



Douglas DC-3/C-47

Construido para cumplir un requerimiento de American Airlines, el Douglas DC-3 voló por primera el 17 Dic '35. En aquella época se lo denominó DST (Douglas Skykeeper Transport) ya que se trataba de un avión de pasajeros con literas, un lujo ideado para viajes largos. Su vida operacional comenzó entonces para aquella aerolínea con un servicio novedoso y exclusivo que cubría el trayecto Nueva York – Los Angeles en vuelo nocturno. La aeronave tenía un costo asiento/kilómetro de un tercio del de su antecesor –el DC-2–, a la vez que brindaba mayor comodidad y velocidad. La versión diurna con 21 asientos no se hizo esperar y pronto el DC-3 comenzó a extenderse en líneas aéreas de todo el mundo, concediéndose licencias de fabricación a Nakajima (Japón) y a Lisunov (URSS). Este aparato lograba así mayor difusión que cualquier otro avión civil o militar de su época.



Básicamente el DC-3 es un bimotor monoplaneo cantilever de construcción enteramente metálica, a excepción de las superficies de control que tienen recubrimiento textil. Entre sus características operativas están la simplicidad de sus sistemas, su robustez y su sencillo mantenimiento. Se calcula que en total se construyeron alrededor de 11000 de estas aeronaves.

Al iniciarse la II GM, la mayoría de los DC-3 fueron requisados e incorporados a las filas de la USAAF junto a la versión militar, denominada C-47, equipada con piso reforzado, amplias puertas para carga y motores de mayor potencia.

Tanto en este conflicto como en la guerra de Corea y en Vietnam, los DC-3/C-47 sirvieron en múltiples tareas: transporte de carga, de heridos y de tropa, remolque de planeadores, y eventualmente fueron utilizados como bombarderos.

Douglas DC-3	
Dimensiones	
Longitud	19,63 m
Altura	5,20 m
Envergadura	28,95 m
Superficie alar	91,70 m ²
Pesos	
Máximo al despegue	12.700 kg
Vacío	8.100 kg
Carga de pago	2.268 kg
Tripulación	3
Prestaciones	
Velocidad máxima	230 mph
Velocidad de crucero	160 mph
Alcance	2.650 km
Planta motriz	
Número, Marca y modelo	Dos Pratt & Whitney R-1830
Potencia unitaria	1.200 CV

En la Argentina el DC-3/C-47 fue profusamente utilizado tanto en el ámbito civil como en el militar. El grueso de estas aeronaves llegó al país luego de 1945 y operó en casi todas las líneas aéreas locales. Sirvió también como avión ejecutivo en empresas privadas, y uno de ellos –lujosamente acondicionado– fue utilizado durante algún tiempo como avión presidencial. En 1947 se incorporaron 16 de estos aparatos a la recientemente creada Fuerza Aérea Argentina, constituyendo así la columna vertebral del transporte aéreo militar de aquella época.

OPERACIÓN UPSALA (1962)

Entrenamiento Preantártico

Las condiciones y características en el Hielo Continental Argentino, son tan rigurosas y extremas como las reinantes en la Antártida, pero con la innegable ventaja de la casi permanente comunicación en toda época del año con el resto del país.

El hombre en trance de adaptación a la vida antártica no tiene mas posibilidad que intentarla en un medio real de características ambientales más aproximadas a las imperantes en el helado continente Austral. Y todas estas premisas y requisitos están reunidos en el Hielo Continental Argentino, como réplica del hábitat antártico.

¿Qué es el hielo continental?

Corresponde esta denominación a una masa de hielo geológico acumulado desde tiempos inmemoriales en los valles de los Andes Patagónicos, y que forma glaciares y ventisqueros, que en su lento y casi imperceptible deslizamiento gravitacional, alimentan con agua de deshielo las cuencas lacustres interiores.

El hielo Continental Argentino está localizado dentro de los Andes Patagónicos, entre la provincia de Santa Cruz (Argentina) y la chilena de Magallanes, con valles de hasta 60 km. de ancho que conforman lenguas de hielo –más o menos lisas o agrietadas-, cuya profundidad se estima en no inferior a los 1.200 metros.

Esto, en el curso superior de los distintos glaciares que desembocan en los lagos San Martín, Viedma y Argentino – confín aproximado del hielo continental- cuyo caudal de deshielo proveniente de los ventisqueros alimenta, a su vez, a los ríos Chico, Santa Cruz y Coyle.

Estas dilatadas plataformas o mesetas son barridas y azotadas por los fenómenos meteorológicos que en esas alturas y latitudes tienen una violencia y magnitud similar a la más rigurosa climatología polar.

En esta región se encuentran los glaciares Upsala, Ameghino, Viedma y Perito Moreno entendiéndose que es el ambiente más adecuado como réplica del medio antártico, en modo particular por su clima, conformación geológica y topográfica.



Panorámica del glaciar Upsala en 1955

Por estos motivos la Argentina consideró entonces, a través de la Fuerza Aérea, que la zona del glaciar Upsala era la más apta para hacer efectiva su presencia en un medio de difícil acceso como ése.

El Upsala tiene unos 16 km. de largo y más o menos 10 km. de ancho, además el glaciar dista 70 minutos de vuelo de Río Gallegos y algo más de tres horas de Comodoro Rivadavia.

Todos estos antecedentes, favorables para un buen entrenamiento preantártico, motivaron el inicio de lo que se bautizó como "Operación Upsala" que se concretó el 9 de mayo de 1962, con el apoyo de un grupo terrestre, para reconocer y marcar la zona de aterrizaje en el glaciar Upsala, a fin de que el grupo aéreo llevara a cabo operaciones en la misma.

El Grupo Aéreo

Conforme a la planificación prevista, el 29 de mayo de 1962, a la madrugada, levantó vuelo el avión Douglas C-47 matrícula TC-33, aterrizando cerca del medio día en el aeródromo de Lago Argentino, provincia de Santa Cruz.

En la zona, las horas propicias para las operaciones aéreas son las comprendidas en el amanecer y atardecer. El 7 Jun a las 09:33, con viento calmo y óptima visibilidad, el C-47 Tango Charlie 33, comandado por el Cap. Mario Olezza, despega desde el aeródromo de Lago Argentino para cumplir la primera prueba de anevizaje sobre la pista habilitada en el glaciar.

El Grupo Terrestre emite un informe meteorológico vía radio:

"...Viento calmo desde el cuadrante norte a seis nudos; temperatura en superficie: -100 C."

Ligeras turbulencias mecen la masa plateada del C-47 que se aproxima a su propia sombra reflejada sobre el hielo hasta que los esquíes la tocan: después de 420 metros de carrera el bimotor se detiene; son las 10:13.



El TC-33 anevizado en el Upsala es preparado para el despegue

Los rayos del sol, al reflejarse como un prisma sobre el hielo continental patagónico penetran con una policromía de colores. El viento helado golpea el rostro de un contingente de uniformados; un mástil de hierro se ha clavado en el hielo, y al tope, flameando enardecida por la fuerza del viento, la enseña azul y blanca. El buen suceso de la operación, la fundación de la Escuela de los Hielos, es el primer peldaño de una escala cuyo tope se encuentra cientos de millas al sur del Estrecho de Drake. Tal es el secreto anhelo del Capitan del TC-33.

Seguir Al Sur...

De acuerdo a los resultados y experiencias obtenidas el C-47 TA-33 despegó de Río Gallegos, el 2 de noviembre de 1962 y luego de 07:55 hs. de vuelo aterriza en la base antártica Matienzo, Ellsworth y Amundsen-Scott es la meta principal, pero el noble bimotor, que ha forjado el camino hacia el Antártico, no llegará a destino.

Son las 14:50 del 10 Dic '62 en la Base Ellsworth; El Comandante suelta los frenos y activa los cohetes auxiliares iniciando la corrida de despegue. Inesperadamente un tripulante advierte la tragedia y con un grito da la alarma:

–¡Fuego abordo!

¿Qué ha ocurrido? Uno de los jatos (cohetes de impulso), ha estallado y el flujo incandescente del escape ha perforado el fuselaje y alcanzado la cabina principal donde se alojan grandes depósitos auxiliares de combustible.

No hay tiempo que perder: con el alma en los labios, en un momento donde el tiempo parece haberse detenido y frente a la tragedia que se cierne sobre sus hombres, El Com. Olezza se empeña para frenar el avión convertido en una trampa fatal:

–¡Apenas se detenga... todos afuera!– ordena.

Después de 500 metros de carrera, el C-47 se detiene y los tripulantes, en segundos saltan a la nieve y se alejan. Al llegar a distancia segura allí están sus ocho hombres jadeantes pero ilesos. Segundos después vuelven la vista para enfrentar lo inevitable: hongos incandescentes de combustible inflamado se desprenden de los tanques destruyendo el fuselaje y la raíz de las alas. Allí quedan para siempre los restos de una gloria alada, que desde los primeros días de la Escuela pre-Antártica, llevó a los hielos polares –resguardadas en sus entrañas metálicas– a intrepidos aviadores militares. El Tango Charlie Tres Tres quedaba en el suelo antártico, representando a una semilla que geminaría unos años después...

Estación Científica Ellsworth

Un decreto del 17 de septiembre de 1958 designó al Instituto Antártico Argentino para administrar y operar las instalaciones de la Estación Científica Ellsworth, instalada por Estados Unidos sobre la barrera de hielo Filchner, cerca de la base Belgrano, con motivo del Año Geofísico Internacional que se daría por terminado el 31 de diciembre de ese año.

Hasta su último año de trabajo se había continuado con las tareas científicas de años anteriores: meteorología de superficie y altura incluyendo radiación y determinación del anhídrido carbónico del aire; observaciones ionosféricas, silbidos y sondeos de incidencia vertical, rayos cósmicos, auroras, biología, glaciología y fisiología humana.

Durante 1962 también se realizaron varias patrullas para estudiar la barrera de hielo Filchner y completar la red de triangulación Ellsworth-Belgrano, habiéndose llegado hasta la grieta Oeste.

Ellsworth fue inactivada el 30 de diciembre de 1962.

Operación "Glaciar"



La accidentada pérdida del avión TA-33 no logró cambiar los objetivos, insistiendo en el año 1964 en la preparación de otro avión similar, El T-05 (ex TC-31) con las unidades de "cola" y "nariz" del T-21. Este fue bautizado con el nombre de "El Montañés" el 1 de julio, tres días después efectúa anevizajes y despegues de práctica en el glaciar Upsala.

Hasta ese momento nada hacía preveer los días de gloria que le tenía deparado el destino al T-05 en la Antártida.

El DC-3 TA-05 despegó de Río Gallegos y voló a la base Matienzo, el 18 de septiembre, cumpliendo el Servicio de Transporte Aéreo Militar. Es apoyado, entre otros aviones, por el C-54 TC-48, que sobrevuela la base antártica y efectúa lanzamiento con paracaídas de víveres frescos, combustible y repuestos para un grupo electrógeno. Regreso desde Matienzo a Río Gallegos, el 20 de septiembre, sin novedad apoyado por el TC-48, habiendo efectivizado el Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 500 (primer STAM antártico).

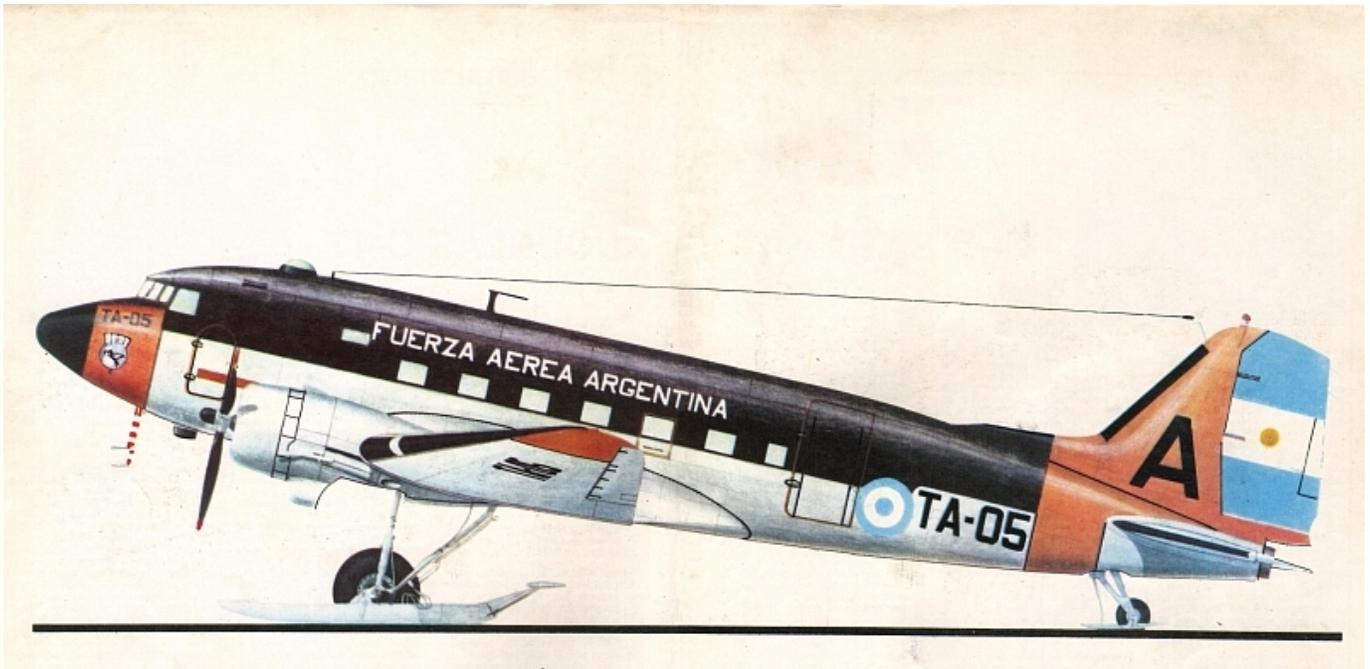
Desde Río Gallegos el 24 de septiembre, voló hasta el N de la bahía Margarita, cruza el Círculo Polar Antártico y alcanza los 70°S sobre el Mar de Weddell, anevizando en la base Matienzo luego de haber recorrido 2300 km. en 10:18 hs. de vuelo. El C-54 TC-48 apoya al TA-05 y con un equipamiento especial a bordo efectúa mediciones de radiación cósmica. Regresando a Río Gallegos el 26 de septiembre, habiendo cumplido el 2° Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 501

Un DC/3 Trimotor..?

Es muy probable que sea el único ejemplar que en la década del 60, fue equipado con "tres" impulsores operativos.

A tal efecto el 14 de diciembre de 1964 voló con sus dos motores originales y una turbina Marbore IIIC-3 del reactor caza Morane Saulnier MS-760 París. Esta, instalada en el cono de cola que entrega 400 kgs de empuje adicional. Para ello se modificó ligeramente la deriva. Se comprobó reducción de la carrera de despegue en un 15%, incremento de la velocidad ascensional en un 37,5%, alcanzando un techo de servicio de 12.500 pies (8500 pies por arriba de los 4000 sin turbina), y aumento del 9% en velocidad de crucero.

También se le instalaron soportes para el empleo de cohetes Jatós para darle mayor empuje en el despegue, transformándose en una máquina aérea que tenía los tres tipos de impulsores que se conoce en el mundo; explosión, turbina y cohete.



Ilustrado por Jorge M. Rodríguez Argañaraz en una lamina central del numero 410 de la revista "Aeroespacio"

"Búsqueda antártica de aeronave accidentada" Vuelo del TA-05, el 2 de octubre de 1965 desde la base Matienzo a base Belgrano para efectuar la búsqueda del avión Cessna 185B AE-205 del EJE, accidentado en la ruta a base Sobral. Ubica la aeronave el 4 de octubre y ante la imposibilidad de anevizaje le arroja cinco bultos con elementos de supervivencia. Regresando a Belgrano sufre la avería de un amortiguador del tren de aterrizaje, quedando inoperativo.

Desde Río Gallegos el 28 de octubre efectúa un vuelo hasta la base Belgrano, un Avro Lincoln B-022 para el lanzamiento de varios bultos, entre ellos repuestos para el TA-05.

"Vuelo al Polo Sur Geográfico" El TA-05 y los Beaver P-05 y P-06 despegan de la barrera de hielos Filchner y vuelan hasta el Polo Sur Geográfico, donde anevizan a las 10:57 y 11:00 horas respectivamente del 3 de noviembre. Primer vuelo y anevizaje de aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina en el Polo Sur Geográfico.

“Vuelo Polo Sur-McMurdo” Lo efectúa el TA-05 en 05:33 hs., el 12 de noviembre, hasta la mayor instalación antártica estadounidense situada frente al Mar de Ross, siendo la primera aeronave argentina en realizar el tramo y aterrizar sobre mar congelado con ruedas.

Vuelo transpolar transantártico. El TA-05 despegó el 24 de noviembre desde la base antártica estadounidense de McMurdo, sobrevuela el Polo Sur Geográfico (desde donde despegan los dos Beaver) y anevizan el 25 en la base Belgrano.

posteriormente, hizo escala en Río Gallegos, completando así el Doble Vuelo Transpolar Transantártico y dando por terminada

la Operación SUR-CAMA. para continuar su vuelo hasta la base aérea El Palomar, arribando el día 20 de diciembre.

“Paco” mascota del vuelo Transpolar Transantartico



Así como el DC-3 fue modificado para el hostil clima antártico, la mascota elegida para tal ocasión, así lo fue también.

Si lo vemos desde el punto de vista real, entendemos que el pinguino es el representante por excelencia del continente blanco, pero lamentablemente no vuela por lo que se agregó un pico de “pato”. Este trae reminiscencias del graznido del ave en vuelo, parecido -tal vez- al ruido de los motores..? o tal vez la "dureza" para dejar de volar, aún cuando el cazador hace blanco sobre él..?

Lo cierto es que sale de un avión y sus huellas vienen de ahí.

En la escena permanece bajo diversos carteles que señalan rumbo a seguir: Buenos Aires, Matienzo, Ellsworth, Polo Sur / Amundsen-Scott..? (no se logra comprender), Upsala. bajo su ala hay una maleta con las siglas FAA y CAMA, esta última nombre "clave" de la operación.



En aquellos tiempos cuando no existía “internet”, el que tenía ansias de hacer amigos virtuales, debía hacerse “radioaficionado”, con cada comunicado que uno hacía confeccionaba una tarjeta llamada “QSL” que se enviaba “Vía Boreau” o “Postal”.

En esta ocasión El Comando En Jefe de la Fuerza Aérea Argentina imprimió “QSLs” recordando la hazaña del TA-05 para que sean enviadas al mundo. La imagen indica que el presidente del Radio Club Bahía Blanca contactó el 17-12-1967 con LU-8HX (mi abuelo) Gabriel Ramos, en las sierras de Córdoba y en la banda de 40 Mts.

Vuelo antártico y primer aterrizaje en Marambio. El 10 de septiembre de 1969 el DC-3 modificado TA-05 vuela desde Río Gallegos hasta la base antártica Petrel donde aneviza. El 27 de septiembre aterriza con ruedas en la pista semipreparada de la isla Vicecomodoro Marambio, siendo el primer bimotor de transporte en hacerlo. Es precedido el 25 por el monomotor DHC-2 Beaver P-03 de la base Matienzo.

Inauguración de la base antártica Marambio. El F-27 TC-77 traslada la comitiva oficial presidida por el Ministro de Defensa desde Río Gallegos hasta la isla Vicecomodoro Marambio, el 29 de octubre, siendo el primer avión de ese tipo en aterrizar con ruedas procedente del continente americano.

Apoya el vuelo el C-130 TC-63. Ese mismo día el DC-3 modificado TA-05 realiza el último cruce del pasaje Drake desde Marambio a Río Gallegos. Queda como avión de dotación asignado a la base Matienzo el DHC-6 T-85.

Tiempo después "el montañés" fue hangarado en algún lugar desconocido hasta que -con buen criterio- fue expuesto en el museo de la Fuerza Aérea en Aeroparque Jorge Newbery (SABE). Con el traslado del museo a su nuevo emplazamiento en Morón, el legendario TA-05 se encuentra actualmente preservado en excelente estado.



El TA-05 en el año 2002 en Aeroparque (SABE)



El TA-05 en su actual emplazamiento MNA Morón 2008 / close-up de "Paco"

Vuelo antártico y primer aterrizaje en Marambio. El 10 de septiembre de 1969 el DC-3 modificado TA-05 vuela desde Río Gallegos hasta la base antártica Petrel donde aneviza. El 27 de septiembre aterriza con ruedas en la pista semipreparada de la isla Vicecomodoro Marambio, siendo el primer bimotor de transporte en hacerlo. Es precedido el 25 por el monomotor DHC-2 Beaver P-03 de la base Matienzo.

Inauguración de la base antártica Marambio. El F-27 TC-77 traslada la comitiva oficial presidida por el Ministro de Defensa desde Río Gallegos hasta la isla Vicecomodoro Marambio, el 29 de octubre, siendo el primer avión de ese tipo en aterrizar con ruedas procedente del continente americano.

Apoya el vuelo el C-130 TC-63. Ese mismo día el DC-3 modificado TA-05 realiza el último cruce del pasaje Drake desde Marambio a Río Gallegos. Quedando como avión de dotación asignado a la base Matienzo el DHC-6 T-85.

Epilogo

Paralelamente a la historia de estas dos aeronaves, va también la de su intrépido comandante, para quien la Fuerza Aérea Argentina F.A.A. le honra permanentemente, incluso a tripulantes, visionarios y legítimos pioneros en la circunstancia de su época, exigidos por la sed del conocimiento y dispuestos a enfrentar las garras del hielo, Hoy, en la historia del sexto continente, junto a los nombres de Scott, Amundsen, Shackleton, Roos y Weddel están también los nombres de quienes partieron desde esta tierra para contribuir a ese capítulo de la historia.

Aunque, en nuestro mundo "virtual" desde Flight Simulator Argentina hemos invertimos el protagonismo en favor de las aeronaves, pudiendo recrear a partir de este momento aquellos vuelos donde la única limitación estaba supeditada al momento en que alguno de los "dos" -hombres y/o maquinas respectivamente- pusieran punto final.

El Vicecomodoro (R) Mario Luis Olezza se "Reunió" con el TC-33 el 3 de junio de 1977, pues perdió la vida en el conurbano bonaerense volando en el ámbito civil. Paradójicamente ambos dejaron este mundo en circunstancias trágicas.

El TA-05 les sobrevive como testigo de aquella época donde el continente blanco en su momento fue la ultima frontera.

Daniel Lobos (dannify)
dannify@flightsimulator.com.ar



Copyright©2008 Flight Simulator Argentina y FSA Work Group

Bibliografía e Imágenes

Asociación de tripulantes de transportes Aéreos A.T.T.A.

Fundación Marambio

Revista Aeroespacio

Guillermo Hausser (hijo)

William Sierra

Albert