

## **OPERACIÓN DE LOS GRUMMAN G-21 “GOOSE” EN EL CONTINENTE ANTÁRTICO.**

### **LOS PRIMEROS VUELOS EN LA ANTÁRTIDA.**

El 7 de febrero de 1942, con el despegue de Stearman 1-E-41 piloteado por el Teniente de Fragata Eduardo LANUSSE desde puerto Foster, isla Decepción, la Armada Argentina comenzó a operar en la Antártida con aeronaves, como apoyo a las Campañas Antárticas de Verano, en tareas de aerofotografía, cartografía y balizamiento. Esa actividad requirió también desarrollar puntos de apoyo para los anfibs que eran transportadas por Unidades Navales hasta ese continente.

Por las condiciones meteorológicas cambiantes, no eran aptos los aviones de gran envergadura operando desde Argentina, por ello se utilizaron los anfibs disponibles, Stearman y Walrus, que abordo de diversos buques de la Armada Argentina, comenzaron a trabajar en esas gélidas latitudes para satisfacer distintos requerimientos del Servicio de Hidrografía Naval. Posteriormente se incorporaron los Beaver. La actividad aérea fue muy importante para compilar datos cartográficos.

En la segunda mitad de la década de los años 30, la empresa Grumman, diseñó un anfibo bimotor, equipado con motores radiales, al que denominó G-21 “Goose”. De ala alta con dos flotadores de estabilización y tren de aterrizaje retráctil, plegándose las ruedas en el interior del casco. Destinado al mercado civil con capacidad para transportar hasta 7 pasajeros, fue adoptado en la Segunda Guerra Mundial por la US Navy, la USAAF y la Guardia Costera, realizando tareas de salvamento.

En total se fabricaron 345 unidades que fueron utilizadas por las fuerzas militares de, Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Canadá, Cuba, EE.UU., Francia, Honduras, Gran Bretaña, Japon, Paraguay, Peru, Portugal y Suecia.

En 1946 la Armada Argentina adquirió seis unidades del tipo G-21A/”Goose”/JRF-5/6B, que se incorporaron a la 3er Escuadrilla de Patrulleros de la 2da Escuadra Aeronaval y permanecieron en servicio hasta el año 1956, momento en el que fueron transferidos a la

Prefectura Naval y algunos, obsequiados a Paraguay. En la campaña de 1951, aparecen los Grumman JRF "GOOSE", embarcados en los Transportes A.R.A. "Bahía Buen Suceso" y A.R.A. "Bahía Aguirre". Estos bimotores de poseían mayor alcance y superior performance que los modelos utilizados hasta ese momento y operaban desde isla Decepción y caleta Potter, únicas dos bases en la zona para operar con aeronaves. Por su configuración anfibia, se consideraron aptos para realizar tareas de aerofotografía, exploración, reconocimiento y transporte en la Antártida, ya que por aquellos años, no se disponían de pistas en el continente blanco. Entre 1951 y 1956 se fotografió con estos medios un área aproximada de 75.000 km<sup>2</sup>

### **PUNTOS DE APOYOS.**

El 25 de enero de 1948 se establece el Destacamento Naval Decepción, situado en la bahía 1° de Mayo, Puerto Foster, isla Decepción, Shetland del Sur (Latitud 62° 52' S y Longitud 60° 43' W). Su primer Jefe fue el Teniente de Navío Dn. Roberto Cabrera. En las décadas siguientes fue el principal asentamiento argentino en la Antártida. Desde diciembre de 1967, debido a erupciones volcánicas en la isla, terminó su etapa como base permanente y pasó a ser de uso en verano.

Durante la Campaña Antártica de Verano 1953-1954, se elige la caleta Potter de la isla 25 de Mayo (King George island) para establecer un refugio, destinado a dar apoyo de la actividad aeronaval en la Antártida. Se habilitó el 21 de noviembre de 1953, denominado Potter inicialmente y Estación Aeronaval Caleta Potter (Latitud 62° 14'S y Longitud 58° 40'O). Su primer Jefe fue el Guardiamarina Dn. Julio Tártara acompañado por dos hombres.

### **LOS "GOOSE" EN LA ANTÁRTIDA.**

Relata el sr Capitán de Navío Aviador Naval (R.E.) Edmundo ACUÑA (Promoción 76 ESCUELA NAVAL MILITAR, 1951 y Curso 26 ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL) "En 1954 participé de una larga campaña Antártica, duró desde noviembre hasta abril del año siguiente. Yo, siendo Teniente de Fragata aviador Naval, deseaba ir a la Antártida. Los

aviadores en esa época realizaban fotografías aéreas, para completar los datos faltantes que los Comandantes de buques necesitaban para navegar de manera segura por ese continente, escribiendo en base a esas fotografías el Derrotero Náutico y Aeronáutico. Solicité ser incorporado a la escuadrilla que iba a hacer esa tarea y afortunadamente me designaron”.

“Operábamos desde los buques o desde lugares como Decepción, donde los aviones eran puestos en tierra y lavados a efectos de quitarles la sal, altamente corrosiva para las estructuras. En esa oportunidad, dos Grumman “GOOSE” operaron de caleta Potter. Mi Comandante era el Capitán de Corbeta Martiniano LEGUIZAMÓN PONDAL, Promoción 68. Nosotros por entonces alojábamos en un refugio cerca del cerro Tres Hermanos, una casilla prefabricada de color negro. En ella pernoctábamos las dos tripulaciones de los “GOOSE” en condiciones bastante precarias. El Batallón de Construcciones de la Armada, en 20 días construyó una casa con mayor confort que alojamos hasta el final de la campaña. Un dato histórico de aquella actividad fue cuando, un buen día, nos encontramos que el señor Comandante, Capitán LEGUIZAMÓN PONDAL, estaba pintando por primera vez el nombre” JUBANY”<sup>1</sup> y él nos cuenta que quiso homenajear a su compañero de promoción, desaparecido al realizar un acuatizaje forzoso en el río Santa Cruz. Probablemente, nos contó, al acuatizar en emergencia con viento y marea en contra, las averías que sufrió el avión obligaron a abandonarlo precipitadamente, sin poder inflar del todo el bote que formaba parte de los elementos de supervivencia. Así se rebautiza a ese refugio, originalmente Potter con el nombre de este aviador. El Capitán LEGUIZAMÓN PONDAL, nos dijo también, que lo apreciaba muchísimo a su compañero, que volaba las aeronaves que estábamos utilizando en esa campaña cuando desapareció. Las operaciones se realizaban desde los buques que transportaban a las aeronaves o desde los puntos de apoyo seleccionado, cercano a los sitios que debíamos fotografiar en función del radio de acción de las aeronaves. Si podíamos

---

<sup>1</sup> El “Goose” PGM-2, 0185, JRF-6B, construido en 1942 y empleado por la US Navy BuAer 66346, fue dado de baja el 30 de junio de 1946 e incorporado con matrícula de la Prefectura PGM-2, el 12/6/1947. Operando en la Escuadrilla Aeronaval N°2 de la Armada, quedó semidestruido tras un accidente fatal el 14 de septiembre de 1948 en la costa del río Santa Cruz, falleciendo sus 5 ocupantes, entre ellos el Teniente de la Aviación Naval JUBANY y el Alférez de la Prefectura General Marítima (hoy Prefectura Naval Argentina) BALLESTRA.

acuatizar en próximos a una playa cuya pendiente no permitiera acceder a ella, como Decepción, bajábamos el tren de aterrizaje y una vez puesto en seco, lavábamos con agua dulce al aparato debido a que el agua de mar es altamente corrosiva para los fuselajes; con el tiempo, se construyeron rampas de cemento y eso facilitó la maniobra. Cuando operábamos desde los buques, era muy importante preservar los tubos pitot, pues frecuentemente se rompían en la maniobras para colocarlos en el agua. Las decisiones para esa maniobra, se debían tomar en el instante e in situ, en función de las condiciones hidrometeorológicas y los jóvenes Tenientes, debíamos convencer a los avezados Comandantes de Buques, cosa que no siempre resultaba fácil.”

“Nosotros fuimos los primeros en operar desde Caleta Potter y era un lugar peligroso para decolar o acuatizar, porque cuando el viento rotaba, ingresaban escombros de hielo que podían perforar el frágil metal de la estructura del fuselaje. Tuve la fortuna de ser copiloto del Teniente Corvera, que tenía mucha experiencia en agua y yo aprendí con él a decolar y acuatizar en la Antártida, me dejaba los controles y así pude acumular mi propia experiencia en ese ámbito. Los Grumman “Goose” fueron diseñados para operar en lugares muy protegidos, como los que existen en los Estados Unidos de Norteamérica, así que había que tener muchísimos cuidados para hacerlo en la Antártida, por los vientos cambiantes, las difíciles maniobras para ponerlos en el mar y los escombros de hielo que muchas veces no se ven”.

En estas breves líneas, considero que se plasma la entrega de los hombres que en condiciones precarias y sufridas, nos legaron como se representa a la Patria en el continente Antártico.



De izquierda a derecha: CNAV VGM (R.E.) Juan Antonio IMPERIALE (P88), CNAV (RE) Edmundo Heraclio ACUÑA (P 76; 91 años de edad al momento de la entrevista) CNCD Gabriel Alejandro MUJICA (P 115)



BASE JUBANY 2001 (hoy Dr. CARLINI) Fuente Gabriel Alejandro Mujica.



Destacamento DECEPCIÓN 1990 Fuente Gabriel Alejandro Mujica



Caleta POTTER (invierno 2001) Fuente Gabriel Alejandro Mujica



**GRUMMAN "GOOSE"**

Fuente: [histamar.com.ar](http://histamar.com.ar)

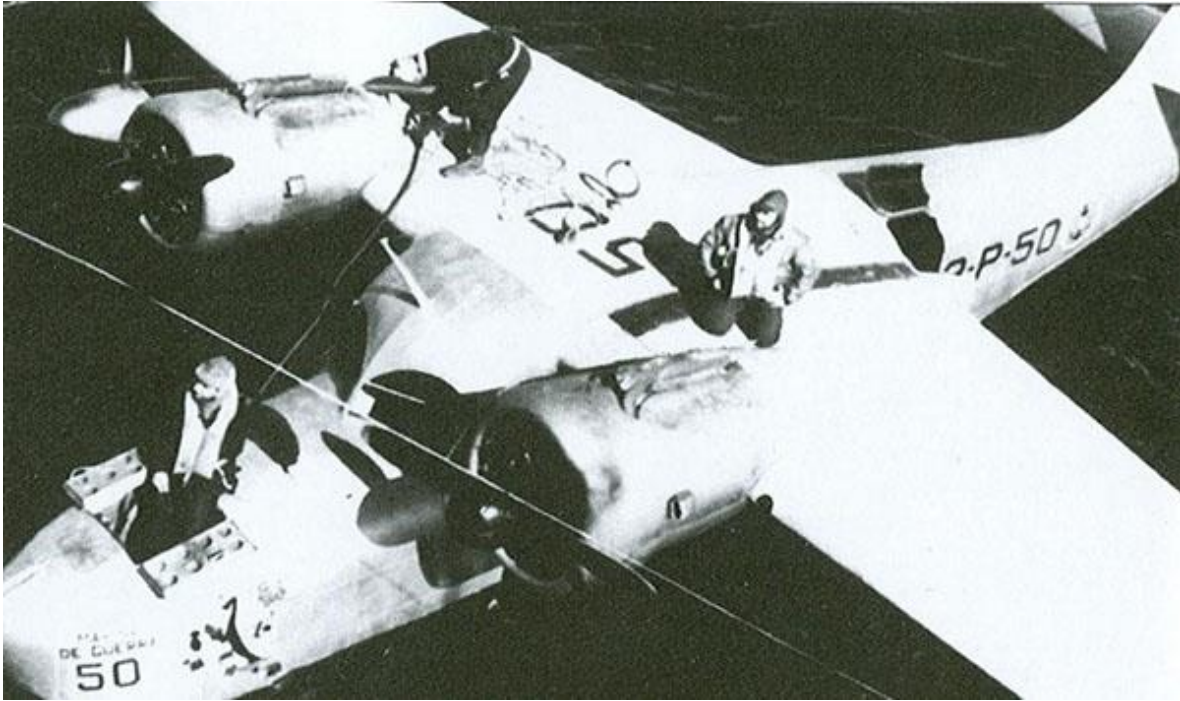


#### **Goose acuatizado en la Antártida**

**3-P-20**, 0184, JRF-6B/Goose MK.IA s/n 1163, construido en 1943, empleado por la Marina Real Británica hasta 1945, devuelto a la US Navy BuAer 0219B, incorporado con matrícula de la Prefectura **PGM-1**, el 12/6/1947, comisionado en la Escuadrilla Aeronaval N°2 de la Armada como **2-P-20** accidentado en marzo de 1948, reparado. En 1952 transferido a la Escuadrilla de Patrulleros 3 de Punta Indio como **3-P-50**, participó de la campaña Antártica 1952/1953, accidentado durante la campaña antártica 1953/1954, reparado, participa de la campaña 1954/1955, asignado en 1955 a la Escuadra Aeronaval 3 como **3-G-6**, desactivado en 1956, dado de baja el 5/12/1960.

**Fuente:** <http://www.amilarg.com.ar/grumman-goose.html>





Fuente: <http://www.amilarg.com.ar/grumman-oose.html>

**PÁGINAS INTERNET CONSULTADAS:**

[http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/AviacionNaval/HIDR-Grumman"Goose".html](http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/AviacionNaval/HIDR-Grumman%20Goose.html)

<http://www.amilarg.com.ar/grumman-oose.html>