

VUELO AL POLO SUR

Realizado por los Aviones Navales
Douglas C-47 CTA 12 y CTA 15

Por el Cap. de Corbeta Pedro F. Margalot



VUELO AL POLO SUR

Realizado por los Aviones Navales
Douglas C-47 CTA 12 y CTA 15

Por el Cap. de Corbeta Pedro F. Margalot

Subsecretaría de Marina, 1962
Departamento de Relaciones Públicas

EL aterrizaje de dos aviones navales argentinos en el Polo Sur, sorprendió gratamente la opinión mundial, el 6 de enero de este año.

Una larga trayectoria abona la autoridad de la Armada Nacional en el conocimiento del Continente Antártico: su primera misión, cumplida gloriosamente por la Corbeta "Uruguay", se realizó en 1903; sus primeros vuelos, se realizaron hace ya más de veinte años. Y hoy, al extender sus tareas al mismo Polo Sur, confirma en el criterio universal, sus años de experiencia y dedicación al estudio del sexto continente, pues los resultados de la empresa han significado un valioso aporte al campo científico y una demostración cabal del grado de madurez operativa alcanzado por esta rama de nuestra Fuerzas Armadas.

Esta ha sido una operación realizada con el esfuerzo común y entusiasta de todos los escalones jerárquicos: desde los empleados civiles de las bases hasta el Comandante de Operaciones Navales; desde los jóvenes que cumplen actualmente su conscripción, hasta los Almirantes retirados, quienes siguieron siempre el desarrollo de la empresa, con el orgullo emocionado de saberse los fundadores del complicado mecanismo puesto en marcha para llevar a dos vetustos aviones C-47, a la meta que medio siglo atrás llenó de gloria al noruego Amundsen.

El poco tiempo con que se contaba para la preparación del vuelo, no admitía demora alguna. Una vez seleccionado el personal de la Unidad, cuyo comando había sido ya asignado al Capitán de Fragata Hermes J. Quijada, comandante también de Transportes Aeronavales, se trazaron los lineamientos generales, según las órdenes coordinadas del Comando de Operaciones Navales y el Grupo Naval Antártico, del cual dependeríamos operativamente. El Comando de Transportes Aeronavales, situado junto al Aeropuerto Internacional de Ezeiza, fue desde un principio el centro de toda la organización.

La práctica de la Aviación Naval en zonas de frío extremo era amplia, pero no llegaba a satisfacer el nivel de información y alistamiento que se deseaba para nuestra misión; por eso se consultó toda la experiencia extranjera sobre el particular y poco a poco se fueron recogiendo datos, opiniones y adaptaciones técnicas, dirigidos a obtener el máximo provecho posible de los aviones CTA-12 y CTA-15 que habían sido seleccionados para el vuelo. Con este propósito, todo el personal de la Base Aeronaval Punta Indio y la Base de Comando Ezeiza, trabajaba, por turnos, las 24 horas del día, mientras el complejo Plan de Operaciones iba tomando forma.

La cartografía supuso uno de nuestros mayores problemas, pues la pertinente a cuanto quedaba al Sur de la Estación Científica Ellsworth, era casi nula; fue necesario, entonces, compilar e interpretar toda experiencia previa al respecto. Durante la Operación "Congelamiento Profundo", cumplida por EE. UU. en la temporada 1955-1956, se había realizado un vuelo que abarcaba parte de nuestra futura derrota, pero su enorme extensión fue causa de que algunos accidentes geográficos avistados, se ubicaran en las cartas con gruesos errores de situación, en algunos casos de más de 100 millas. El Capitán de Navío Finn Ronne, U.S.N.R., había volado sobre la barrera de Filchner en el año 1917; además, diez años después realizó algunos vuelos hasta, aproximadamente, unas 250 millas al SSW de Ellsworth, donde pudo comprobar las observaciones del General Hernán Pujato quien, siendo comandante de la Base Argentina General Belgrano, la más austral de las tres situadas en el Mar de Weddell, había alcanzado ya en 1955, los 83°30' de latitud sur. Este argentino fue el primero en avistar las montañas que, al año siguiente, los norteamericanos llamarían las Montañas Pensacola y el primero también en descubrir las que tres años después, aparecerían en las cartas inglesas con el nombre de Montañas Theron, Cordillera Shackleton y Nunataks Whichaway. Todo este material, al que fueron sumados los reconocimientos de aviones navales argentinos de poco radio de acción en la zona, como así también los croquis y observaciones del doctor Vivian Fuchs publicados en su libro sobre su cruce del continente, y los mapas personales y observaciones que me facilitó el Capitán Ronne, me permitieron confeccionar en la Base Aeronaval Punta Indio, una carta provisoria donde figuraban los datos de las diversas fuentes, situados con tanta exactitud como lo permitía su heterogénea procedencia. Con esta carta y muchas horas pasadas sobre el sextante, tomando alturas y verificando rumbos, sería después realizada la etapa final de nuestra misión.

Cuando los mecánicos terminaron la instalación de los esquís y soportes para los "jatos", se intensificó el adiestramiento de los pilotos en condiciones nulas de visibilidad (algo un tanto difícil de imaginar en Ezeiza, por entonces casi en verano y con temperaturas de alrededor de los 30°C). Muy pronto el alistamiento previo llegó a su fin, pues la intensa y permanente labor de Transportes Aeronavales había permitido que, en tiempo mínimo, hombres y máquinas sólo necesitaran una muy poca preparación adicional para afrontar con seguridad los vuelos antárticos.

A fines de noviembre estábamos casi listos; sólo el ajuste del compás polar y el radar Doppler de navegación, presentaban todavía problemas derivados del poco tiempo disponible para su instalación. Pero todo fue solucionado y el día 5 de diciembre, tras una simple ceremonia, despegaron de Ezeiza ambos aviones para aterrizar esa misma jornada, con las últimas horas del día, en la Estación Aeronaval Río Gallegos, punto inicial de las tres etapas previstas en nuestro Plan de Operaciones. Allí, sin perder un instante, fueron colocados los esquís y la Unidad de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico —como oficialmente fuimos designados— quedó en condiciones de iniciar su asalto al continente blanco.

Del grupo, sólo algunos teníamos experiencia antártica, pero charlas, lecturas, el entrenamiento intenso y un deseo enorme de llevar a cabo con éxito la misión asignada, iban compensando esa deficiencia. Yo, aunque hombre de

cubierta, valoraba los aterrizajes y despegues instrumentales y sentía que la calidad de nuestros pilotos era uno de los pilares firmes de nuestro permanente optimismo.

Para esa fecha, el Pasaje Drake se nos mostraba poco amistoso y las condiciones meteorológicas de nuestro punto terminal, la Estación Aeronaval Provisoria Capitán Campbell, tampoco era favorables. Dos intentos de cruce fueron, así, frustrados por el tiempo, hasta que los meteorólogos de nuestra estación y los del Rompehielos "General San Martín", entonces en las proximidades de la Isla Robertson, coincidieron en que podíamos iniciar el cruce de las 860 millas que nos separaban del primer contacto con la Península Antártica y aterrizar en nuestro aeródromo provisorio, que había recibido su nombre en honor de Jorge A. Campbell, comandante del avión naval que en 1959 encontró una patrulla del Ejército, perdida en esa zona.

Una y otra vez fueron controlados los mil y un elementos cuidadosamente seleccionados que debíamos llevar a bordo. El factor "peso" era nuestra permanente obsesión y tratábamos de ahorrar gramos en toda forma posible; pero si queríamos mantener nuestra autonomía de 15 horas de vuelo y al mismo tiempo prever las diferentes contingencias de una travesía por sobre uno de los mares más procelosos del mundo y luego, por sobre parte del continente antártico, había un sinnúmero de servidumbres imposibles de evitar.

A las 0548 horas del día 18 despegamos rumbo al Cabo de Hornos. Nuestra velocidad era poca, pues las 32.000 libras de peso, sumadas a los vientos del sector Sur y a la necesidad de ahorrar combustible en previsión de cualquier súbito empeoramiento del tiempo, no nos permitían pasar los 115 nudos. Por suerte, nuestro DC-4 de apoyo meteorológico, que volaba a unas 60 millas de nuestra proa, informaba que el tiempo se mantenía dentro de lo previsto. Trepadas, descensos y giros a una y otra banda, nos permitían evitar los enormes cúmulus-nimbus siempre presentes en el Drake. De los 13.000 pies sobre tope tuvimos luego que bajar a 100 pies escasos; la superficie anormalmente quieta de las aguas era interrumpida a veces por el vuelo nervioso de pequeños petreles de Wilson y sólo pensar en que su envergadura no alcanza siquiera a los veinte centímetros nos permitía valorar la baja altura a que volábamos y lo que podría ocurrir en caso de la falla súbita de algún motor. Pero los nobles C-47 respondían admirablemente y, apenas separados entre sí, como si cumplieran un vuelo rutinario, se acercaban rápidamente a destino.

La mole imponente y blanca de la Isla Smith, apareció entonces delante nuestro; ella y el radiofaro de la Isla Decepción, nos indicaron que muy pronto volaríamos sobre el grupo de las islas Shetlands del Sur, ese día completamente cubiertas de nubes entre las que sobresalían sólo algunos de sus picos más altos.

Sobre el Mar de la Flota se abrió el cielo y, al llegar al plateau, los radiocompases nos señalaron que Campbell estaba justo a nuestra proa, mientras el DC-4 informaba que las condiciones meteorológicas eran buenas, que había realizado una entrada instrumental debido a una capa de nubes bajas y que hasta había tocado con su tren de aterrizaje la pista de hielo que parecía ser bastante aceptable... El maternal cuidado del Capitán Acuña, comandante del avión CT-2 de apoyo meteorológico, nos hizo sonreír y sirvió también para apreciar que todos los resortes de la operación funcionaban en perfecto y eficiente sincronismo, pues la pista había sido señalada por nuestro

Grupo de Apoyo Terrestre y la entrada instrumental confeccionada por la Unidad Aeronaval a bordo del Rompehielos.

Tanto el Capitán Quijada como el Teniente Pittaluga, comandantes de ambos aviones, realizaron un perfecto aterrizaje —el primero en la nieve— con el que concluyó la etapa inicial de nuestro vuelo al Sur, luego de 8 horas 17 minutos de travesía. Nos esperaba allí el Comandante del Grupo Naval Antártico, Capitán de Navío Jorge H. E. Pernice, en compañía de otros Jefes y Oficiales; y hasta había un cajón de champagne para celebrar nuestra incorporación efectiva a la Fuerza.

El tiempo seguía mejorando y muy pronto un sol radiante nos permitió contemplar los numerosos nunataks que rodeaban nuestro improvisado aeródromo. Pero el buen tiempo antártico debe ser siempre aprovechado y de inmediato todos nos pusimos de nuevo a trabajar; había que sacar las ruedas de los aviones y cambiar el sistema de supervivencia en el mar por el de zonas de frío extremo; cargar esquís y trineos de mano y armar de inmediato las carpas, en las cuales habríamos de vivir el tiempo que estuviésemos en la zona. Las clases teóricas pasaron en seguida a ser prácticas y en cuanto los aviones estuvieron listos, comenzó de nuevo el adiestramiento prefijado, pero ahora sin necesidad de simular grados bajo cero ni malas condiciones de visibilidad pues, ni bien comenzamos nuestros vuelos, una imprevisible cellisca obligó a todo el campamento a cesar en sus actividades y a comprobar las bondades de las carpas de lona, bolsas camas y colchones neumáticos. En cuanto el tiempo mejoró lo suficiente, se continuó con el equipamiento de la Estación, prosiguiendo con la tarea de traer desde el borde de la barrera, inúmeros cajones de repuestos y tambores de nafta y aceite que nos permitirían continuar el vuelo.

La Base Conjunta del Ejército y Aeronáutica, llamada Teniente Matienzo, se encontraba a pocas millas de distancia y todos sus miembros, ocupados en la construcción definitiva de la misma, nos daban permanentemente su apoyo moral y material. Aunque el vuelo al Polo Sur estaba encubierto en el Plan de Operaciones por la frase... "reconocimiento aerofotográfico de la zona Sur de Ellsworth y Belgrano hasta la máxima latitud posible", barruntaban que el intento sería realizado y se mostraban hermanos con nuestro proyecto. El más puro entusiasmo era el demostrado por su jefe, el Mayor Pedro Arcondo, que un mes más tarde tuviera trágico fin con motivo de un desafortunado descenso en paracaídas realizado en Bahía Esperanza. Que estas líneas digan ahora nuestro sincero agradecimiento y el profundo respeto de quienes lo conocimos y tuvimos la suerte ser sus amigos.

La vida en el campamento continuaba y el mencionar la temperatura sin agregar el consabido "bajo cero", daba indicio de que el aclimatamiento se realizaba sin mayores problemas, aunque algunos alimentos en mal estado y esporádicos ataques de reuma o ciática, ocuparan, sin preocupar, al médico del grupo. Teniente Baeza, quien actuaba además como Jefe del Campamento. La información meteorológica que recibía el Rompehielos garantizaba un riguroso planteo del tiempo y todo estaba listo para que decoláramos en cuanto la situación fuese favorable. Aunque el "General San Martín" seguía apresado por los hielos, situación en que había quedado al realizar su última penetración con el objeto de completar el apoyo logístico de nuestra Unidad, todo estaba previsto para que nuestros planes pudiesen seguir su curso. Por otra



El Rompehielos San Martín, durante la primera penetración a Robertson.

parte, la Unidad Aeronaval de Rompehielos, con sus aviones "Beaver", había ya recorrido la ruta al Sur hasta unas 200 millas y comprobado la factibilidad de aterrizar a lo largo del borde de la barrera, como así también las posibilidades que ofrecía el canal costero para intentar o no la penetración del Mar de Weddell a lo largo de la costa Este de la Península Antártica, hasta entonces inexplorada, en toda su extensión, por navíos de superficie.

Las malas condiciones persistían siempre en algún punto a lo largo de las 930 millas que nos separaban de Ellsworth, meta final de la segunda etapa. Y como estábamos decididos a no apartarnos un ápice de nuestros planes, que dejaban claramente establecido el no intentar nada desaconsejable, seguíamos ejercitando la más antigua y provechosa de las virtudes antárticas; la paciencia.

Llegó así el 24 de diciembre y fuimos invitados por los camaradas de la Base Matienzo, a pasar la Nochebuena con ellos, noche que fue fértil en amables recuerdos y en buena compañía.

Pero el 26 se anunció claro y con buen pronóstico de ruta, y a las 22:49 horas despegamos con ayuda de un "jato", más para ver su acción al nivel del mar, sobre el avión con esquís y sin ruedas, con su carga máxima de 33.000 libras, que por necesidad real. La primera parte del vuelo se cumplió entre nubes y al llegar a Cabo Agassiz hubo que trepar a más de 12.000 pies

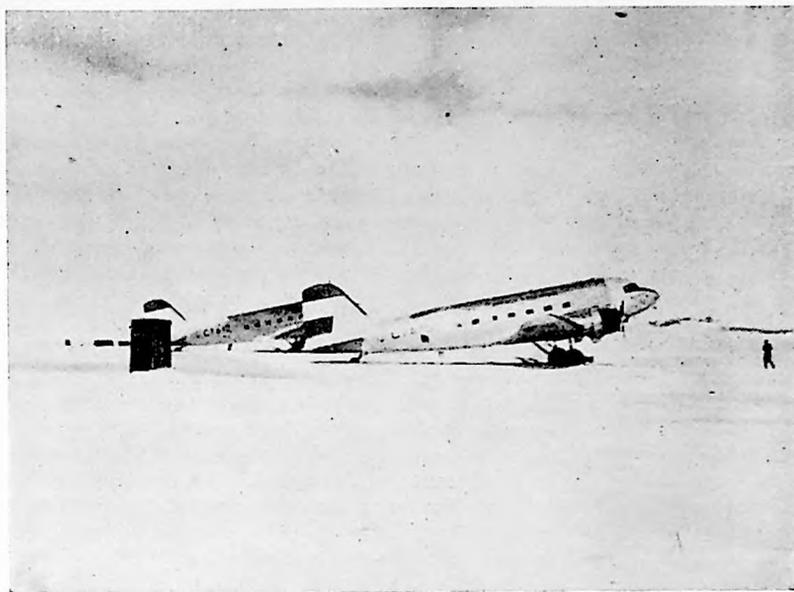
y modificar la derrota hacia el Oeste, pues por la proa seguían apareciendo sistemas nubosos amenazadores, que en cualquier momento podían hacernos cargar más hielo que el previsto. Debajo de nosotros sólo veíamos un espeso manto de nubes negras entre las cuales, a intervalos, emergían los picos más altos de la Península Antártica. Hacia el SSE, sin embargo, el cielo se mostraba más claro y en consonancia con las informaciones de Ellsworth quedaba ilimitado.

Las horas transcurrían lentamente mientras la navegación —siempre por estima— nos acercaba al Cabo Adams, donde esperábamos encontrar el buen tiempo que nos permitiese volar a lo largo de la barrera de Filchner, en condiciones aceptables de seguridad, pues haber tenido que realizar un aterrizaje de emergencia en la zona que entonces recorríamos, hubiese significado, casi con certeza, un desastre. Gracias a Dios, el pronóstico seguía cumpliéndose y pronto vimos aparecer por la proa un inmenso tramo de barrera que resultó ser —como lo pudimos comprobar al regreso— un enorme tabular de 62 millas de largo, desprendido de la barrera en las proximidades de esa zona. Las cartas eran corregidas de continuo, mientras los navegantes y yo continuábamos sin interrupción la tediosa tarea de verificar la derrota con la máxima exactitud posible, para poder reconstruir luego la ruta en sus menores detalles y aprovechar al máximo el trabajo de aerofotografía que nos fuera encomendado.

El cielo se había vuelto ahora de un azul purísimo y hacia el Este no se distinguía ninguna nube. La ausencia de polvo atmosférico y un grado muy bajo de humedad absoluta, permitían ver a distancias considerables. Salvo algunos canalizos próximos al canal costero, el Mar de Weddell, hacia el Norte, era un inmenso y compacto núcleo de hielo amonticulado que se extendía hasta el horizonte; sólo hacia el Sur, la Tierra de Edith Ronne se confundía en la lejanía con un manto de nubes bajas. La visibilidad era excelente y, volando ahora a casi 120 nudos, no podía dejar de pensar en que, ya a comienzos de siglo, Scott y Drygalski habían obtenido las primeras vistas aéreas de este continente desde globos cautivos y que, en 1911, Mawson fue el primero en traer un avión a estas latitudes. Nosotros, los argentinos, volábamos en nuestros viejos C-47 y, frente a otros países —como los Estados Unidos de Norteamérica— que con sus poderosos “Hércules”, “Globemasters”, “Neptunes” y “Super Constellations” desarrollan con poderío la moderna conquista aérea de la Antártida, nos sentíamos más vinculados por la mucha voluntad y los pocos medios materiales de nuestra empresa, con los primeros exploradores que abrieron al mundo este continente.

Al volar sobre Bahía Austral, la Estación Científica Ellsworth apareció como una manchita negra que poco a poco fue aumentando de tamaño: de la superficie, entre una enorme cantidad de antenas, sólo sobresalían la torre del rawin y la de observaciones de aurora. La pista había sido bien señalada y a poco de aterrizar éramos recibidos con todo afecto por el personal de la estación, entre el que se encontraban varios amigos nuestros.

Esta base, levantada sobre la barrera, en un lugar donde tiene aproximadamente 200 metros de espesor, fue construida en 1957 por los Estados Unidos de Norteamérica y cedida al gobierno argentino dos años después. Actualmente está a cargo del Instituto Antártico Argentino, que continúa allí los trabajos iniciados durante el Año Geofísico Internacional. Tanto su Jefe Militar como su Jefe Científico, nos brindaron amable acogida y todas las instalaciones de



CTA-12 y 15 después de cumplir la primera etapa, en la Estación Aeronaval
Temporaria Capitán Campbell.

esta eficiente avanzada de la ciencia, estuvieron desde un principio a nuestra entera disposición.

Muy pronto volvimos a estar listos para continuar hasta la máxima latitud posible. El Rompehielos, del que dependíamos logísticamente, seguía apesado por los hielos en las proximidades de Campbell pero, aún así, si utilizábamos la nafta de 80 octanos que había quedado en la Estación desde la campaña de la temporada anterior, era posible que pudiésemos realizar el salto final de la tercera etapa. El día 29 nos pusimos en contacto con la Estación Amudsen-Scott, Polo Sur, y pudimos tener así el gusto de conocer a su Jefe Científico, el doctor Luis Aldaz, madrileño, doctor en meteorología, quien a partir de ese día iba a darnos de continuo excelente información del tiempo sobre la zona que intentábamos sobrevolar.

El ánimo seguía siendo bueno, a pesar de algunos esporádicos signos de "fiebre antártica". La Unidad estaba aclimatada y los pilotos sentían plena confianza en su capacidad; los aviones, mantenidos por el Capitán Cheech' y sus hombres, continuaban respondiendo bien. Pero las 740 millas que nos separaban del polo geográfico Sur imponían respeto y volvían a reconsiderarse una y otra vez los menores detalles que podían conspirar contra el éxito de la misión. A último momento, ante la posibilidad de que el "General San Martín" siguiese apesado por los hielos y no pudiera llegar a la zona para efectuar los relevos a tiempo, cuatro científicos norteamericanos que habían

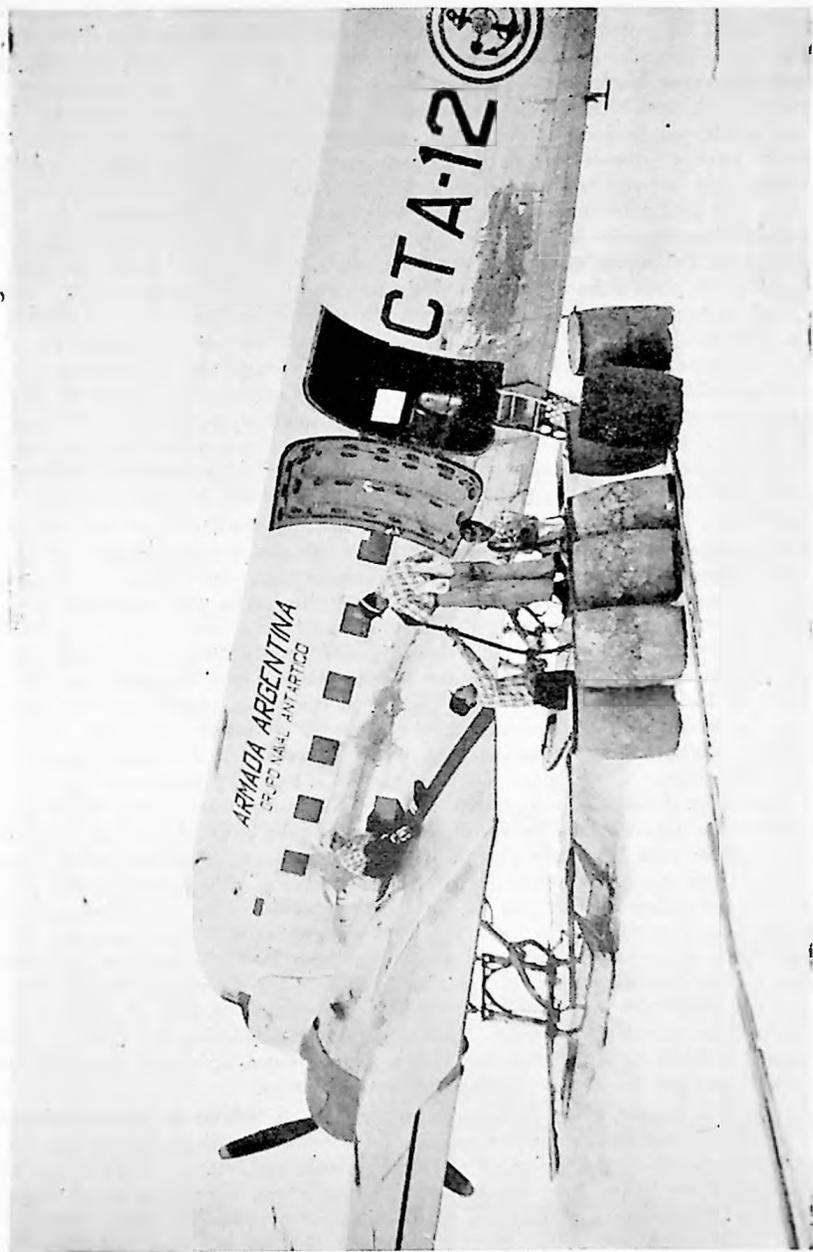
pasado el año en la Estación, se sumaron a nuestro grupo a fin de regresar a su patria, vía Polo y luego McMurdo y Nueva Zelandia.

Año Nuevo fue otra fecha especial que nos sorprendió alejados del hogar, pero la permanente buena voluntad de los radiooperadores de la base logró que todos pudiésemos hablar con nuestros seres queridos. Por entonces, el tiempo comenzó a desmejorar y toda la estación soportó, por un período relativamente corto, un "white-out" que impidió por completo la realización de operaciones aéreas. El "emblanquecimiento" o "white-out", es una condición muy particular de visibilidad que se presenta cuando una superficie totalmente cubierta de nieve se refleja sobre una capa de nubes bajas, entonces los rayos de luz se refractan una y otra vez, de modo tal que dejan de existir el horizonte y las sombras, con lo que se pierde por completo el sentido de orientación, pues ya no existe "arriba" ni "abajo"; los objetos parecen flotar en el aire y la sensación de distancia deja de existir.

Pero pronto volvió el buen tiempo y la Estación Polo Sur nos comunicó que estaba lista a recibirnos. El día de Reyes, a 1305 horas, despegamos rumbo al Sur, mientras se abría a nuestra proa una zona cubierta de grietas enormes que, sin duda alguna, transformarían a la Estación Argentina dentro de pocos años, en una enorme isla flotante destinada a desintegrarse al llegar a menores latitudes. Ganábamos altura lentamente; la visibilidad era extraordinaria y el CTA-12, balanceándose a un centenar de metros de nosotros, informaba que el compás polar funcionaba a la perfección y que el Teniente Dionisi, su navegante, lo controlaba cada quince minutos con acimutes de sol. También en el CTA-15 nos encontrábamos ocupados, al punto de no tener tiempo ni para tomar una taza de café: los pilotos, atareados en mantener el rumbo con la mayor exactitud posible; el radiooperador, Cabo Elías, tratando de lograr contacto con el Polo y McMurdo; el Teniente Pérez, aunque descompuesto del estómago, dedicado a medir derivas y velocidades; el Suboficial Fronzoni, en control permanente del funcionamiento de los motores y el consumo de nafta; y yo, a cargo de la navegación en esa etapa, sin desprenderme del sextante periscópico, verificando de continuo el giro direccional; trazando rectas de traslado y tomando acimutes a los accidentes geográficos que comenzaban a desfilar interminablemente a nuestro alrededor. Entranto, las cámaras fotográficas y de cine seguían funcionando sin cesar, una de ellas en manos de los científicos norteamericanos, que se transformaron así en circunstanciales y eficientes colaboradores.

La enorme grieta situada a 60 millas al Sur de Ellsworth había servido para comprobar nuestra velocidad, pues los típicos acantilados de la costa SE. de la Isla Berkner, habían quedado también atrás y los radioaltímetros daban alturas erróneas, por lo que hubo que olvidarlos como elementos de navegación. El radar doppler tampoco funcionaba normalmente, ya fuera debido a la poca velocidad de nuestros aparatos o a la frecuencia en que trabajaba: eso no constituyó mayor sorpresa para nosotros, pues estábamos en antecedentes de que en ciertas condiciones de mar espejo o sobre superficies cubiertas de hielo de gran espesor, dejaba de dar datos.

Todavía no habíamos llegado a la meseta polar y nuestra altura de vuelo se mantenía en los 3.300 pies. Pronto comenzaron a aparecer las primeras montañas, que evidentemente no estaban bien situadas en las cartas, salvo ciertos picos aislados; de la gran mayoría sólo algunos eran identificables, lo



Cargando combustible en la Estación Aeronaval Temporaria Capitán Campbell.

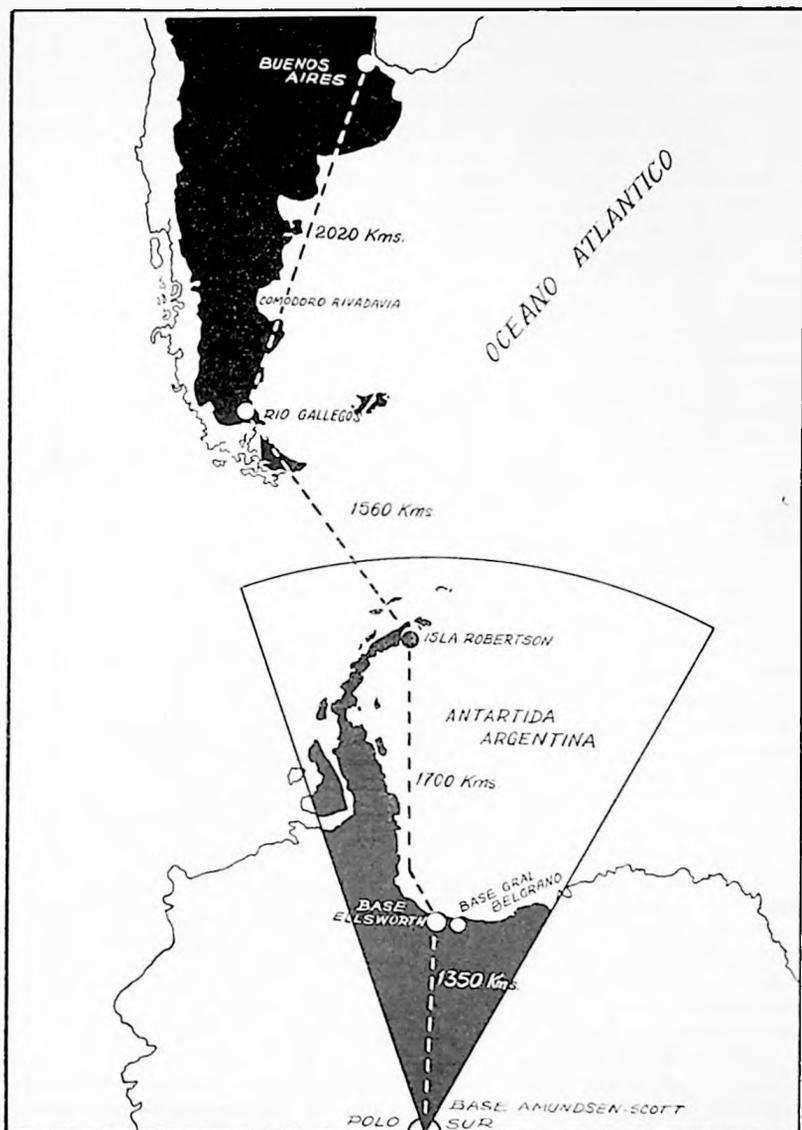
que significó una gran labor para la cual dos hombres eran pocos. Entretanto, los pilotos continuaban manteniendo el rumbo Sur mientras las posiciones de ambos aviones se comparaban de continuo. El panorama era impresionante, el sol brillaba en todo su esplendor y teníamos a nuestro alrededor una tierra de maravillas que hasta ese entonces no había sido jamás avistada por otros exploradores. A las 1700 horas debimos ascender a 9.000 pies, pues la meseta polar se abría ya definitivamente. El suelo era un inmenso mar helado de superficie pareja, donde no se distinguía accidente alguno que rompiera la monotonía, por lo que tuvimos que abandonar la idea de tomar derivas y velocidades. En adelante tendríamos que navegar ayudados solamente por el sol, que seguía iluminando indiferente nuestra derrota, mientras los sextantes y astrocompases tomaban alturas y controlaban el rumbo cada quince minutos. Era peculiar la situación en que estábamos: en plena era espacial, el compás polar y el radar doppler de navegación de nuestro avión —el CTA-12 no lo tenía— no funcionaban y debíamos navegar con rumbos y alturas de sol...

Nos encontrábamos, por fin, muy cerca del Polo Sur y la zona que entonces sobrevolábamos tenía una capa de hielo de casi 3.000 metros de espesor. La temperatura dentro de la cabina se mantenía dentro de los 20°C, pero en la cola del avión, sin calefacción alguna, bajaba bruscamente a casi la temperatura exterior que oscilaba sobre los 40°C bajo cero, bastante menor que el récord absoluto de 88° C registrado por los rusos en una de sus estaciones

Con todo, la radiobaliza del Polo Sur no se escuchaba en la frecuencia prevista, aunque la estima nos decía estar ya en sus proximidades. Por radio el doctor Aldaz nos aseguraba que la baliza estaba en funcionamiento; sin embargo, ninguno de los dos aviones lograba escucharla. Los minutos pasaban. Trepamos a 15.000 pies para tener mejor recepción, pero todo en vano. Y como esta eventualidad también estaba prevista en nuestros planes, el Capitán Quijada ordenó entonces una "búsqueda cuadrada", que consiste en describir una serie de cuadrados concéntricos cada vez mayores, cuya interdistancia depende de la visibilidad reinante, hasta encontrar el punto buscado. Todos los tripulantes estábamos en tensión, pues el Polo volvía a decirnos que un rato antes habían observado el paso de los aviones a unas 15 millas de la estación, y que por el volumen de nuestras señales de radio, debíamos estar a muy corta distancia. Las alturas tomadas con el sextante indicaban que nos encontrábamos sobre una línea de situación que pasaba exactamente sobre el polo geográfico, pero en la inmensa llanura, cuyo blanco sólo se quebraba por las sombras de las nubes extendidas al Sur de la estación, o sea sobre el meridiano 180, seguíamos sin avistar la Estación Amundsen-Scott. Estas sombras dificultaban nuestra observación, pues actualmente casi la totalidad de la base está cubierta y sólo son perceptibles las antenas, la torre de rawin, las cámaras de aurora y los vehículos dejados fuera de sus cobertizos, ya que el círculo de 157 tambores —tan popular después de la crónica periodística de 1957— ha desaparecido también bajo la lenta pero inexorable capa de nieve que fatalmente cubre todo vestigio humano en el continente blanco.

Mas, exactamente a las 2045 hora argentina, al iniciar la cuarta pierna de la búsqueda, descubrimos por la amura de estribor unos puntitos negros que indudablemente no pertenecían al natural paisaje antártico; el Teniente Gron-dona, nuestro copiloto, giró de inmediato hacia esa dirección y al informar por radio a Ellsworth, al Polo y al Rompehielos que habíamos avistado el

Polo Sur, oímos en la frecuencia a una cantidad de estaciones que teóricamente no debían estar cubriéndola: ellas, con sus "vivas", "felicitaciones" y "¡lo hicieron!", nos testimoniaron una vez más que, no sólo los doce tripulantes de



los CTA-12 y CTA-15, sino además toda la Marina Argentina, había llegado en ese momento al confín más austral de la Patria. Nunca estuvimos solos, y el saborearlo en ese instante nos llenó el corazón de fe y orgullo.

El polo había sido avistado a más de 30 millas; recién a las 2105 estuvimos sobre su vertical y diez minutos más tarde aterrizábamos en medio de la mirada complacida de todos los integrantes de esa base amiga, quienes instantes después nos acibillaban con sus flashes y cámaras fotográficas de todo tipo y color. La etapa había sido cumplida y todos los integrantes de la U.T.7.8. nos mirábamos en silencio, esforzándonos por controlar nuestros sentimientos. El pisar la latitud noventa Sur, tenía para nosotros un significado mucho más profundo de lo que es posible expresar en estas líneas.

El doctor Aldaz no terminaba de abrazarnos ni nosotros de comentar su españolísima algazara verbal, tras escuchar por nuestra radio que teníamos proa a la Estación. El Jefe Militar se unió pronto al grupo para invitarnos a pasar y compartir su mesa. Y entonces nos dimos cuenta de que la diferencia de horario entre la Estación Polo Sur —que sigue la hora de McMurdo— y Ellsworth —que sigue la hora argentina— hacía que nuestra cena del día 6 coincidiera con el almuerzo americano del 7. Luego que el personal venido especialmente desde la Base McMurdo se hizo cargo, con toda gentileza, del abastecimiento de combustible de nuestros aviones, nos dirigimos al interior de la Estación: el tiempo seguía siendo espléndido y el sol, cuya altura varía allí en esta época del año unos pocos minutos por día, describía impasible su círculo alrededor de nuestras cabezas.

Las instalaciones de la Base son magníficas y el orden reinante perfecto. Es verdad que la menor precipitación nevosa de Pazona ayuda a que los edificios del Polo se mantengan en mejor estado que en otras estaciones antárticas, pero es evidente, también, que su personal, dotado de las mejores condiciones de habitabilidad, se desempeña con orden y eficiencia. Mientras la temperatura exterior de ese día era de unos 30°C bajo cero, dentro de ella un agradable y constante 17°C sobre cero, nos obligó a despojarnos de toda ropa de abrigo.

Casi en seguida, una emotiva ceremonia reunió a los representantes de las dos repúblicas y en ella, tras las palabras del Capitán Quijada, la delegación argentina entregó a la Base Amundsen-Scott una placa recordatoria de nuestro vuelo, con el siguiente texto: "LA REPUBLICA ARGENTINA A AMUNDSEN, SCOTT Y SUS HOMBRES EN EL CINCUENTENARIO DE SU LLEGADA AL POLO SUR. - HOMENAJE DE LA AVIACION NAVAL DE LA ARMADA ARGENTINA EN SU PRIMER VUELO AL POLO SUR. - CAMPAÑA 1961-1962".

Instantes después nos sentamos ante nuestra cena-almuerzo, durante la que respondimos a un vigoroso y afable interrogatorio de científicos y militares, quienes deseaban saber en corto plazo, lo que nos hubiera llevado varias horas contestar. Luego vino el previsto y esperado paseo en tractor. Fuimos hasta el mástil, situado a unos 730 metros de la Estación, que señala con la mayor exactitud posible al lugar donde está situado el polo geográfico Sur, o sea el punto arbitrario de la superficie terrestre, donde convergen todos los meridianos. Y digo con la mayor exactitud posible, porque las condiciones extremas del clima y los fenómenos locales de refracción, sobre todo, hacen que sea prácticamente imposible ubicar el polo geográfico —o de los mapas—



con más exactitud que la lograda por el doctor Siple en 1957, quien lo señaló con un mástil colocado simbólicamente en el centro de un círculo, cuyos 200 pies de diámetro cubren la zona probable de exacta situación. Cumple señalar que, además de un polo geográfico, existen el polo magnético, el geomagnético y el de inaccesibilidad; y que en los alrededores del geográfico se encuentran aún otros dos: un "polo de balanceo" sobre el cual la Tierra está en perfecto equilibrio y sobre el que gira nuestro planeta aproximadamente una vez cada catorce meses, y un "polo de giro", sobre el cual rotamos cada 24 horas, aunque no esté fijo a la Tierra y el que en los últimos cincuenta años se ha desplazado hacia el Este unos ochenta centímetros. De hecho, al llegar al mástil, todas estas especulaciones geográficas desaparecieron de la mente, mientras nos dedicábamos a dar la vuelta al mundo en un par de segundos y obteníamos fotografías y cine con las cámaras de pequeño formato que, guardadas en nuestros bolsillos, no se habían congelado todavía.

El buen tiempo continuaba y nuestra idea era partir en cuanto fuese posible; pero mientras se estuvo realizando la carga de nafta, el aceite de los motores se congeló y fue necesario utilizar calentadores especiales de aire caliente para ponerlos en funcionamiento otra vez. Los aviones estaban cargados en exceso, pues además de los 1450 galones de nafta que transportaban gracias a sus tanques adicionales, cada uno de ellos llevaba cuatro tanques de goma, de 50 galones cada uno, con lo que el peso total del aparato excedía las 33.000 libras. ¡Y despegar así, a casi 3.000 metros de altura, con esa carga, con esquís y con la ayuda de sólo cuatro "jatos" de 1.000 libras de empuje cada uno, era sin duda algo riesgoso! Los mecánicos de la base dudaban mucho de nuestro despegue, pero a las 0630, después de correr durante 2 minutos y

El segundos realmente interminables, decolamos en medio de una densa nube de nieve, vapor y humo, mientras iba surgiendo en nuestro rostro una expresión de intenso alivio al comprobar que los cálculos técnicos realizados, resultaban corroborados por la experiencia in situ.

Siguiendo el meridiano 41° Oeste volvimos hacia el Norte, ahora con vientos de cola y un conocimiento bastante completo de la ruta a seguir. Sobre la superficie distinguíamos de nuevo algunas manchas extrañas, como si fuesen sombras de nubes, pero como el cielo estaba claro, comprendimos que aquel fenómeno sólo podía resultar de la fotoimagen de varias nubes que muy poco tiempo atrás hubiesen estado sobre esa zona a poca distancia del suelo. Pero ya nada nos sorprendía, pues el estudio y la experiencia nos habían demostrado que toda paradoja, que toda ilusión de los sentidos, era posible en ese continente que hoy perdura gélido y muerto, aunque hace 250.000.000 de años fuera vivo y templado.

Al acercarnos de nuevo a la zona montañosa, verificamos que todos los accidentes geográficos que en el viaje de ida habíamos incorporado a nuestra carta especial, estuviesen correctamente situados; y 5 horas y 53 minutos después de haber dejado el Polo, aterrizábamos de regreso en Ellsworth, con más combustible todavía que el que llenaba nuestros tanques al llegar allí desde Campbell.

El Rompehielos se había zafado ya de su encierro y se dirigía al Weddell, de modo que luego de su arribo y del relevo de la dotación, emprendimos el regreso el día 18. El buen tiempo nos acompañaba ahora sobre la costa Oeste del Weddell y pudimos fotografiar todo el borde oriental de la Península Antártica. Durante nuestra ausencia la pista de Campbell se había ido deteriorando rápidamente debido a la temperatura estival reinante, de modo que estuvimos en ella lo estrictamente indispensable, aunque no tan poco como para desentender la gentil visita que nos hizo un grupo de pingüinos Adelie con los que teníamos un compromiso de honor, puesto que la simpática caricatura de un congénere fotógrafo, había sido la insignia humorística de nuestra Unidad.

Dos días después decolamos rumbo al continente; traíamos ahora con nosotros a nuestro eficiente Grupo Terrestre, que como ya se dijo, había sido transportado a esa zona por el Rompehielos "General San Martín".

El cruce del Drake y posteriormente regreso a Buenos Aires, fue una sucesión continua de emociones y satisfacciones personales. Volvíamos de nuevo al hogar y a los seres queridos, luego de otra campaña más del Grupo Naval Antártico, que por medio de una de sus unidades, la U. T. 7. 8, había alcanzado el último confín de la patria.

Nuestra empresa no había sido una aventura deportiva ni una misión ocasional; fue, sí, una operación estudiada a fondo y cumplida al detalle con el esfuerzo de toda la Armada Argentina. En ella, nuestros aviones navales se foguaron aún más sobre las aguas del Drake, una de nuestras áreas estratégicas más importantes. Por ella, se amplió el conocimiento científico universal que adquirió nuevos aportes geográficos, glaciológicos, meteorológicos, geológicos y médicos sobre zonas del sexto continente, aún inexploradas y sobre otras poco conocidas. Tras ella, quedó convertida en firme posibilidad la idea de una ruta transpolar que, a través de nuestro sector antártico, pueda unir América del Sur con Australia y Nueva Zelandia.

Estos son los resultados concretos del primer vuelo argentino al Polo Sur.

“VUELO AL POLO SUR”

Fe de erratas

<u>Pág.</u>	<u>Línea</u>	<u>Donde dice</u>	<u>Debe decir</u>
5	5/6	Provisoria	Temporaria
5	11	provisorio	temporario
5	30	de pequeños	de los pequeños
6	45	planteo	ploteo
7	1	de Rompehielos	del Rompehielos
7	pie de foto	Rompehielos San Martín	Rompehielos A. R. A. “GENERAL SAN MARTIN”.
7	11	;	:
10	33	Entranto	Entre tanto
12	7	definitivamente	infinita
12	21	88°C	88° 3 C.
12	46	descubrimos	descubrí
13	1	freceuncia	frecuencia
14	7	fotográficas	cinematográficas
14	25	Pazona	la zona
15	10	ochenta centímetros	ocho metros
16	29	Adelio	Adelia
16	35	posteriormente	posterior
16	46	médicos	fisiológicos
13	mapa	2020 Kms.	2056 Km.
13	mapa	1560 Kms.	1600 Km.
13	mapa	1700 Kms.	1720 Km.
13	mapa	1350 Kms.	1370 Km.

