continental a la Antártida Argentina, con acuaticaje y regreso, y 60 años de la hazaña del primer aterrizaje argentino en el Polo Sur. Muchas fechas para recordar y celebrar, que abrieron el camino a la actividad aérea en la Antártida Argentina, dejando a su paso hitos históricos de reafirmación de nuestra soberanía en esos helados territorios. Este artículo evoca todos estos acontecimientos y muchos otros, con profusa iconografía y registro fotográfico.

## Abstract

*This year 2022 marked the 80th anniversary of the first Argentine flight in Antarctica, 75th of the first aerial crossing of the Antarctic Circle from the American Continent, 70th since the crossing from Continental Argentina to Argentine Antarctica, with waterboarding and return, and 60th of the feat of the first Argentine landing at the South Pole. Many dates to remember and celebrate, which opened the way to air activity in the Argentine Antarctic, leaving in its wake historical milestones of reaffirmation of our sovereignty in those frozen territories. This article evokes all these events and many others, with profuse iconography and photographic record.*

## Introducción

...” *Anevizamos (aterrizamos sobre la nieve) a las 21:15 hs (06 de enero de 1962) y después de estacionar los aviones, desembarcamos sintiendo el orgullo de ser los primeros argentinos que llegaban a ese confin de la Patria. Pasadas las presentaciones, concurrimos a la base donde colocamos una placa en honor a Amundsen y Scott, quienes habían llegado al Polo Sur 50 años antes y después de cenar llegó el gran momento, nos trasladaron hasta el mástil que señala el Polo Sur, situado a unos 700 metros de la base, donde izamos por primera vez nuestra bandera y nos tomamos las fotos de rigor con -25° C, siendo aproximadamente medianoche y con el sol sobre nuestras cabezas.*”

### **(Primera expedición Argentina al Polo Sur, Contraalmirante VGM (RE) Héctor A. Martini – Expedicionario al Polo Sur, BCN 831/2011).**

Se había cumplido un gran objetivo expedicionario planteado como una de las acciones recomendadas del Informe de la Campaña Antártica 1960/1961, producto de un exhaustivo análisis, planeamiento y una ejecución detallada y precisa. ¿Pero cuándo había iniciado la Argentina ese camino al Polo Sur? ¿Era sólo la respuesta a un Plan Anual? Ciertamente no, la Argentina había iniciado ese camino casi 60 años antes.

En 1904, por decreto del entonces Presidente Julio A. Roca, el país se hacía cargo de las instalaciones de investigación en la Isla Laurie del grupo Orcadas del Sur, construidas por el Dr. William Speirs BRUCE en marzo de 1903.

## Primeros vuelos argentinos en la Antártida

A partir de entonces comenzaron las periódicas Campañas Antárticas y la habilitación de refugios y Destacamentos Navales que fueron generando experiencias y conocimientos científicos, que a su vez le permitieron a la Armada ir extendiendo en cada verano sus derrotas de exploración y reconocimiento hidrográfico.

Una década después, la Armada abordó la conquista de la tercera dimensión, al recibir la orden del Presidente Victorino de la Plaza en febrero de

1916, de crear el “Parque y Escuela de Aerostación y Aviación de la Armada” en Fuerte Barragán, con dependencia directa del Ministro de Marina.

A partir de allí y de la cesión de material de la Misión Aeronáutica Italiana, la Aviación Naval creció de manera constante y al llegar la década de los años 40 estaba bien constituida tanto en organización, material de vuelo y pilotos, mecánicos y tripulantes.

En la primera mitad del siglo pasado, más precisamente el 20 de diciembre de 1928 el explorador y piloto Australiano Sir George Huber Wilkins, acompañado por el piloto Estadounidense Carl Ben Eielson volaron por primera vez en la Antártida desde la laguna interior de la isla. Decepción. Esto fue seguido en noviembre de 1929 por el vuelo a las inmediaciones del Polo Sur del Almirante de la Marina de los EE.UU. Richard Byrd y luego en diciembre de 1935 por el piloto y explorador Lincoln Ellsworth y su navegante y copiloto Herbert Hollick-Kenyon, que realizaron por primera vez un intento de vuelo Trans Antártico.

A fines del año 1941 al organizarse la IV Campaña Naval Antártica argentina, expedición que se prolongaría por espacio de tres meses, y en el más estricto secreto, se planificó y se concretó el primer vuelo argentino sobre las tierras Antárticas, que tenía como objetivo principal la realización de un relevamiento aerofotográfico, cartográfico y de balizamiento.

Esta misión se cumplió con un avión de instrucción avanzada de la Aviación Naval, el Stearman 76D-1 matrícula 1-E-41, tripulado por el Teniente de Fragata Aviador Naval Eduardo Lanusse, el Cabo Principal Mecánico Erick Blomquist, el Cabo Primero Radioperador Antonio G. Silva y el Cabo Segundo Aeronáutico Mecánico Mario A. Pape.

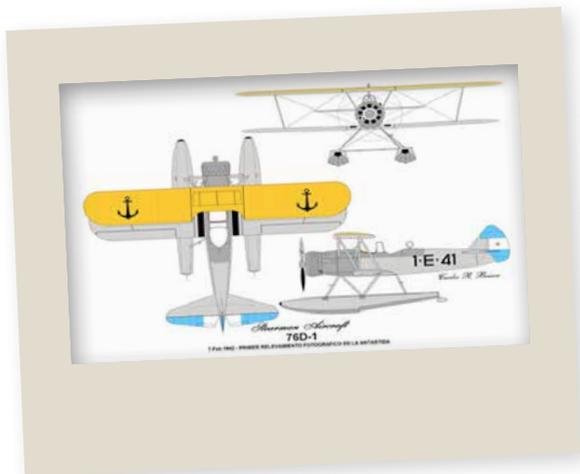
Los aviones Stearman 76-D1 se habían incorporado entre 1936/37 para la instrucción y para esa misión se instalaron en el E-41 los adelantos radioeléctricos del momento: un transmisor-receptor y un radiogoniómetro manual que le permitía de manera permanente tomar una marcación a la señal emitida por el buque que el operador recibía de manera audible. Se llevó también una cámara fotográfica de buena resolución, modelo F-8 y un laboratorio de campaña para revelar en navegación las fotografías obtenidas.



*Hidroavión Stearman 76D1, en Is. Decepción-1942 (Instituto Aeronaval)*

El buque elegido para el transporte fue el ARA “1° de Mayo”, un pequeño buque auxiliar de transporte de materiales y equipos, construido en Alemania en 1894 y con su popa acondicionada para llevar a cielo abierto al Stearman sobre una cuna estructural de madera.

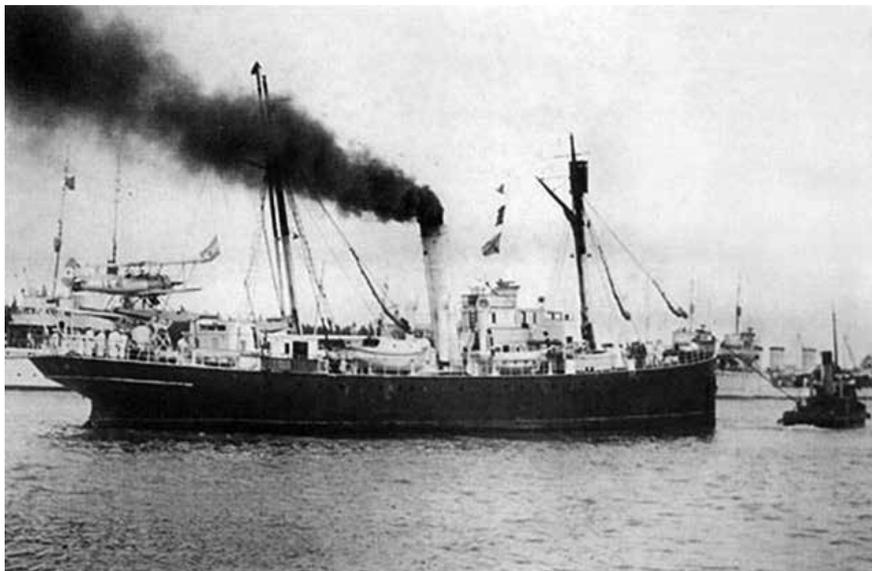
Zarparon de Buenos Aires el 14 de enero de 1942 con el buque al mando del Capitán de Navío Alberto Odera y como Segundo Comandante el Capitán de Fragata Luis García. Luego de varias escalas en la costa patagónica, alcanzaron la Isla Decepción el 06 de febrero y el día 07 se concretó el primer vuelo de un avión Argentino sobre el territorio Antártico.



*Stearman 76D-1  
Lámina del Instituto Aeronaval*

La navegación siguió hacia el archipiélago Melchior y luego hacia las Islas Argentinas. Regresaron a Buenos Aires el 22 de marzo con la satisfacción de haber concretado una hazaña para la Nación y dispuestos a regresar en vuelo a Puerto Belgrano, su base de operaciones natural.

Desgraciadamente la operación tuvo un final inesperado y trágico, al despegar de una calle del puerto de Buenos Aires y ante los ojos atónitos de numeroso público y familiares, a las 09:15 del 10 de abril el avión se encontró con unos cables aéreos contra los que impactó, cayendo al suelo e incendiándose, falleciendo de manera instantánea el Teniente Lanusse y el Cabo Blomquist poco después.



*El ARA "1° de Mayo", zarpa de Buenos Aires (Instituto Aeronaval)*

A partir de ese año 1942, la actividad fue continua y año a año alcanzaron objetivos que fueron previamente planificados y concretados por aviones y pilotos de la Armada.

En febrero de 1943, zarpa nuevamente el 1° de Mayo, al mando del Capitán de Fragata Silvano Harriague, ahora con el Stearman 1-E-42 y con la tripulación compuesta por: Alférez de Navío Cristian R. Beláustegui, Cabo 1° Radio Alfredo Ardizzi y Cabo 2° Mecánico Ángel Bossero.

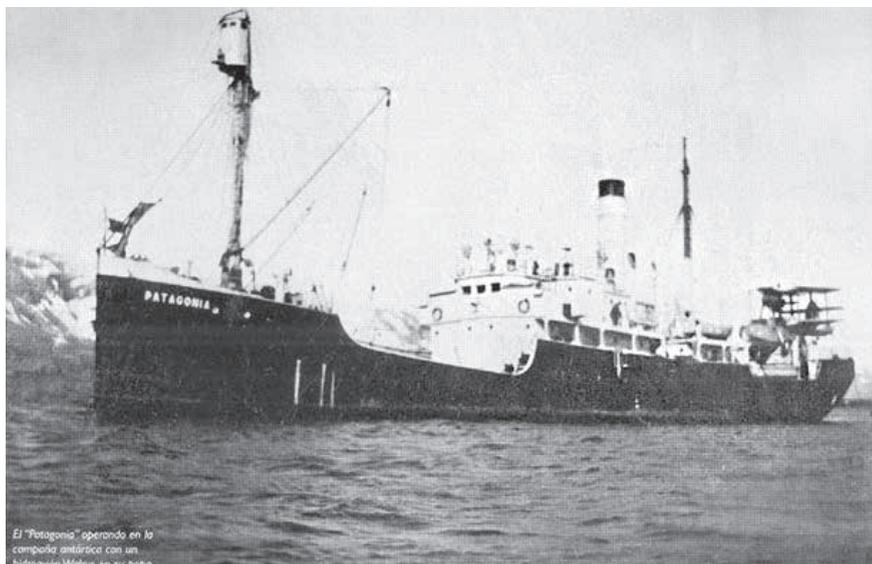
Es interesante notar que uno de los objetivos de esta campaña fue analizar desde el punto de vista geológico, si las islas y archipiélagos del arco antillano austral, son prolongación de la masa continental americana. Situación que hoy está absolutamente probada y demostrada.

Se volaron más de 20 horas en las difíciles condiciones de un avión con cabina abierta.

En marzo de 1947 a bordo del ARA "Patagonia" al mando del Capitán de Corbeta Leandro M.B. Maloberti se traslada un avión un poco más apto, ya que tiene su cabina cerrada en el fuselaje, es el Supermarine Walrus 2-O-24, cuya tripulación está compuesta por: Teniente de Fragata Oscar Tachella, Cabo 1° Mecánico R. J. Román y el Sr. Pedro Pouchulú fotógrafo. Una de las tareas asignadas fue, intensificar la actividad aérea de reconocimientos y comenzar a usar la aerofotogrametría en los levantamientos hidrográficos, tarea esta que decidirá la incorporación de aviones y equipos aptos para cumplir ese tipo de relevamientos por la próxima década.

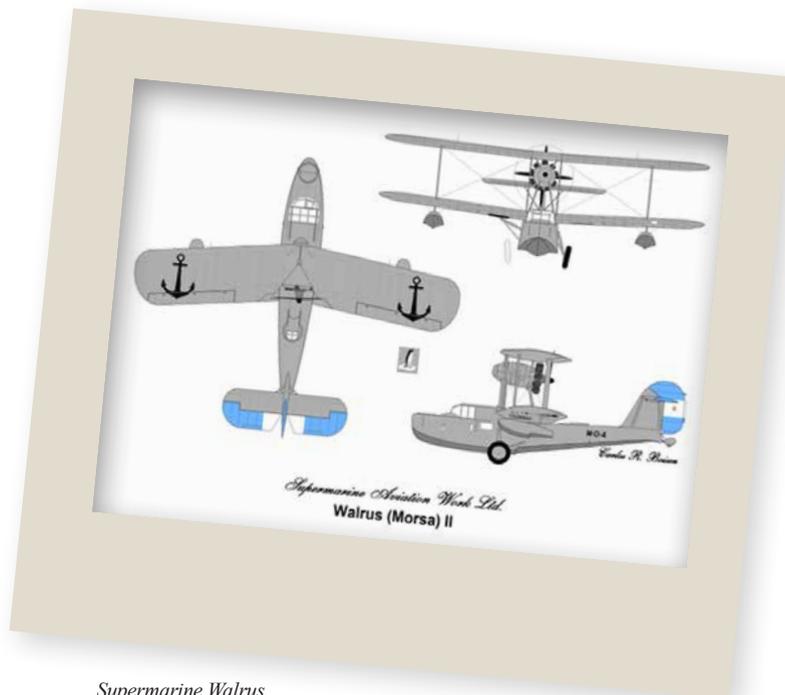


*Avión Walrus M-O-2 en Is. Decepción (Instituto Aeronaval)*



El "Patagonia" operando en la compañía antártica con un hidroavión Walrus en su popa

Transporte ARA "Patagonia, con el Walrus y sus alas plegadas sobre su popa (Histarmar)



Supermarine Walrus  
Lámina del Instituto Aeronaval

## Cruzando el Círculo Polar Antártico

Hacia fines del año 47, poco antes de comenzar el verano, un vuelo se convertirá en un hito trascendente para la Armada y la Nación Argentina.

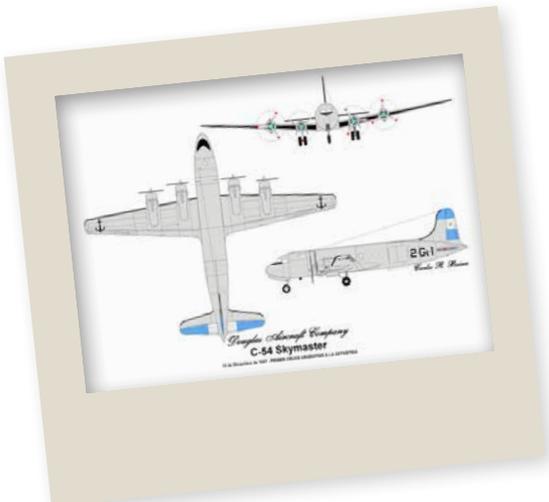
Habían trascurrido cinco años de vuelos antárticos con pequeños hidroaviones embarcados que habían permitido adquirir experiencia en meteorología y condiciones extremas de operación y todo eso debía capitalizarse en una operación más ambiciosa: era necesario intentar volar de manera directa entre el Continente y la Península Antártica, para demostrar que construyendo una pista apta esos vuelos se podían cumplir sin demasiados inconvenientes.

Para ello en los últimos meses de 1947 el Comando de la Aviación Naval inició los preparativos para la misión que implicaría despegar desde una base en la Patagonia, alcanzar el Círculo Polar Antártico y regresar a la base de salida, en un vuelo sin escalas.

Los dos objetivos definidos fueron:

- Estudio de la operación aérea en la zona del Círculo Polar
- Obtención de experiencias prácticas de vuelo hacia y desde la Antártida sin escalas intermedias.

El avión elegido fue un Douglas DC-4, (versión militar C-54) cuatrimotor de largo alcance equipado con tanques auxiliares de combustible ubicados en el fuselaje, matrícula 2-Gt-1 llegado al país durante 1946.



*Douglas C-54 Skymaster - Lámina del Instituto Aeronaval*

Su tripulación estuvo compuesta por: Comandante de la Aviación Naval Contralmirante Gregorio Portillo, Comandante de avión Capitán de Corbeta Gregorio Lloret, Capitán de Corbeta Mario de Ugarriza, Teniente de Navío Jorge Bassi, Capitán de Corbeta Médico Alfredo Walker, Suboficial 2° Mecánico Luis A. Muiño, Cabo Principal Mecánico Mario Pape, Cabo Principal Mecánico Antonio González, Cabo Principal Radio José Lezana, Cámara y filmación Sr. Pedro Pouchulú.

Se estableció la base de despegue en el aeródromo Luis Piedrabuena, en Santa Cruz, dotado de una estación meteorológica y una de radio transmisiones.



MIEMBROS DE LA EXPEICION AEREA A LA ANTARTIDA ANTES DE DESPEGAR CON EL AVION "2-Gt-1" DESDE LA BASE DE OPEACIONES CTE. LUIS PIEDRABUENA, EN EL TERRITORIO DE SANTA CRUZ.

*Archivo Instituto Aeronaval*

El 13 de diciembre de 1947 a las 04:45 se inició el vuelo, se atravesó sobre el estrecho de Drake un frente de tormenta, se sobrevoló el destacamento Decepción y luego Melchior y a las 13:47, se alcanzó el Círculo Polar Antártico. Se regresó en vuelo directo desde más al sur del Círculo Polar hasta Piedrabuena, donde se aterrizó a las 20:15, resultando el vuelo de 15 horas y 30 minutos en el aire, siendo la primera vez en el mundo que despegando desde el Continente Americano se alcanzara el mencionado Círculo Polar sobre el paralelo 66° 33'45.9" al sur del Ecuador.

Al haberse cumplido con todo éxito la tarea, quedó demostrado que ya no habría destacamentos aislados en el invierno y que la Armada podría reabastecerlos por modo aéreo cuando se lo necesitara.



*Avión Douglas C-54 (DC-4) en Piedrabuena, en fecha cercana al vuelo  
Foto Archivo Instituto Aeronaval*



*Derrota cumplida  
por el 2-Gt-1,  
en su vuelo - Lámina  
Instituto Aeronaval*



*Emisión Correo Argentino, en Homenaje al 60° Aniversario del Primer vuelo desde la Argentina a la Antártida. Sobre original archivo Instituto Aeronaval.*

## Continúan las actividades aéreas en la Antártida

El 12 de junio de 1947 los gobiernos de Chile y Argentina acordaron una Declaración Conjunta respecto de la Antártida Sudamericana, hasta tanto se pactara, mediante un acuerdo amistoso, la línea de común vecindad entre sus respectivos territorios antárticos.

Para llevar a cabo sus objetivos, la Armada envió una Fuerza Naval de seis buques, de los cuales tres eran transportes. En uno de ellos el, ARA Pampa al mando del Capitán de Corbeta Oscar H. Rousseau, era trasladado el avión Walrus M-O-2 teniendo como tripulantes y mecánicos a:

Teniente de Navío Osvaldo Guaita, Teniente de Corbeta Gregorio Díaz Echeverría, Cabo Principal J. Larrea, Cabo 2° Roberto Chaparro, Cabo 2° Raúl Pérez, Cabo 2° Bernardo Pensa y Marinero 1° Jaime Lenua.

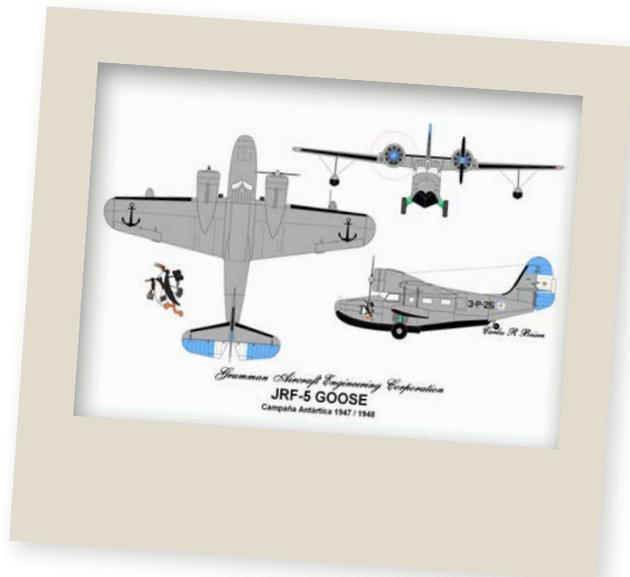
Zarparon desde Buenos Aires y Puerto Belgrano a medios de noviembre y regresaron a sus apostaderos a fines de marzo de 1948.

Tenía como tarea, fotografiar ambas costas de la Is. Decepción (mosaico y panorámicas) y realizar vuelos de reconocimiento, para lo que empleó 40 horas de vuelo.



*Transporte ARA Pampa (Histarmar)*

Pero a partir de 1950 y en seis campañas más de verano, a la Aviación Naval se le ordenó una tarea titánica, efectuar el relevamiento aerofotogramétrico de la Península Antártica y de las Islas Shetland del Sur. Para ello se eligió un modelo de avión pequeño compacto y anfíbio, que le permitiría operar desde cualquier espejo de agua tranquila y despejada de hielos. Equipado con un sistema de cámaras Fairchild T3A, campaña tras campaña se obtuvieron más de 3500 imágenes que permitieron la restitución geodésica y la elaboración de cartas de alta precisión, que se utilizan aún hoy en día. El avión fue el Grumman Goose JRF6 B que, con un alcance de más de 1300 km, pudo operar con el apoyo de buques de superficie, desde casi cualquier lugar de la Península.



*Grumman JRF-5 Goose  
Lámina Instituto Aeronaval*



*Grumman Goose, en operaciones en la isla Decepción – Inst. Aeronaval*



*Grumman Goose, subiendo a la playa en Decepción – Inst. Aeronaval*

En diciembre de 1951 daba comienzo la decimoquinta Campaña Antártica, que se prolongaría hasta fines de marzo de 1952. Si bien el objetivo general era continuar con el despliegue de exploración hacia el Sur, al Grupo Aéreo de Reconocimiento se le había ordenado una tarea especial.

### El enlace aéreo

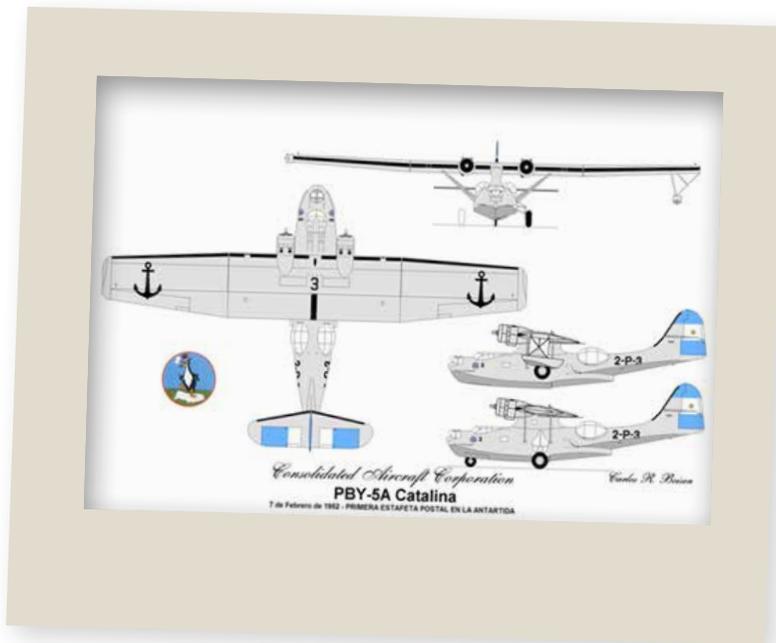
Basada en las experiencias adquiridas en 1947 durante el vuelo del cruce del Círculo Polar Antártico, la Aviación de la Armada estaba decidida a inaugurar la ruta aérea entre el continente y la península, que se extendía a lo largo de 1000 km de distancia en una zona de condiciones meteorológicas extremas y condiciones de supervivencia y rescate casi imposibles.

Los aviones utilizados fueron el 2-P-3 y el 3-P-5, quedando como relevo el 2-P-6 en la Base Aeronaval Río Grande. Al 3-P-5 como equipo nuevo y avanzado se le agregó un radar aéreo APS-4 /de Banda X que le aseguraba la capacidad de recalar en la isla Decepción, aunque hubiera nubosidad baja.

Ambos cruces estuvieron apoyados por unidades de superficie que estuvieron a 150 Mn al sur de Ushuaia y a 150 Mn de Decepción. Los buques fueron, en el primer cruce las Fragatas ARA “Sarandí” y ARA Hércules y en el segundo la Fragata ARA Heroína y la ARA Santísima Trinidad. El Aviso ARA Sanavirón se constituyó en buque de apoyo en Decepción.

El 07 de febrero de 1952, luego de un detallado prevuelo meteorológico, a las 10:00 decolaron ambos aviones a plena carga desde la Base Aeronaval Río Grande, en Tierra del Fuego.

Cumplieron el vuelo a 300 m de altura y por debajo de la capa de nubes para asegurarse el no formar hielo en las alas y la cola. A las 14:10 el radar detectó la Isla Smith a 75 millas náuticas de distancia, en 40 minutos más sobrevolaron la entrada de la Isla Decepción y poco antes de las 15:00 acuatizaron suavemente en su espejo de agua interior.



*Consolidated PBY-5  
Catalina Lamina Instituto  
Aeronaval*

Los aviones estuvieron amarrados a boyones el 08 y el 09 aunque con algunos problemas por el mal tiempo de esos días, que fueron solucionados por el personal que traía abordo la Fragata ARA Hércules. Con buen pronóstico, el día 10 a las 05:00 y asistidos con dos JATOS ((Jet Assisted Take Off System – Sistema de Cohetes para asistir el despegue)) se elevaron rumbo a Río Grande donde arribaron sin problemas poco después de las 10:00 hs. De inmediato se reabastecieron de combustible y volvieron a despegar rumbo a la Capital Federal. A las 22:30 aterrizaron en Aeroparque, logrando así unir en el día, la Antártida con la ciudad de Buenos Aires.

En este primer cruce el Comando del Grupo fue ejercido por el Capitán de Fragata Pedro E. Iraolagoitia, quien años más tarde sería Presidente de la Comisión Nacional de Energía Atómica.



*Colección del Instituto Aeronaval.  
Trabajo realizado por Aerofila*

*Sobres y matasellos originales de la Primera Estafeta, donados al IA, por la Asociación Aerofila.*



*PBY-5 Catalina acuatizado en Isla Decepción – Archivo Museo de la Aviación Naval*



En vuelo de regreso hacia Base Aeronaval Río Grande – Archivo Museo de la Aviación Naval

Dotaciones		
Comandante del Grupo de Reconocimiento Aéreo (embarcado en el avión 3-P-3)		
Capitán de Fragata Pedro Eusebio IRAOLAGOITIA		
Primer Cruce		
3-P-5	Comandante	Capitán de Corbeta Edgardo Samuel ANDREW
	Copiloto	Teniente de Fragata Halfdan C. HANSEN
	Navegante	Teniente de Corbeta Alfredo MARTINEZ MAGANA
	Navegante	Teniente de Corbeta Néstor DIAZ QUIJANO
	Mecánico	Suboficial Auxiliar José Eugenio PARISI
	Radiooperador	Suboficial Auxiliar Basilio Pablo DIGNANI
	Ayudante Mecánico	Cabo Mayor Felipe BENENATTI

*Listado de los tripulantes -*

*Historia de la Aviación Naval Tomo IV Vol. 1*

2-P-3	Comandante	Teniente de Navío	Guillermo Jorge CAMPBELL
	Copiloto	Teniente de Fragata	Guillermo Heraclio FERREIRA
	Navegante	Teniente de Corbeta	Roque Esteban BERTEA
	Navegante	Teniente de Corbeta	Edmundo Aridio GRIMAUX
	Mecánico	Suboficial Auxiliar	Wilfredo H. CIARALLO
	Radiooperador	Cabo Mayor	Guillermo CAREGLIO
	Ayudante Mecánico	Cabo Mayor	Héctor S. PUGLIESE
Segundo Cruce			
3-P-5	Comandante	Capitán de Corbeta	Edgardo Samuel ANDREW
	Copiloto	Teniente de Corbeta	Ramón Amadeo CORVERA
	Navegante	Teniente de Corbeta	Rosendo Eduardo LEIVA
	Navegante	Guardiamarina	Eldo Jesús BUZZO
	Mecánico	Suboficial Principal	Saúl LAGHARI
	Radiooperador	Subo. Principal	Jesús LAGUNAS
	Ayudante Mecánico	Cabo Mayor	Blas HALL
2-P-3	Comandante	Teniente de Fragata	Guillermo Heraclio FERREIRA
	Copiloto	Teniente de Corbeta	Alfredo Roberto DEL FRESNO
	Navegante	Teniente de Corbeta	Lionel MARTIN
	Navegante	Guardiamarina	Eduardo Esteban PEREZ-TOMAS
	Mecánico	Suboficial Auxiliar	Luis Bernardo CABRERA
	Radiooperador	Suboficial Auxiliar	Juan Daniel AFONSO
	Ayudante Mecánico	Cabo Mayor	Augusto R. SCHULZE

El segundo cruce se realizó casi un mes después el 02 de marzo y tal como en el vuelo anterior se realizó desde Río Grande. Los mismos dos aviones

salieron a las 09:00 rumbo a Decepción. Llegando a la mitad de la ruta, la meteorología empeoró severamente teniendo que descender hasta los 70 metros de altura, para colmo de males estando próximos a recalar sobre la isla el motor izquierdo del 3-P-5 empezó a perder aceite y a despedir humo.

A las 14:00 y, aun humeando el comentado motor, ambos aviones acuatizaron sin inconvenientes. Desde allí en los días subsiguientes exploraron las rutas de navegación hasta Bahía Margarita y colaboraron con el despliegue de las unidades de superficie. Finalmente, el 06 de marzo a las 10:20 decolaron rumbo al Norte, aterrizando en Río Grande a las 16:00 dando fin a la campaña de ese verano.

El 12 de marzo de 1953 todas las tripulaciones fueron recibidas por el Presidente de la Nación, General Juan Domingo Perón, quien destacó el valor y la importancia de lo realizado y alentó la necesidad de renovar el material para que se aumentara la seguridad y eficacia de los cruces.

Como sucediera en ocasión de otros destacados eventos, todos fueron realizados por hombres a los cuales el destino había puesto en esa posición y con el material del momento, dando muestra de la aptitud y eficacia del personal de la Armada.

### **Continúan las campañas antárticas de verano**

En las campañas de los próximos años, entre 1953 y 1958, se utilizaron los Grumman Goose para continuar los relevamientos aerofotográficos, se operó por primera vez con un helicóptero Sikorsky S-51 (LV-XXV) civil desde el ARA Bahía Aguirre, se incorporó el rompehielos ARA Gral. San Martín, se adquirieron tres helicópteros Sikorsky S-55 y se sostuvo la operación de bases y destacamentos camino al Año Geofísico Internacional (A.G.I., 1957-1958). También se dio apoyo a los cruces de aviones de la FAA (Avro Lancasterian “Cruz del Sur”).

La potente combinación operativa del empleo del rompehielos y los helicópteros embarcados le dio a la República Argentina capacidades de apoyo logístico y de búsqueda y rescate únicas sobre la zona Atlántica del Continente Antártico.



*Rompehielos ARA Gral. San Martín (1954-1979) – Instituto Aeronaval*



*S-55 A Operando a bordo del Rompehielos – Instituto Aeronaval*

Llegamos así a finales de 1957 y comienza la Campaña Antártica de Verano 57/58, que finalizará en marzo de 1958, y que estuvo dedicada plenamente a las tareas de apoyo al A.G.I. En esta campaña se realizó otro vuelo de largo alcance despegando con un hidroavión Martin Mariner PBM-5 el 19 de diciembre desde la bahía de Ushuaia hasta la isla Decepción y en ese mismo día unir Decepción con la ciudad de Buenos Aires, luego de 14 horas de vuelo, estableciéndose otro año más la Estafeta Aeronaval.

La tripulación de cuatro hombres era: Capitán de Corbeta Justiniano Martínez Achával, Teniente de Navío Edmundo Heraclio Acuña, Suboficial Principal Santiago Miguez y el Cabo Principal Dino Ravani.



*Hidroaviones Martin Mariner camino a Ushuaia – Foto Aviación Naval*

Se recibió la Estación Científica Ellsworth de parte de los EE.UU. y el rompehielos trasladó de regreso a Ushuaia (Feb 1958) a los Aviones C-47 USAF (SN 51134 y 49554) del USAF Electronic Test Unit (1957-58) que habían operado allí entre mediados de noviembre de 1957 y mediados de enero de 1958. Esta Estación fue fundamental para el camino al Polo Sur que se cumpliría en 1961-1962 por parte de la Aviación Naval Argentina.



*Embarque de aviones C-47 B norteamericanos, en el ARA Gral. San Martín enero 1958*

### **Archivo Instituto Aeronaval**

Durante las campañas 1958-59 se llevó a cabo un nuevo vuelo de la Estafeta Aeronaval Antártica con Martin Mariner y se embarcaron helicópteros Bell 47 G y Sikorsky S-55. Se desarrolló de manera casi completa el Relevamiento Aerofotográfico y Geodésico de la Zona de la Península Antártica y se puso en funcionamiento la Estación Ellsworth con científicos Argentinos.

Una actividad extraordinaria en el invierno del año 59 fue la búsqueda y reabastecimiento de una patrulla del Ejército Argentino extraviada que iba de regreso a la Base Esperanza desde la costa del Mar de Larsen. En ella intervinieron aviones de la FAA, ARA, Aerolíneas Argentinas y la USAF.

Le cupo en suerte al Avión CTA-2 (ex 2Gt1 de Portillo) al mando del Capitán de Corbeta Guillermo Campbell encontrarla sana y salva a las 12:05 del 15 de junio. Fue uno de los primeros ejemplos de trabajo conjunto y combinado en aras de la salvaguarda de la vida humana en la Antártida.

En la campaña 1959-60 se embarcaron dos helicópteros S-55 y fue una campaña muy difícil por la formación de barreras de hielo compactas durante todo el período, la dotación de la Base San Martín fue relevada por estos helicópteros estando el buque a 100 Mn de la Base. No se pudieron hacer el reabastecimiento ni los relevos de la Base Grl. Belgrano ni la estación Ellsworth ubicadas en la costa más lejana del mar de Weddell.

Al llegar la campaña 1960-61, el relevo y reabastecimiento de ambas bases se constituyó en tarea prioritaria ya que no se habían cumplido en la campaña anterior. Se cubrieron en el planeamiento todas las alternativas en función de la situación del campo de hielo en el Weddell y se embarcaron dos helicópteros S-55 y dos aviones Beaver DHC-2.



*Avión De Haviland DHC-2 Beaver – Instituto Aeronaval*

El campo de hielo del Mar de Weddell estuvo despejado y los relevos y reabastecimientos se hicieron sin novedad, utilizando el tiempo restante disponible para la adaptación y entrenamiento de las dotaciones de ambas aeronaves de cara al desafío de la próxima campaña, el vuelo de asalto hacia el Polo Sur.

## Campaña 1961-62. Primeros argentinos en el Polo Sur

Esta sería una Campaña muy especial ya que, en completo secreto, la Nación había decidido volar hasta el Polo Sur. Recibidas las órdenes iniciales el Comando de Transportes Aeronavales comenzó el análisis y planeamiento de detalle de la operación elevando al Comando de Aviación Naval su apreciación positiva el 05 de septiembre. Los requerimientos logísticos eran importantes y variados y debían estar cumplidos para el 1° de noviembre, allí también estaría finalizada la preparación de ambos aviones.

Los elegidos fueron dos C-47, el CTA-12 y el CTA-15, que habían finalizado sus inspecciones calendarías hacía poco tiempo y tenían disponibles más de cien horas de vuelo cada uno.

Había dos incentivos importantes además del logro en sí mismo:

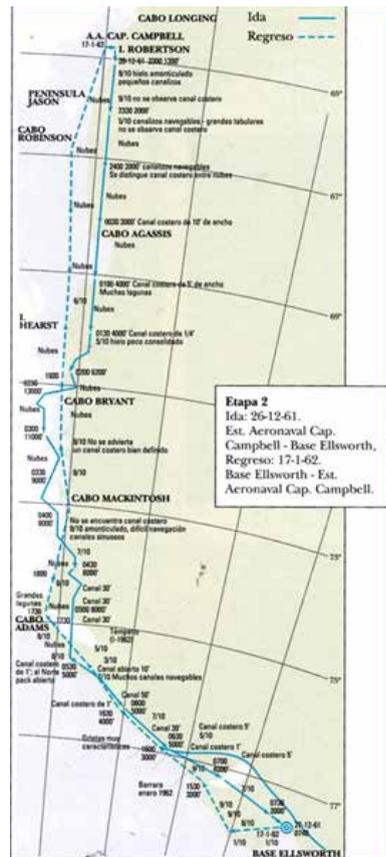
- Explorar la navegación aérea con miras a una ruta transpolar
- Encontrar una ruta alternativa para el reabastecimiento anual de la Base Gral. Belgrano y la Estación Científica Ellsworth, dado que por su ubicación ya habían quedado aisladas en dos campañas anteriores.



*Avión original del vuelo al Polo Sur, restaurado para exhibición y conservado en el Museo de la Aviación Naval, en la Base Aeronaval Comandante Espora (B. Blanca, Pcia. De Buenos Aires)*

Ya hacía casi veinte años que la Aviación de la Armada volaba en la Antártida y se contaba con experiencia adecuada entre sus tripulaciones como para planificar con todo detalle las modificaciones a los aviones y los recursos para asegurar la navegación en esa zona casi desconocida del planeta.

Se definió, que se debían utilizar motores recién recorridos que fueron adquiridos en los EE.UU. se debían agregar tanques auxiliares que permitieran volar hasta como mínimo 16 horas, preparar una cabina para navegación y descanso con calefacción y asientos, instalar esquiés en las ruedas y JATOS, y adquirir equipamiento de supervivencia para el mar y territorio antártico.



Primera y segunda etapas. Cruce del Drake y vuelo hacia Elsworth.

BCN 831, pags. 250 y 251.

El 05 de diciembre de 1961 comenzó la expedición, uniendo en el día la Base Aeronaval Ezeiza y la Estación Aeronaval Río Gallegos. Allí se esperó hasta el día 18 la meteorología adecuada para cruzar el pasaje Drake y a las 05:48 se despegó hacia la Estación Campbell en la Península Antártica. Allí se instalaron los esquíes y se esperó otra etapa de buen tiempo, lo que los llevó a pasar en ese lugar las Navidades de 1961. El 26 de diciembre despegaron hacia la base americana, cedida a Argentina, Ellsworth donde anevizaron luego de diez horas de vuelo.

A partir de allí, luego de tener todo preparado, comenzó la tensa espera para el asalto con seguridad al Polo Sur. Diariamente se comunicaban con la estación Amundsen –Scott en el Polo y requerían la información y pronóstico meteorológico, datos estos fundamentales para poder realizar esa última navegación con éxito. Pasó el Año Nuevo 1962 y siguieron esperando. El 06 de enero, como si fuera un regalo del Día de Reyes, el Doctor Luis Aldaz, Jefe Científico de la Base del Polo Sur y madrileño de nacimiento, les dio las buenas noticias del tan esperado buen tiempo.

Tan preparados estaban que a las 13:05 despegaron los doce hombres en sus dos aviones rumbo al Polo Sur, junto a cuatro científicos norteamericanos que para esa época no habían podido ser recuperados por el rompehielos San Martín que estaba fuera de alcance atrapado en el campo de hielos del mar de Weddell y que habían decidido tomar el riesgo y regresar vía el Polo Sur.

### Las tripulaciones fueron:

**CTA-12:** Capitán de Fragata Hermes Quijada (Comandante)  
Capitán de Corbeta Pedro Margalot (jefe de Operaciones)  
Teniente de Fragata Miguel Grondona (Copiloto)  
Teniente de Corbeta José L. Pérez (Navegante)  
Suboficial 1º Edmundo Franzoni (Mecánico)  
Cabo 1º Elías Gabino (Radioperador)

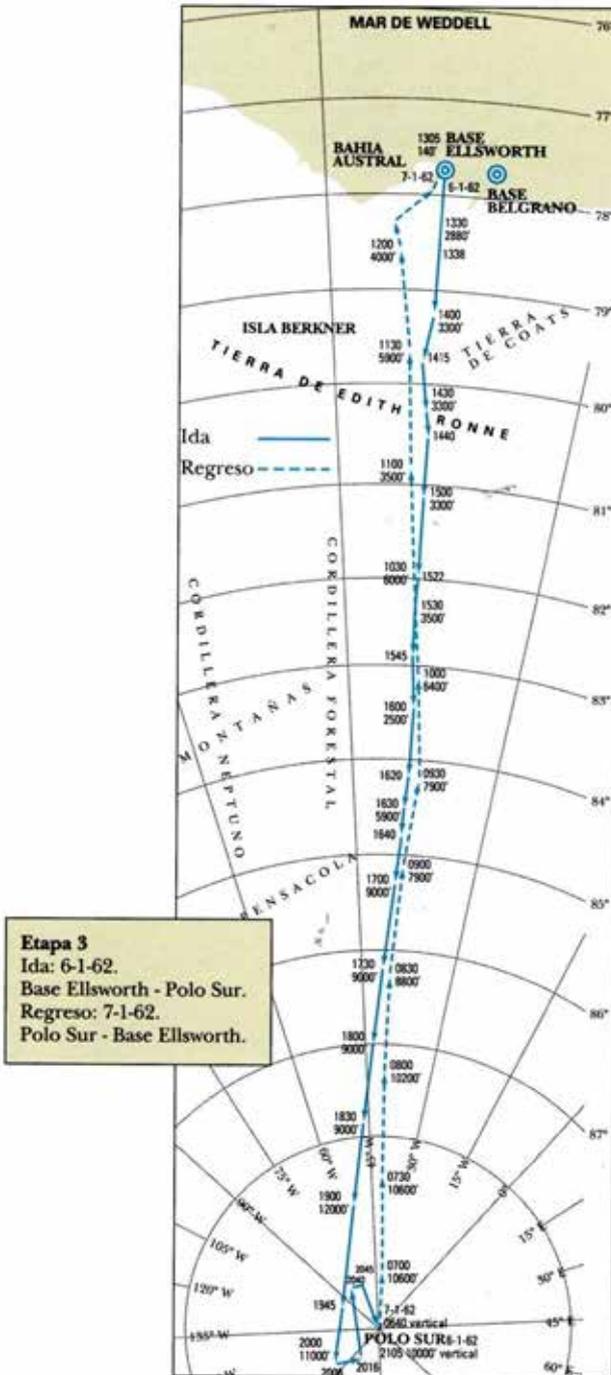
**CTA-15:** Capitán de Corbeta Rafael Cecchi (Ingeniero)  
Teniente de Navío Jorge Pittaluga (Comandante)  
Teniente de Fragata Héctor Martini (Copiloto)  
Teniente de Fragata Enrique Dionisi (Navegante)  
Cabo Principal Ricardo Rodriguez (Mecánico)  
Cabo 1º Raúl Ibasca (Radioperador)



*Tripulaciones completas del 1° vuelo Argentino al Polo Sur. 06 y 07 de enero de 1962,  
Archivo Instituto Aeronaval*

Si bien el CTA-15 tenía un navegador Doppler recién instalado sus datos no fueron confiables y toda la navegación se llevó por rumbo y rectas de sol, tomadas con el sextante periscópico.

Luego de siete horas y diez minutos de vuelo y estando con buen enlace de comunicaciones, la base se negaba a ser avistada por lo que el Capitán Quijada ordenó iniciar una búsqueda cuadrada expandida (trayectoria de búsqueda visual). Primera pierna sin novedad, giro de 90° a la derecha, segunda pierna sin novedad 90° grados a la derecha, la base los ha visto pasar, tercer giro sin novedad y ahora a las 20:45 hs en el comienzo de la cuarta pierna, el Capitán Margalot descubre unos pequeños puntos negros y junto con el otro avión les brota la alegría: ¡lo han logrado! A las 21:15, con tres minutos de intervalo, aterrizan en la pista del Polo Sur. ¡La Misión estaba cumplida!



Tercera etapa Base Ellsworth – Polo Sur; BCN 831, pag.252

Se había concretado un hito en la Historia de la Aviación Argentina y Mundial: nuestra Nación lo había logrado luego de veinte campañas con buques, aviones, helicópteros y personal militar y científico, también se habían hecho sacrificios y esos eran la muestra viva de que la Antártida ¡no perdona jamás!

Fueron muy bien recibidos por las autoridades de la Base, dejaron una placa en nombre de toda nuestra Nación, izaron el pabellón nacional, una frugal comida un breve descanso y a las 06:30 del 07 de enero iniciaron el vuelo de regreso con un largo despegue de 2 minutos y 11 segundos de corrida, producto del peso máximo por el combustible cargado y la densidad de la atmósfera en esa planicie que se encuentra a 3000 m sobre el nivel del mar. Luego de hacer las mismas escalas que a la ida, el 22 de enero los aviones arribaron al Aeroparque Jorge Newbery.

Fueron felicitados por el Señor Presidente de la República Dr. Arturo Frondizi y quedó bien claro que la ruta era factible y se adquirieron infinitas de conocimientos que fueron volcados a toda nuestra comunidad científica e internacional.

El Comandante de la Misión resumió en breves palabras todo su sentir y el de quienes lo acompañaron:

***“El vuelo que hemos realizado, no es mas que una de las tantas misiones que la armada de mi pais cumple sobre estas aguas y zonas desérticas, desde que la primera comision naval invernara en la antartida en 1904”.***

***Capitán de Fragata Hermes Quijada***

La Misión estaba cumplida y ya en marzo la actividad de las Unidades de la Armada y sus Comandos iniciaban su plan de adiestramiento anual, sin pausa en un modesto silencio, planteando nuevas metas y desafíos para contribuir a la exploración y el trabajo científico de la República Argentina. En ese camino habían transitado los últimos 58 años y 20 de ellos habían sido volando en la Antártida.



*Lamina del vuelo completo, Museo de la Aviación Naval*



*6 de enero de 1962. Primer pabellón argentino izado en el Polo Sur. Margalot 2008.*

## Bibliografía

**Martini, Héctor** - Historia de la Aviación Naval Argentina – Tomo IV/Vol. 1 Instituto Aeronaval, Buenos Aires 2011

**Boletín del Centro Naval** (BCN) N° 831, Dic 2011

**Margalot, Pedro F.** “Primeros Argentinos en el Polo Sur” Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires, 2008.

**Martini, Héctor** - La Primera expedición Argentina al Polo Sur–Pag.249 - Página Fundación Histarmar <http://www.histarmar.com.ar> Archivo del Instituto Aeronaval.

**Archivo del Museo de la Aviación Naval.**

**Las láminas son autoría del Señor Carlos Boisen, miembro honorario del IA.**