

El camino al Polo Sur

JUAN JOSÉ MEMBRANA

En 1962, la Primera expedición Argentina al Polo Sur llegó a su destino. El Contralmirante VGM (Re) Héctor A. Martini, Expedicionario al Polo Sur, registró ese momento histórico de esta manera:

...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 confín de la Patria. Pasadas las presentaciones, concurrimos a la base donde colocamos una placa en honor a Admunsen 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 nuestra cabezas.

Se había cumplido un gran objetivo expedicionario, planteado como una de las acciones recomendadas del Informe de la Campaña Antártica 1960/1961, gracias a 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 hizo 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.

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 Aeroestación 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 1940 estaba bien constituida, tanto en organización como en material de vuelo y pilotos, mecánicos y tripulantes.

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. A esta experiencia le siguió, en noviembre de 1929, 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, el vuelo del piloto y explorador Lincoln Ellsworth y su navegante y copiloto Herbert Hollick-Kenyon, que realizaron por primera vez un intento de vuelo transantártico.

A fines del año 1941, al organizarse la IV Campaña Naval Antártica —expedición que se prolongaría por espacio de tres meses 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 de la Aviación Naval, el Stearman matrícula I-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 (Histarmar)

<https://www.histarmar.com.ar/ArmadaArgentina/AviacionNaval/PrimerVuelo>
ArgenAnt.h



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 cuya popa estaba 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 6 de febrero y el día 7 se concretó el primer vuelo de un avión argentino sobre el territorio antártico.

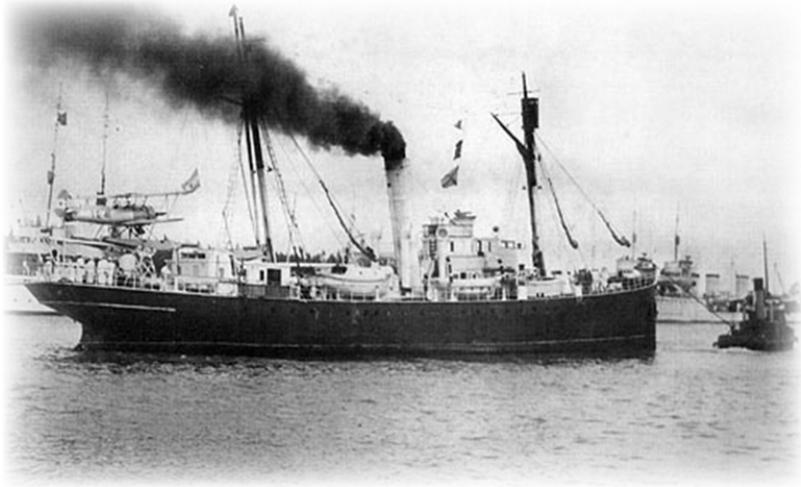
La navegación siguió hacia el archipiélago Melchior y luego hacia las Islas Argentinas. Regresaron a Buenos Aires el 22 de marzo, con la satisfacción de haber concretado una hazaña para la Nación y dispuestos

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 impactó contra unos cables aéreos, cayó al suelo y se incendió. El Teniente Lanusse y el Cabo Blomquist, fallecieron de manera instantánea.

El ARA "1° de Mayo", zarpando de Buenos Aires (Histarmar)

<http://www.histarmar.com.ar/ArmadaArgentina/Buques siglo XX>



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

En febrero de 1943, zarpó nuevamente el *1° de Mayo*, al mando del Capitán de Fragata Silvano Harriague, ahora con el Stearman I-E-42 y con la tripulación compuesta por: Alférez de Navío Cristian R. Belaustegui, Cabo 1° Radio Alfredo Ardizzi y Cabo 2° Mecánico Angel 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 eran prolongación de la masa continental americana.

na. Esta situación hoy está absolutamente 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 trasladó el Walrus 2-O-24, un avión un poco más apto, ya que tenía su cabina cerrada en el fuselaje. Su tripulación estaba compuesta por: Teniente de Fragata Oscar Tachella, Cabo 1º Mecánico R. J. Román y el Sr. Pedro Pouchulu, 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 decidiría la incorporación de aviones y equipos aptos para cumplir ese tipo de relevamientos por la década siguiente.

Hacia fines del año 1947, poco antes de comenzar el verano, un vuelo se convertiría en un hito trascendente para la Armada y la Nación Argentina.

Habían transcurrido 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-I llegado al país durante 1946.

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 2º Mecánico Luis A. Muíño, 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 expedición aérea a la Antártida antes de despegar con el avión "2-Gt-I" desde la base de operaciones Comandante Luis Piedrabuena, en el territorio de Santa Cruz - Fuente: 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 13:41 hs, se alcanzó el Círculo Polar Antártico. Se regresó en vuelo directo desde más al sur del Círculo Polar en vuelo directo a Piedrabuena, donde se aterrizó a las 20:15 hs. El vuelo resultó de 15 hs y 30 minutos en el aire y fue la primera vez en el mundo que, despegando desde un continente, se alcanzó el mencionado Círculo sobre el paralelo 66° 33'45.9" al sur del Ecuador.

viembre y regresaron a sus apostaderos a fines de marzo de 1948.

El Walrus M-O-2 tenía como tarea fotografiar ambas costas de la Isla Decepción (mosaico y panorámicas) y realizar vuelos de reconocimiento, para lo que empleó 40 horas de vuelo.

A partir de 1950, y por 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. El avión utilizado fue el Grumman Goose JRF6 B que, con un alcance de más de 1300 km, podía operar con el apoyo de buques de superficie desde casi cualquier lugar de la Península.

En diciembre de 1951 dio 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.

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 en una zona de condiciones meteorológicas extremas y condiciones de supervivencia y rescate casi imposibles.

Dado que no se contaba con ninguna pista en el sector antártico, se decidió utilizar aviones anfíbios para los dos cruces que se habían planificado. El elegido fue el modelo Consolidated PBY-5A Catalina, que había sido comprado como excedente de la Segunda Guerra Mundial en 1946. No está en el objetivo de este trabajo describir con exactitud ninguno de los vuelos previos al vuelo que alcanzarían el Polo Sur, pero estos dos vuelos sí deben ser mencionados con cierto detalle dada su importancia y trascendencia histórica. Se convirtieron en el primer cruce aéreo desde el continente a la Antártida con acuatizaje y en la primera estafeta aeronaval.

Los aviones utilizados fueron el 2-P-3 y el 3-P-5. En la Base Aeronaval Río Grande quedó como relevo el 2-P-6. Al P 5 se le agregó un radar aéreo APS-4 /de Banda X, equipo nuevo y avanzado 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 7 de febrero de 1952, luego de un detallado prevuelo meteorológico, a las 10:00 hs 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 de no formar hielo en las alas y la cola. A las 14:10 hs, el radar detectó la Isla Smith a 75 Mn de distancia, en 40 minutos más sobrevolaron la entrada de la Isla Decepción y, poco antes de las 15:00 hs, acuatizaron suavemente en su espejo de agua interior.

Los aviones estuvieron amarrados a boyones los días 8 y el 9, aunque con algunos problemas por el mal tiempo de esos días, que fueron solucionados por el personal que traía a bordo la Fragata ARA *Hércules*. Con buen pronóstico, el día 10 a las 05:00 hs, y asistidos con dos Jatos (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 hs, aterrizaron en Aeroparque, por lo que lograron unir en el día la Antártida con la ciudad de Buenos Aires.

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

El segundo cruce se realizó casi un mes después, el 2 de marzo, y tal como en el vuelo anterior se realizó desde Río Grande. Los mismos dos aviones salieron a las 09:00 hs rumbo a Decepción pero al promediar la ruta, la meteorología empeoró severamente, por lo que tuvieron 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 hs y con el motor aun humeando, 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 6 de marzo a las 10:20 hs decolaron rumbo al norte y aterrizaron en Río Grande a las 16:00 hs, dando fin a la campaña de ese verano.

El 12 de marzo, 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 aumentaran la seguridad y eficacia de los cruces.

Como sucedió en ocasión de otros destacados eventos, todos fueron realizados por hombres a quienes el destino había puesto en esa posición y con el material del momento, lo que demostró la aptitud y eficacia del personal de la Armada.

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



En las campañas de los años siguientes, 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 (AGI, 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, de búsqueda y rescate únicas sobre la zona Atlántica del continente antártico.

Llegamos así a finales de 1957, cuando comenzó la campaña antártica de verano, que finalizará en marzo de 1958, y que estuvo dedicada plenamente a las tareas de apoyo al AGI. 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. En ese mismo día se unió Decepción con la ciudad de Buenos Aires luego de 14 horas de vuelo.

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

Se estableció, otro año más, la estafeta aeronaval.

Se recibió la Estación Científica Ellsworth de parte de los EE.UU y el rompehielos trasladó de regreso a Ushuaia (febrero de 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 cumpliría en 1961-1962 la Aviación Naval Argentina.

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 1959 fue la búsqueda y reabastecimiento de una patrulla del Ejército extraviada que iba de regreso a la Base Esperanza desde la costa del Mar de Larsen. En ella intervinieron aviones de la FAA, la ARA, Aerolíneas Argentinas y la USAF.

Le tocó en suerte al avión CTA-2 (ex 2GtI de Portillo) al mando del Capitán de Corbeta Guillermo Campbell encontrarla sana y salva a las 12:05 hs del 15 de junio. Fue uno de los primeros ejemplos de trabajo conjunto y combinado en aras 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 Wedell.

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 Wedell y se embarcaron dos helicópteros S-55 y dos aviones Beaver DHC-2.

El campo de hielo del Mar de Wedell estuvo despejado y los relevos y reabastecimientos se hicieron sin novedad. Se utilizó el tiempo restante 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

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, por lo que se elevó al Comando de Aviación Naval su apreciación positiva el 5 de septiembre. Los requerimientos logísticos eran importantes y variados, y debían estar cumplidos para el 1° de noviembre, fecha en la que 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 calendarias 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, conservado en el Museo de la Aviación Naval, en la Base Espora (B. Blanca)



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 esquíes en las ruedas y JATOS (*Jet Assistance Take Off System* – Sistema de Cohetes para asistir el despegue) y adquirir equipamiento de supervivencia para el mar y territorio antártico.

El 5 de diciembre de 1961 comenzó la expedición, que unió 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 Estrecho de Drake y a las 05:48 se despegó hacia la Estación Campbell en la Península Antártica. Allí se prepararon los esquíes y se esperó otra etapa de buen tiempo que los llevó a pasar en ese lugar la Navidad. Despegaron hacia Ellsworth el 26 de diciembre, donde anevizaron luego de diez horas de vuelo.

A partir de allí, y luego de tener todo preparado, comenzó la tensa espera para el asalto con seguridad al Polo Sur. Se comunicaban a diario con la estación Admunsen–Scott en el Polo y requerían la información y pronóstico meteorológico, datos fundamentales para poder realizar esa última navegación con éxito. Pasó el Año Nuevo y siguieron esperando. El 6 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 y cuatro científicos estadounidenses, que para esa época no habían podido ser recuperados por el rompehielos San Martín porque estaba fuera de alcance, atrapado en el campo de hielos del mar de Wedell y 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 1° Edmundo Franzoni (Mecánico)

Cabo 1° 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)

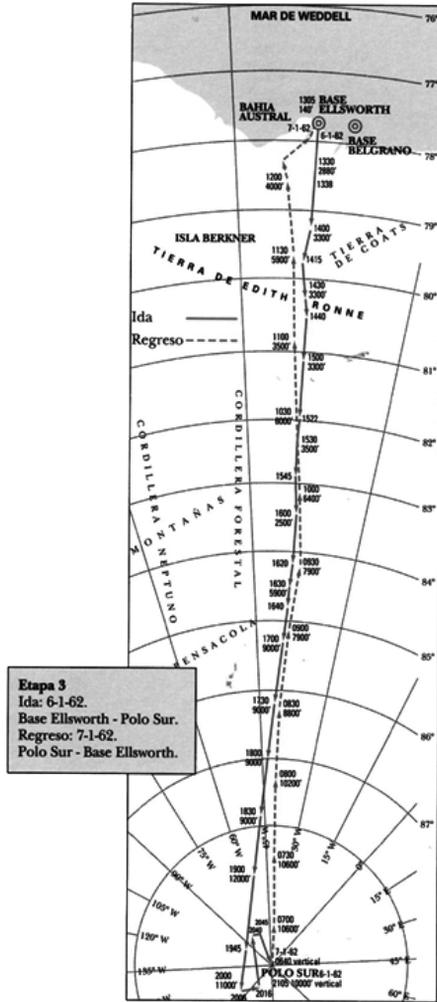
Cabo Principal Ricardo Rodríguez (Mecánico)

Cabo 1° Raúl Ibasca (Radioperador)

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 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 descubrió unos pequeños puntos negros y, junto con el otro avión, les brotó la alegría. ¡Lo lograron! A las 21:15, con tres minutos de intervalo, aterrizaron 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 eran la muestra viva de que la Antártida no perdona jamás.

La tripulación fue muy bien recibida por las autoridades de la Base,

dejaron una placa en nombre de toda nuestra Nación, comieron una comida frugal, tomaron un breve descanso y a las 06:30 hs del día 7 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 mts sobre el nivel del mar. Luego de hacer las mismas escalas que a la ida, los aviones arribaron el 22 de enero 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. Se adquirieron infinidad de conocimientos que fueron volcados a toda nuestra comunidad científica e internacional.

El Comandante de la Unidad, Capitán de Fragata Hermes Quijada, resumió en breves palabras todo su sentimiento y el de quienes lo acompañaron: “El vuelo que hemos realizado no es más que una de las tantas misiones que la armada de mi país cumple sobre estas aguas y zonas desérticas, desde que la primera comisión naval invernara en la Antártida en 1904”.

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.

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



Bibliografía

Boletín del Centro Naval (2011). N° 831, Diciembre de 2011. Pag.249-
Primera expedición *Argentina al Polo Sur* – Héctor A. Martini

Historia de la Aviación Naval Argentina (2011). – Tomo IV/Vol. I.
Instituto Aeronaval, Buenos Aires.

Página Fundación Histarmar: <http://www.histarmar.com.ar>