

Recuerdos del vuelo transpolar de Aerolíneas Argentinas

Este vuelo dejó muchos recuerdos para quienes lo hicieron, pasajeros y tripulantes, que lo recordamos

Para quienes no tuvieron la oportunidad de volar esa ruta, compartimos algunas fotos y una reseña del emblemático vuelo.

El 7 de julio de 1980, [Aerolíneas Argentinas inauguró su ruta transpolar hacia Oceanía](#), partiendo desde Ezeiza con el Boeing 747-287B, matrícula LV-MLR.



Se trató de un vuelo no regular, de carácter promocional, haciendo escala en Río Gallegos y aterrizando en Auckland. Al día siguiente, la aeronave continuó hasta Hong Kong.

La ruta regular a Auckland se inició el 5 de septiembre de 1981, con una frecuencia mensual, partiendo desde Ezeiza el primer sábado de cada mes.

La ruta con el Jumbo 200

Durante los años siguientes, el vuelo se realizaba con las aeronaves Boeing 747-200, partiendo desde Ezeiza, con escala en Río Gallegos.

Allí los pasajeros descendían del avión y esperaban en las instalaciones de la terminal.

Luego del cambio de tripulación, reabastecimiento de combustible y limpieza del avión, volvían a embarcar por escalera, ya que en esa época, la terminal no contaba con pasarelas de embarque (mangas).



Una curiosidad: el avión era remolcado hasta la cabecera de pista y allí se encendían los motores, para despegar y continuar el vuelo hasta Auckland, en Nueva Zelanda.

La llegada de los Airbus A340

En junio de 1999, la empresa inició la incorporación de los Airbus A340-200 a su flota de largo alcance.

Estas aeronaves estaban configuradas con tres clases para pasajeros (primera, ejecutiva y turista) y contaban con áreas de descanso con camas para las tripulaciones.

Los Airbus A340 permitieron realizar el vuelo Ezeiza-Auckland (EZE-AKL) sin escalas.

El tramo entre Auckland y Sydney

Durante un tiempo, el trayecto entre Auckland y Sydney fue cubierto con código compartido en aviones de otra línea aérea.



Con la llegada de los Airbus A340, Aerolíneas Argentinas comenzó a realizar ese tramo con su propio avión.





Las tripulaciones que habían llegado a Auckland en algún vuelo anterior hacían la «subida a Sydney», llamada así por las propias tripulaciones que permanecían en Auckland para tomar el descanso de los vuelos.

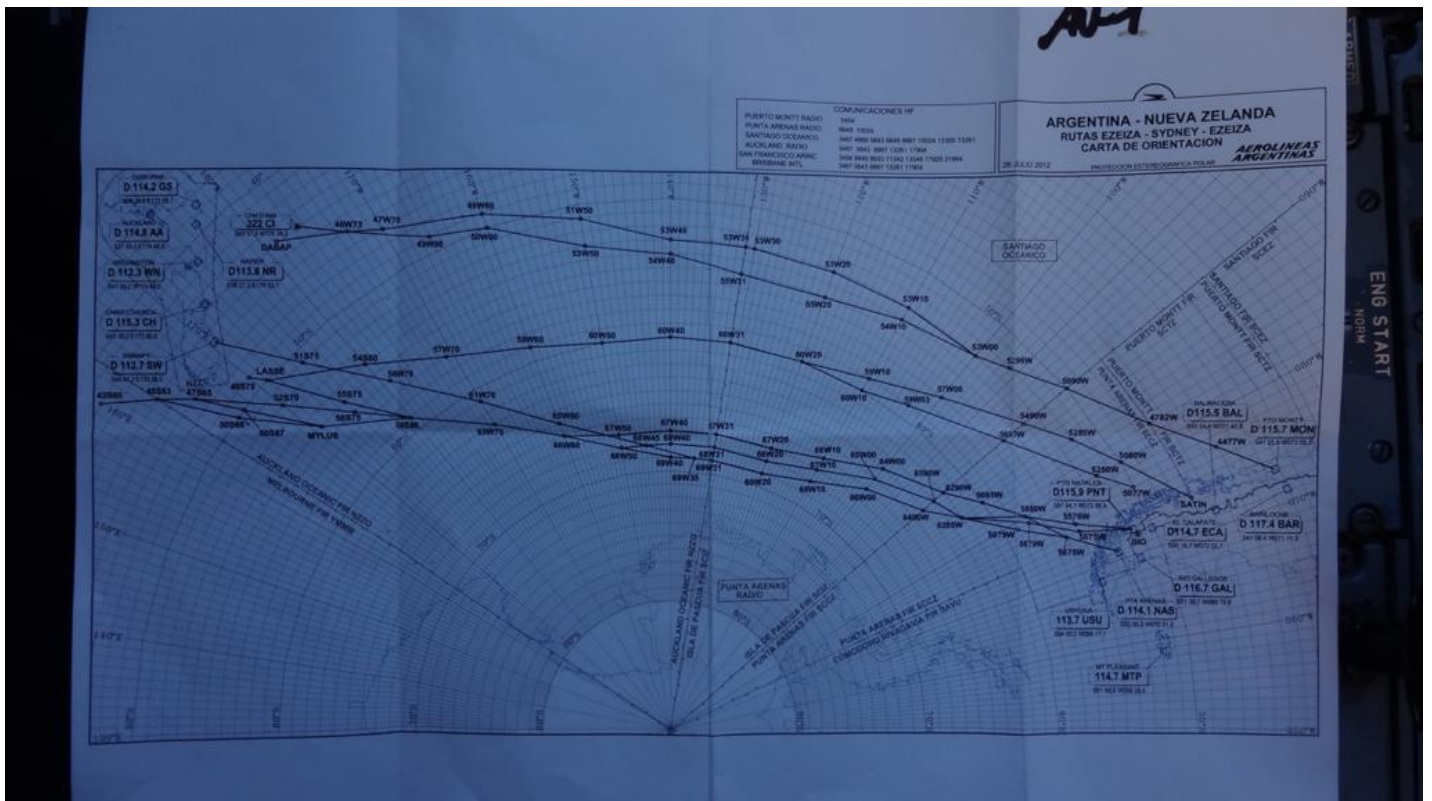
El fin de la ruta transpolar

El 30 de mayo de 2012, partió desde Auckland el Airbus A340-300, matrícula LV-CSE, cumpliendo el vuelo AR1183, y arribando a Ezeiza el mismo día a las 18:30, momento en que se apagaron los motores de la ruta que unía a Ezeiza con Auckland. Aerolíneas Argentinas continuó con la ruta transpolar, pero uniéndola sin escalas a Buenos Aires con Sydney.

El 1 de abril de 2014, llegó a Buenos Aires (Aeropuerto de Ezeiza) el Airbus A340-200, matrícula LV-ZPX, cumpliendo el vuelo AR1181 y con ello, marcando el fin de la emblemática ruta transpolar.

El vuelo transpolar que no pasaba por el Polo Sur

Existían varias rutas predeterminadas por la empresa, para ser voladas de acuerdo con la incidencia del viento promedio y de las temperaturas pronosticadas, pero ninguna de ellas pasaba por el Polo Sur. Lo máximo que el avión «descendía» en el Planeta, era hasta el Paralelo 72 Sur, aunque tampoco era frecuente utilizar esa ruta.



Un vuelo con particularidades

Saliendo del continente Sudamericano y hasta la próxima porción de tierra en Oceanía, debajo del avión sólo estaba el Océano, por casi 10 horas.

Se calculaba un punto de no retorno entre dos aeropuertos, uno cada continente, que generalmente eran Ushuaia y Christchurch.

Si algo anormal sucedía antes de ese punto imaginario que impidiese cumplir con la operación planificada, el vuelo debía retornar al continente Sudamericano.

Pasado ese punto, el vuelo continuaría hacia Oceanía.

Los vientos predominantes circulaban en sentido Oeste-Este, por lo tanto, yendo hacia el Oeste (desde Ezeiza a Auckland) se demoraba más tiempo que en el regreso.

Las corrientes en chorro (jetstream) podían ser bastante fuertes en su velocidad.

Recuerdo un máximo viento de 187 nudos, equivalentes a 346 km/h con componente de frente.

La meteorología estaba libre de nubosidad en los niveles que volaba el avión, pero muchas veces había un gran «manto» de nubes que no permitía ver el Océano.

Por supuesto que el cambio climático hizo su trabajo y llegamos a encontrar nubes de tormenta a tres horas de vuelo de Auckland.

En general, el tramo sobre el Océano no presentaba turbulencias que incomodasen a los pasajeros.

La latitud de la operación hacía prestar especial atención a la temperatura exterior y a la del combustible, por las limitaciones que tenía la aeronave.

También se hacía hincapié en la prohibición de uso de equipos electrónicos, por el riesgo de que una interferencia con los instrumentos generase algún desvío imprevisto en la ruta.

El vuelo a Auckland despegaba de Ezeiza por la noche, llegando a destino al amanecer, pero de dos días después.





Nuestro razonamiento entendía que estábamos cruzando husos horarios y que en un momento se cruzaba al meridiano de cambio de fecha que, sumado a los husos traspuestos, se «perdían» dos días.

El que no entendía esa situación era el cuerpo humano, ya que el ciclo circadiano (sueño) se alteraba y costaba días adaptarse a la nueva hora.

Esa es la razón del descanso prolongado que las tripulaciones necesitaban luego de cumplir con su actividad laboral.

El vuelo sin escalas entre Buenos Aires y Sydney, estaba programado de manera diurna, y del mismo modo que los vuelos a Auckland, que por la época o por alguna otra razón se cumplieron con luz de día, cuando no existían nubes que tapaban el mar, podían verse «pedazos de hielo» (témpanos).









El tramo desde Oceanía hacia Argentina, además de tener menor duración por los vientos a favor, tenía la particularidad de que al arribo, los pasajeros y tripulantes vivían nuevamente una parte del día ya vivido.

Debido al traspaso de husos horarios hacia el Este, y también atravesando el meridiano de cambio de fecha, se «ganaba» tiempo, «viviendo el día dos veces».

Uno podía estar a las 15:00 en la playa de Auckland, y llegar a Buenos Aires el mismo día en un horario similar.

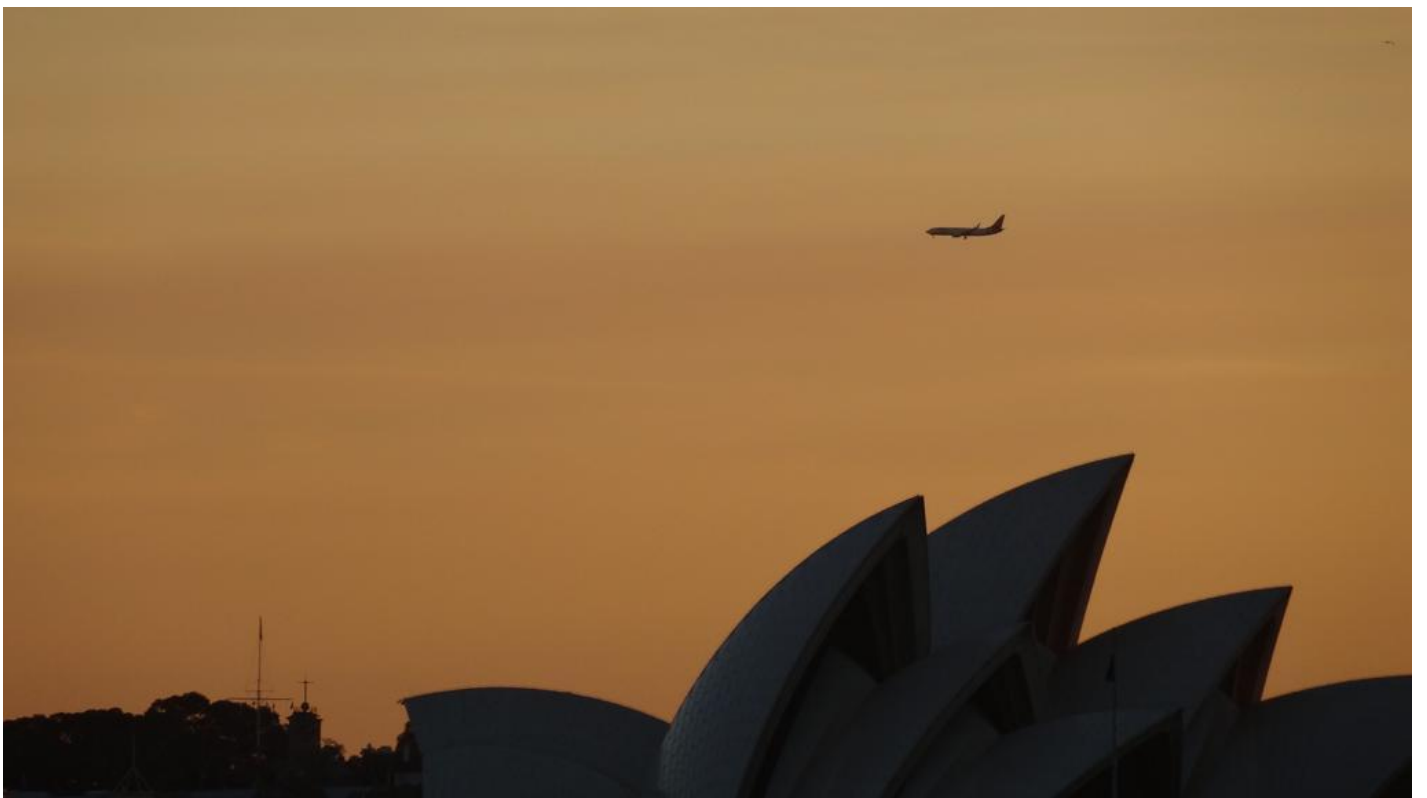
De nuevo, explíquenselo al cuerpo humano. El pasajero quizás no lo sentía tanto; pero al tripulante de línea aérea que varias veces al mes traspone husos horarios, el cuerpo «le pasa factura» por esos «desórdenes».

La entrada hacia Sudamérica ofrecía muy buenos paisajes de la Cordillera de los Andes.

Los destinos: Auckland y Sydney

Auckland y Sydney eran los destinos de la ruta transpolar desde Argentina.

Esas ciudades de Oceanía presentaban una característica sociocultural muy distinta de Argentina, y recorrerlas daba la sensación de estar «en otro planeta dentro de un mismo planeta».























La mayoría de los pasajeros eran de nacionalidad argentina, brasilera, neozelandesa y australiana, quienes viajaban por turismo.

La actualidad de la ruta

Actualmente, la ruta transpolar desde Argentina es operada por Air New Zealand, en código compartido con Aerolíneas Argentinas.



Autor: Pablo Diaz (Diazpez)
Aviacionline

