

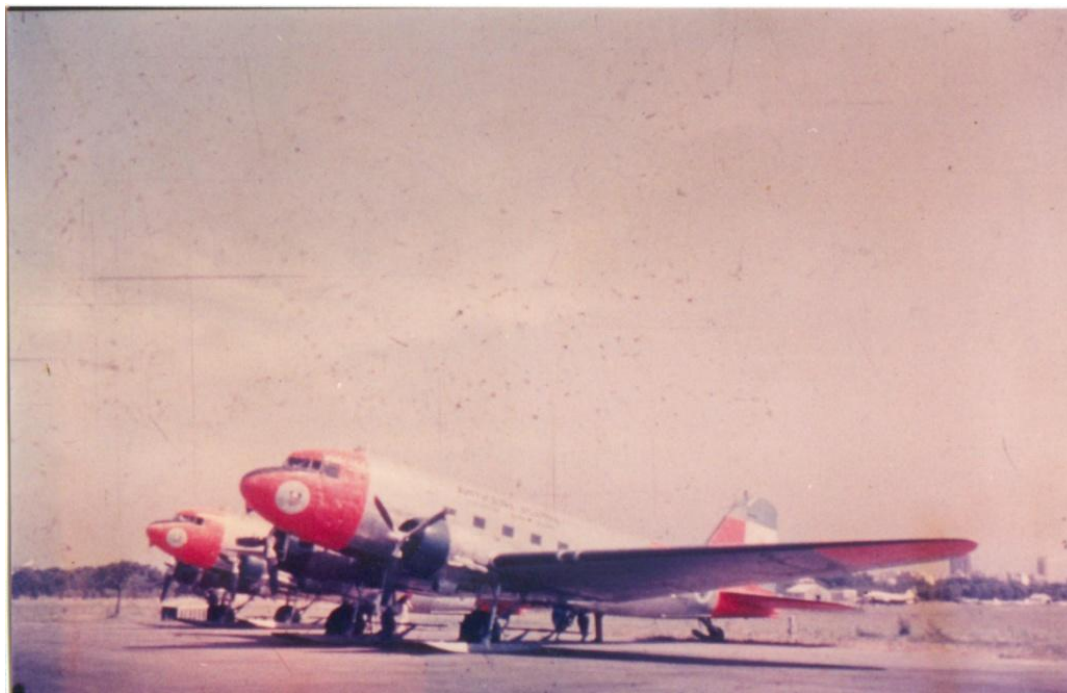
Historia del Avión Naval CTA-12 vinculada al primer aterrizaje argentino en el Polo Sur¹

Alberto Gianola Otamendi

El 6 de enero de 1962, día de Reyes, dos aviones Douglas DC-3, versión C-47, de la Aviación Naval (matriculados como el CTA-15 y el CTA-12 y con las inscripciones respectivas: "*¿Total para qué?*" y "*¿Te vas a preocupar?*") aterrizaron en el Polo Sur Geográfico, en la base estadounidense Amundsen Scott (89 grados 59 min. 51seg. de Latitud Sur).

En el marco de la Campaña Antártica 1961-62 la Armada Argentina (ARA) dispuso la intervención de la Unidad de Tareas 7.8 (U.T. 7.8), llamada "de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico", dependiente de la Fuerza de Tareas 7 (F.T. 7).

Dicha Unidad de Tareas se encargó de efectuar el histórico vuelo al Polo Sur con dos aviones Douglas "DC-3", versión "C-47" (matriculados CTA-15 y CTA-12²), destacados por el Comando de Transportes Aeronavales para dicha empresa, cuyo Comandante era el entonces Capitán de Fragata Hermes José Quijada.



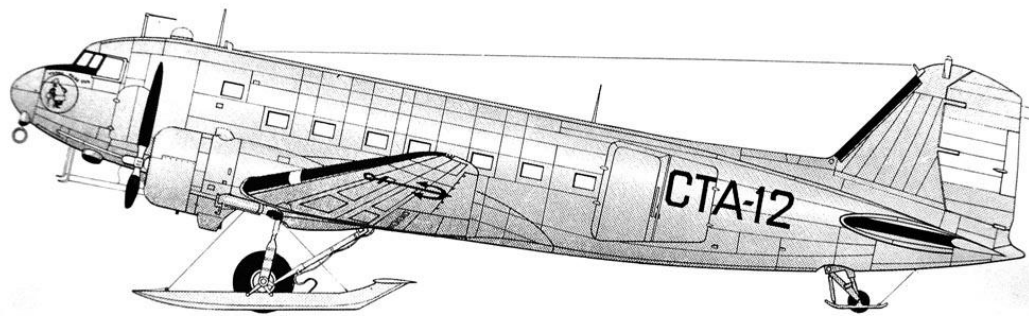
CTA 12 y CTA15 Listos para su expedición polar

En tiempos de motores de combustión interna con cilindros radiales a explosión, aviónica analógica simple de primera generación, aerodinamia básica, los aviones de transporte y carga eran sistemas muy robustos pero elementales. Al momento de la planificación de esta operación, los DC3 eran aeronaves que ya tenían más de 30 años de diseñados y estos fuselajes en particular, más de 20 de servicio en la Armada Argentina.

¹ Tomado de la página web de la Fundación Nuestro Mar (www.nuestromar.org.ar), complementado con fotos y datos de la Historia de la Aviación Naval (Tomo II pág. 654 a 659), el Boletín del Centro Naval (Nro. 831), el Museo Aeronaval, el Instituto Aeronaval y referencias de veteranos de la Aviación Naval, además de la página de Historia y Arqueología Marítima www.histarmar.com.ar y los blogs aerospotter.blogspot.com y aeron-aves.blogspot.com.ar

² La matrícula o indicativo **CTA-12** indica que ese avión es del Comando de Transportes Aeronavales, y es el numeral 12 de esa escuadrilla.

Ambos aviones fueron pintados con una configuración antártica y modificados con el agregado de tanques suplementarios de aceite y combustible, equipos de comunicaciones, se instaló un radar Doppler, un sistema de calefacción (extraído de los viejos “Catalina” –hidroaviones patrulleros PBY5-) y esquís de aluminio bajo las ruedas del tren de aterrizaje principal y se equipó con material de supervivencia (carpas, abrigos, víveres). Un tema preocupante fue reducir el peso lo más posible para dar la suficiente autonomía de vuelo y capacidad de despegue. Todo se hizo en el Taller Aeronaval de Punta de Indio.



Douglas DC-3 (versión C-47) modificado para la expedición al Polo Sur

Las dotaciones fueron seleccionadas cuidadosamente y se adiestraron en la Base de Punta de Indio y en cercanías de Mar del Plata para sobrellevar emergencias y los efectos de “visión blanca” características de la Antártida, además del despegue con cohetes de impulsión suplementaria.

La unidad de tareas quedó finalmente conformada como sigue:

1. Avión CTA-15: Cap. de Fragata Hermes J. Quijada (Comandante de la Unidad de Tareas y del avión); Cap. de Corbeta Pedro F. Margalot (2do. Cte. de la U.T. y Jefe de Operaciones, Navegación y Fotografía); Tte. de Fragata Miguel A. Grondona (Piloto y Jefe de Comunicaciones); Tte. de Corbeta José L. Pérez (Copiloto, Jefe de Meteorología y Ayudante de Navegación); Suboficial Segundo E. C. Franzoni (Mecánico) y Cabo Primero Gabino R. Elías (Radiooperador).

2. Avión CTA -12: Cap. de Corbeta Rafael M. Checchi (Jefe de Ingeniería y Mantenimiento); **Tte. de Navío Jorge A. Pittaluga** (Comandante del avión y Ayudante de operaciones); **Tte. de Fragata Héctor A. Martini** (Piloto y Jefe de Supervivencia); **Tte. de Fragata Enrique J. Dionisi** (Copiloto y Navegante); **Cabo Principal Ricardo M. Rodríguez** (Mecánico) y **Cabo Primero Raúl Ibasca** (Radiooperador).

3. Grupo de Apoyo Terrestre: que a su vez estaba integrado por dos elementos:

3.1 Grupo Matienzo: Tte. de Fragata Médico Pedro E. Barza (Jefe); Cabo Segundo Ramón Jofré; Técnicos: Efrain Zelayeta, Virgilio Fontana, José Di Paola; Conscripto Francisco Vega.

3.2 Grupo Ellsworth: Cabo Primero Gerardo Palladino; Sargento Héctor Farina; Técnicos: Bautista Bulgaroni, Raynundo Chiaperini, Julio A. Líbano, Héctor Paganuzzi, Juan Perlini y René Pesano.

Además de sus propios componentes, la operación fue apoyada por las demás unidades intervinientes en la campaña antártica de ese verano, entre las que se contaron el rompehielos ARA “Gral. San Martín”, el transporte ARA “Bahía Aguirre”, el buque tanque ARA “Punta Médanos”, los buques hidrográficos (avisos) ARA “Chiriguano” y ARA “Sanavirón”, un hidroavión PBM Martín “Mari-

ner", otro Douglas DC-4 (el CTA-2 al mando del Cap. de Corbeta Edmundo H. Acuña³ en el Campo Auxiliar "Capitán Campbell"), dos aviones de Havilland "Beaver" y dos helicópteros Sikorsky S-55 embarcados en el rompehielos.

También apoyaron a los CTA-15 y CTA-12 las bases navales y aeronavales propias en el continente americano y las argentinas y norteamericanas en la Antártida.

Luego, uno de los aviones fue comandado por el ya citado Cap. Quijada, quien era además el Comandante de la Unidad de Tareas y, el otro, por el Teniente de Navío Jorge A. Pittaluga⁴.

Ellos fueron los primeros argentinos en aterrizar en el Polo Sur, una verdadera proeza de la aeronáutica, que sorprendió al mundo, y que figura dentro de las hazañas expedicionarias no sólo argentinas, sino internacionales, y fue realizada por la gloriosa Aviación Naval. Fue la cuarta expedición mundial en llegar por aire a esos confines.

El Capitán de Navío (RE) Pedro F. Margalot, uno de los miembros de esta expedición al Polo Sur, en el Capítulo XVI de su libro "**Primeros Argentinos en el Polo Sur**", a modo de conclusión final, expresa el objetivo de dicha misión con las siguientes palabras: "**El vuelo de los dos aviones navales al Polo Geográfico Sur [...]. Fue una operación largamente meditada, nacida por imperio de la necesidad de buscar una ruta más directa al fondo del Mar de Weddell, a lo largo de la península antártica, de modo tal de ahorrarse muchos días de navegación y ampliar los conocimientos del sector antártico argentino al sur de la barrera de Filchner**".

El itinerario de los citados Douglas DC-3 fue el siguiente: despegaron la ciudad de Buenos Aires el 5 de diciembre de 1961 con destino a Río Gallegos (2.020 Km.) adonde llegaron ese mismo día.

El 18 de diciembre, cuando se presentaron las condiciones meteorológicas adecuadas para ir al Continente Antártico y previa colocación de esquís de aluminio bajo las ruedas del tren de aterrizaje principal a ambos aviones, partieron de Río Gallegos hacia el Campo Auxiliar "Capitán Campbell" (1.560 Km.), lo que insumió un poco más de 8 Hs. de vuelo. Este aeródromo fue construido en la isla de Robertson y el nunatak Larsen por el grupo de apoyo terrestre, llevado por el CTA-2 y el rompehielos ARA "Gral. San Martín".

Ese era el asiento de la entonces Base Aérea Teniente Matienzo, para entonces integrada en forma conjunta con personal de la Armada, el Ejército y la Fuerza Aérea. La Nochebuena y la Navidad los encontró en la mencionada isla. Actualmente ese lugar es mar abierto, debido a la desintegración de la barrera de hielo de Larsen que tenía un espesor de algo más de 250 m.

El 26 de diciembre, cuando nuevamente las condiciones meteorológicas lo permitieron, despegaron de Campbell con destino hacia la Estación Científica Ellsworth (1.700 Km.), cubriendo tal trayecto en 9 Hs. de vuelo. En Ellsworth pasaron Año Nuevo, a la espera de que las condiciones meteorológicas volviesen a ser favorables para emprender la última etapa del viaje.

³ Tenía más de 20 vuelos de cruce a la Antártida.

⁴ Fue también Piloto Naval del portaaviones ARA "Independencia", la primer portaaviones de la Armada Argentina, predecesor del ARA "25 de Mayo". El teniente Jorge Pittaluga falleció en un accidente aéreo el 9 de noviembre de 1965, durante un vuelo operativo, piloteando un avión Corsair matrícula 3-A-204, durante el conflicto limítrofe con la República de Chile por la Laguna del Desierto. Su heroico intento de salvar el avión incendiado le costó la vida. Esa fue una semana trágica para la aviación militar argentina con otros dos graves accidentes aéreos, un Lockheed SP-2H Neptune de exploración de la Armada cayó en Río Grande Do Sul, Brasil, muriendo toda su tripulación y el DC4 - TC48 de la Fuerza Aérea se perdió en Panamá con cadetes de la 31 Promoción de la Escuela de Aviación Militar, con 69 bajas.

Es así como el 6 de enero de 1962 decolaron hacia la Base Amundsen-Scott (EEUU) en el Polo Sur Geográfico (1.350 Km), aterrizando a las 21:10 Hs., luego de 8 horas de vuelo.

No bien aterrizaron, enarbolaron una bandera nacional y descubrieron una placa en homenaje a los exploradores polares, con el siguiente texto: ***“La República Argentina a Amundsen, Scott y sus hombres en el cincuentenario de su llegada al Polo Sur. Homenaje de la Aviación Naval de la Armada Argentina en su primer vuelo al Polo Sur”***.

Al día siguiente, 7 de enero, los dos aviones emprendieron el regreso. Llegaron a Ellsworth luego de casi 6 horas de vuelo.

El 18 de enero, partieron hacia Campbell, donde aterrizaron después de aproximadamente 8 horas de aeronavegación.

Recién el 20 de enero se dieron las condiciones meteorológicas como para abandonar la Antártida. En esa fecha decolaron con destino a Ushuaia adonde arribaron después de 5 Hs. de vuelo. Allí le sacaron los esquís a las aeronaves y, al día siguiente, despegaron con destino hacia el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires, donde aterrizaron el 22, previa escala en la Río Gallegos y en Base Aeronaval Punta Indio. En esta última escala se le volvieron a colocar los esquís a los dos aviones, puesto que ellos representaban el símbolo de la hazaña realizada y era importante que se vieran al llegar a Bs. As.. Así, el 22 de enero de 1962 se dio por finalizada esa exitosa epopeya, todo un verdadero hito de la gloriosa aviación naval.



Hasta 1957 únicamente noruegos y británicos habían llegado hasta el Polo Sur por medio aéreo. En dicho año, los norteamericanos también lo hicieron partiendo desde Australia. Y sólo cinco años más tarde pilotos navales argentinos, lograron una colosal hazaña, similar a la de sus tres antecesores.

El "Héroe del Polo Sur", calificación dada al Capitán Quijada por la prensa nacional y extranjera de la época, no dejó nada librado al azar. Tuvo que sortear, conjuntamente con su avezada tripulación, gracias a su férrea voluntad, su idoneidad y su firme determinación, difíciles obstáculos técnicos y logísticos para lograr la epopeya de aterrizar y decolar dos aviones en el Polo Sur.

Cumplida esta riesgosa y exitosa misión, Quijada declaraba modestamente a un reportero del diario "La Nación", *"Gracias a Dios todo salió bien, hemos pasado la noche en el polo y regresado sin la menor dificultad. Las máquinas han respondido magníficamente"*. Ante la pregunta del redactor: "¿y los hombres?", el intrépido piloto naval respondió: *"Eso se daba por descontado"*.

Para Quijada, nacido en Tucumán el 16 de septiembre de 1920, ésta no era más que otra de las tantas misiones que como aviador tuvo que cumplir desde su ingreso en la Armada el 1° de febrero de 1938. Lo mismo cabe para el resto de su dotación. A así lo reflejó a través de sus palabras alusivas al hecho: *"El vuelo que hemos cumplido, no es más que una de las tantas misiones que la Armada de mi país cumple sobre las aguas y zonas desérticas del extremo sur del globo terráqueo, desde la primera comisión naval que invernara en la Antártida, comandada por el Tte. de Navío Juan Nadaud y el vuelo precursor del Alte. Gregorio A. Portillo, quien en diciembre de 1947 se internara más allá del Círculo Polar Antártico"*. Como todo hombre de destacada inteligencia, coraje y pericia, era sencillo y humilde.

Por ello el entonces Cap. Quijada recibió como distinción honorífica, la medalla al "Mérito Aéreo Antártico", que le entregó el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina de aquella época, por haber sido comandante del primer avión nacional que aterrizó en el Polo Sur.



En el año 1962 el Almirante Quijada y toda la tripulación que lo acompañaba, reafirmaron las bases de la presencia Argentina en la Antártida, que fueron sentadas casi 60 años antes (1903) por otro prestigioso marino, el Almirante Julián Irizar, quien con el grado de Teniente de Navío y al comando de la gloriosa Corbeta Uruguay, rescató de los hielos antárticos al científico sueco Dr. Otto Nordenskjöld, a sus colaboradores, al Alférez de la Armada Argentina José María Sobral y a los naufragos del buque "Antartic".

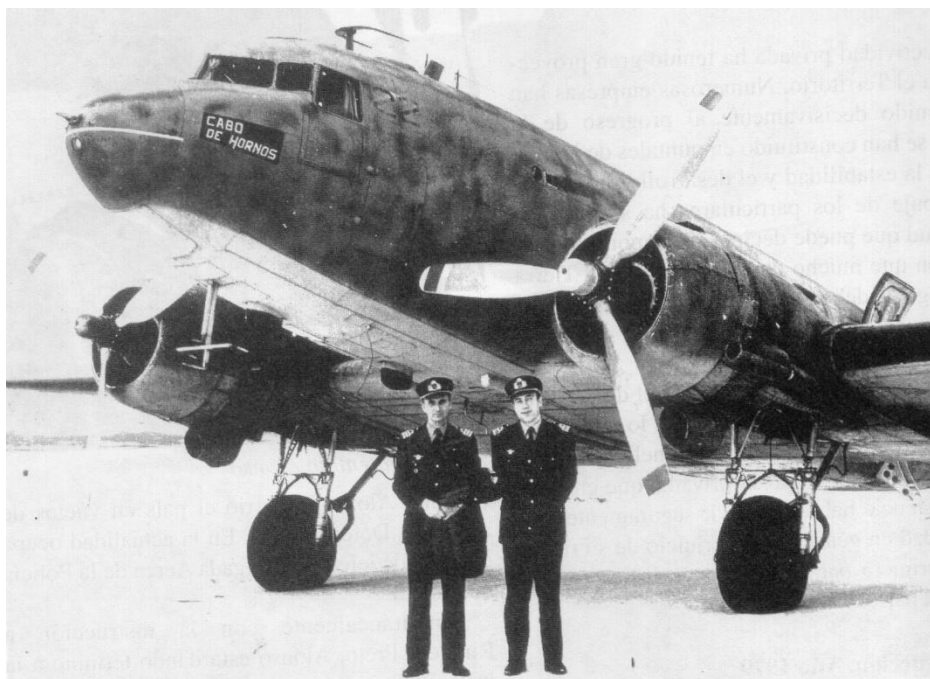
Años más tarde, un 30 de abril de 1973, el Almirante Hermes Quijada fue asesinado por un grupo subversivo autodenominado Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP). A raíz de los conocidos episodios terroristas de Rawson-Trelew de agosto del 1972, Quijada dio un mensaje al país relatando los hechos. Esto constituyó su sentencia de muerte por parte de los guerrilleros.

Por tales connotaciones ideológicas, en octubre de 2009, la Base Aeronaval Río Grande que lo honraba con su nombre, fue red denominada “Pioneros Aeronavales en el Polo Sur”.

El destino de las aeronaves fue dispar. Desafortunadamente el **CTA-12**, resultó destruido por una bomba, cuando se encontraba en la Base Aeronaval Punta Indio, el 3 de abril de 1963, durante el conflicto castrense denominado "Azules y Colorados".

Una réplica del mismo se ha restaurado e instalado en Ushuaia, sobre un fuselaje similar de otra aeronave de la Armada, el **5 -T-22**⁵. Este avión había servido durante muchos años en la Isla Grande de Tierra del Fuego, rebautizado como “Cabo de Hornos” y pintado con un esquema de camouflagé, durante los momentos más álgidos de los conflictos con Chile de la década de 1970.

Fu trasladado en vuelo en 1979 por los Capitanes de Fragata Cortalezzi y Livraghi, para ser instalado como monumento en la Base Aeronaval Ushuaia⁶ al desprogramarse la escuadrilla de DC3 y ser relevada por los nuevos F-28 Fokker, adquiridos en 1978.



El 5-TA-22 “Cabo de Hornos” con sus pilotos CF Livraghi (izq.) y Cortalezzi (der.) al arribar a Ushuaia para ser monumentalizado

⁵ El indicativo o matrícula **5-T-22** indica que es el numeral **22** de la Escuadra Aeronaval Número **5**, y es una aeronave de Transporte.

⁶ Luego fue Estación Aeronaval y actualmente compone la Base Naval Ushuaia “Almirante Berisso”. El nombre del Alte. Berisso recuerda a otra autoridad naval asesinada por terroristas en la década del ‘70.



5-T-22 en Ushuaia

El **CTA-15**, en cambio, logró llegar a nuestros días. Tras su desafectación del servicio en la Aviación Naval Argentina, fue emplazado en la Plaza de Armas de la Base Aeronaval Ezeiza, a principios de los años 70.

Hacia 1999 se encontraba retirado del lugar donde se encontraba expuesto anteriormente y sus alas, motores y timón habían sido removidos, así como sus indicativos e insignias habían quedado parcialmente borrados.



Por esos días se iniciaron las acciones para su traslado al Museo Aeronaval⁷ de la Base Aeronaval Comandante Espora, cercana a la ciudad de Bahía Blanca, Bs. As., donde habría llegado en octubre de 2000, sin alas, para ser reacondicionado para sus muestras.

⁷ Ver www.museoaeronaval.ara.mil.ar aeronaves dentro del “Hangar de restauración”

Actualmente el CTA-15 se halla completamente restaurado y exhibido en el museo, rememorando su aspecto y configuración antártica y honrando sus treinta años de servicios en la Armada Argentina.

