

El sábado 6 de enero de 1962, día de Reyes, hace algo más de 49 años, 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). Uno de tales aviones era comandado por el entonces Cap de Fragata **HERMES JOSE QUIJADA**, quien era además el Comandante de la Unidad de Tareas y, el otro, por el entonces Tte. de Navío **JORGE PITTALUGA**. Ellos fueron los primeros aviadores argentinos, y uno de los primeros en el mundo, en aterrizar en el Polo Sur. Fue una verdadera proeza de la aviación naval, que sorprendió al mundo, y que figura dentro de las hazañas de la aviación no sólo Argentina, sino Internacional. Fue la cuarta expedición mundial en llegar por aire a esos confines.

En el marco de la Campaña Antártica 1961-62 la ARA dispuso la intervención de la Unidad de Tareas 7.8, llamada "de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico", dependiente de la Fuerza de Tareas 7. Dicha Unidad de Tareas 7.8 se encargó de efectuar el histórico vuelo al Polo Sur con dos aviones Douglas "DC-3", versión "C-47" (matriculados CTA-15 y CTA-12), destacados por el Comando de Transportes Navales para dicha empresa, cuyo Comandante era el entonces Cap. de Fragata Dn. Hermes José Quijada. El Cap. Pedro F. Margalot, uno de los destacados miembros de esta expedición al Polo Sur, en el Capítulo XVI de su excelente 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**". Es decir, se buscaba una ruta por el oeste del mar de Weddell (más directa, costeando la península antártica) para alcanzar las bases argentinas en la barrera de Filchner (en especial Ellsworth y Belgrano) mediante una navegación más corta y menos complicada. Ello obedecía a que la ruta del este (la seguida por el entonces rompehielos Gral. San Martín) era mucho más larga, difícil y riesgosa, por las mayores probabilidades de que dicho Rompehielos quedara varado por el hielo. Ya en la campaña 1959-60 no había podido arribar a las bases de Ellsworth y Belgrano. Además de explorar la mencionada "Ruta Oeste", el Cap. Margalot en el libro citado de su autoría relata que a la Unidad de Tareas 7.8 se le había encomendado llegar "hasta la máxima latitud posible" (eufemismo por Polo Geográfico Sur). ¡¡¡Y cumplieron con su azarosa misión, haciendo honor a la ARA, a la aviación y a la República!!!.

La mencionada Unidad de Tareas 7.8 "de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico" estaba 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. de Tareas 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).

A ambos aviones hubo que agregarle grandes esquíes de aluminio bajo las ruedas del tren de aterrizaje principal.

3. Grupo de Apoyo Terrestre: Integrado por:

3.1 Grupo Matienzo: Tte. de Fragata Médico Pedro O. Baeza (Jefe); **Cabo Segundo Ramón Jofré** (Material aeronáutico); **Técnicos: Efrain Zelayeta** (Motorista), **Virgilio Fontana** (Montador), **José Di Paola** (Montador radio); **Conscripto Francisco Vega** (Ayudante y cocinero).

3.2 Grupo Ellsworth: Cabo Primero Gerardo Palladino (Material aeronáutico); **Sargento Héctor Farina** (Material aeronáutico); **Técnicos: Bautista Bulgaroni** (Montador), **Raynundo Chiaperini** (Hidráulico), **Julio A. Líbano** (Electricista), **Héctor Paganuzzi** (Motorista), **Juan Perlini** (Helicista) y **René Pesano** (Chapista).

Entre las **restantes unidades de apoyo** a esta expedición hacia el Polo Sur se contaban: **rompehielos ARA Gral. San Martín** (Comandante: Cap. de Fragata Fulgencio M. Ruiz), **transporte ARA Bahía Aguirre** (Comandante: Cap. de Fragata Marcos A. Bengoa), el **buque tanque ARA Punta Médanos** (Comandante: Cap. de Fragata Eduardo F. Fraga), los **buques hidrográficos ARA Chiriguano y ARA Sanavirón** (Comandante: Cap. de Corbeta Benjamín R. Aguirre), un **hidroavión PBM Martín "Mariner"**, un **avión meteorológico Douglas DC-4**, matrícula CTA-2 (Comandante: Cap. de Corbeta Edmundo H. Acuña), **dos aviones de Havilland "Beaver"** y **dos helicópteros Sikorsky S-55** (Comandante Cap. de Corbeta Rubén N. Paccagnini), embarcados en el rompehielos. También apoyaron a los Douglas C-47 (CTA-15 y CTA-12) las bases navales propias en el continente americano, además de las argentinas y norteamericanas en la Antártida.

El itinerario de los citados Douglas DC-3 versión C-47 (CTA-15 y CTA-12) 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 esquíes de aluminio bajo las ruedas del tren de aterrizaje principal a ambos aviones, partieron de Río Gallegos hacia el Aeródromo Provisional Capitán Campbell (1.560 Km.), localizado en la isla de Robertson y el nunatak Larsen, lo que insumió un poco más de 8 Hs. de vuelo. Ese era el asiento de la entonces Base Aérea Teniente Matienzo. 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. Es así como el 6 de enero de 1962 decolaron hacia la Base Amundsen Scott en el Polo Sur Geográfico (1.350 Km), anevizando en dicha base de EE

UU 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 Amundsen y Scott, 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 y, el 18 de enero, partieron hacia Campbell, donde aterrizaron después de aproximadamente 8 horas de vuelo. El 20 de enero recién se dieron las condiciones meteorológicas como para abandonar la Antártida. Dicho día zarparon 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 de enero, previa escala en Río Gallegos y Punta Indio. En esta última base de la Aviación Naval 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.. Dicho 22 de enero de 1962 se dio por finalizada esa exitosa epopeya, todo un verdadero hito de la otrora 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, con el entonces **Cap. HERMES JOSE QUIJADA** a la cabeza, lograron una colosal hazaña similar a la de sus antecesores noruegos, británicos y estadounidenses.

El "Héroe del Polo Sur", calificación dada al entonces Cap. Quijada por la prensa nacional y extranjera de la época, no dejó nada librado al azar. Tuvo que sortear, conjuntamente con su avezada tripulación, difíciles obstáculos mientras planeaba la mencionada epopeya, a los cuales venció gracias a su férrea voluntad, su pericia, su valentía y su firme determinación de posar estos dos aviones en el Polo Sur. Ya cumplida esta riesgosa pero exitosa misión, y a unas pocas horas después de regresar a su base, Quijada mantuvo una conversación con un redactor del diario "La Nación", donde afirmó: ***" 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 brillante, prestigioso e intrépido aviador naval respondió: ***"Eso se daba por descontado"***.

Para QUIJADA, quien había nacido en Tucumán el 16 de septiembre de 1920, ésta no era más que otra de las tantas misiones que tuvo que cumplir desde su ingreso en la Armada el 1ro. de febrero de 1938. Y así lo reflejó a través de sus palabras alusivas: ***"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, pericia y prestigio, era sencillo y modesto.

Es así como 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 naval que aterrizó en el Polo Sur.

En el año 1962 el Alte. 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 Sr. Alte. JULIAN IRIZAR) quien, con el grado de Tte. 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 argentino José María Sobral y a los naufragos del buque Antartic.

Quiero destacar muy especialmente esto: **los gloriosos aviadores navales QUIJADA y PITTALUGA, conjuntamente con la no menos meritoria tripulación que los acompañaba, fueron los primeros aviadores argentinos en aterrizar en el Polo Sur.** Con esto no quiero desmerecer a otros pilotos de las otras dos FFAA, que también han honrado a sus respectivas fuerzas con hazañas similares, sino ubicar el hecho histórico como cronológicamente corresponde.

El Alte. Quijada, de cuyo asesinato se cumplen hoy 38 años, fue un prestigioso, intrépido y valiente marino que honró a la Armada. Sabía que iba a ser asesinado y se quedó en el país, a pesar de los múltiples ofrecimientos que tuvo desde el extranjero para desempeñarse en tareas ligadas a su profesión. Era conocida su pericia como aviador, fundamentalmente a raíz de los hechos del Polo Sur previamente mencionados. Enfrentó a la guerrilla con coraje y dignidad, ofrendando su vida en aras de la libertad de su patria.