

LA ESCUADRILLA AERONAVAL DE EXPLORACIÓN EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR



Julio H. Pérez Roca

Situación de la escuadrilla al iniciarse el año 1982 y previo al inicio de hostilidades

Al igual que otros componentes de la Armada, la Escuadrilla Aeronaval de Exploración sufrió el bloqueo de repuestos establecido por los Estados Unidos para su envío regular a la Argentina desde hacía largo tiempo ⁽¹⁾. Esta situación generó un progresivo y constante deterioro los dos aviones SP-2H Neptune con que contaba la escuadrilla, en particular de sus motores y equipos electrónicos. No obstante, la unidad registraba en los últimos años un promedio de alrededor de 450 horas de vuelo anuales. Estas horas eran consumidas principalmente en tareas de control del tránsito marítimo, ejercitaciones con la Flota de Mar y adiestramiento de las tripulaciones.

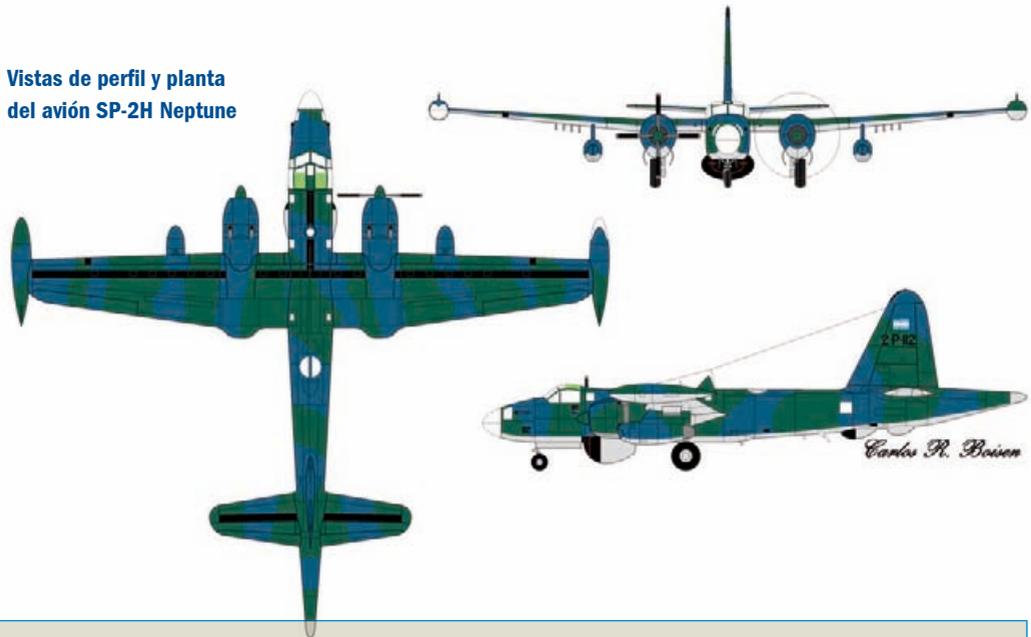
En enero de 1982, la escuadrilla dio la bienvenida y brindó apoyo a los veleros participantes de la regata oceánica alrededor del mundo "Withbread" en la pierna de Auckland, Nueva Zelanda, a Mar del Plata ⁽²⁾. Esta tarea, que demandó un consumo considerable de horas de vuelo, se efectuó desde la Base Aeronaval Río Grande ⁽³⁾ con los únicos aviones disponibles, 2-P-111 y 2-P-112, volando al sur del Cabo de Hornos e ingresando al Océano Pacífico, preferentemente, fuera de aguas jurisdiccionales chilenas.

En el mes de febrero, se trasladaron ambos aviones al aeropuerto de Camet de Mar del Plata, para continuar con el apoyo a la regata "Withbread" en su pierna desde esa localidad a Portsmouth, Inglaterra, y realizar adiestramiento antisubmarino. De regreso a la Base Aeronaval Comandante Espora ⁽⁴⁾, asiento permanente de la escuadrilla, el 2-P-111 quedó sin servicio debido al consumo excesivo de aceite que se había registrado en uno de sus motores y para el cual no se contaba con otro de repuesto.

El Capitán de Navío VGM (RE) Julio Hugo Pérez Roca egresó de la Escuela Naval Militar en diciembre de 1964 (Promoción 91) y fue nombrado Aviador Naval en 1967. Prestó servicios en: portaaviones ARA Independencia, fragata ARA Azopardo, Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales, Escuadrilla Aeronaval de Exploración, Segunda Escuadrilla Aeronaval de Transportes, Escuela de Aviación Naval, Base Aeronaval Ushuaia, Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval, Dirección de Armamento del Personal Naval, Dirección de Mantenimiento Naval y Escuela de Mecánica de la Armada. Realizó los cursos de Aplicación para Oficiales y de Comando y Estado Mayor. Es Licenciado en Sistemas Navales. Fue Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración en 1982. Le fueron otorgadas las medallas "El Congreso de la Nación a los combatientes" y "Operaciones de Combate" de la Armada. El Concejo Deliberante de la Ciudad de Ushuaia le otorgó la distinción "Reconocimiento al Mérito", y la Gobernación de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la distinción "Reconocimiento al arrojo y determinación en la búsqueda de los naufragos del Crucero ARA General Belgrano". Pasó a retiro en 1992.



Vistas de perfil y planta del avión SP-2H Neptune



Especificaciones técnicas

Fabricante:	Lockheed Aircraft Corporation de los EE.UU.		
Tipo:	Exploración y guerra antisubmarina		
Envergadura:	31,65 m.	Largo: 27,94 m.	Alto: 8,90 m.
Peso vacío:	24.400 kgs.	Peso máximo de despegue: 36.240 kgs.	
Planta propulsora:	2 motores Wright Cyclone R-3350-32W de 3.500 HP (Hélices cuatripalas y de paso variable) más 2 turborreactores Westinghouse J-34 de 1.542 Kgs. de empuje.		
Velocidad máxima:	350 nudos (648 kms/h).	Autonomía: 10 Horas.	Alcance: 3.685 Millas náuticas (6.825 km).
Tripulación:	11 hombres (Piloto, copiloto, oficial de control operativo [OCO], navegador, cinco operadores de sensores y armamento, y dos mecánicos de vuelo)		
Sensores:	Radar de búsqueda APS 20. Detector de emisiones electrónicas (CME). Procesador de sonoboyas activas y pasivas. Detector de anomalías magnéticas (MAD). Faro de búsqueda (70 millones de candelas).		
Armamento bajo las alas:	Cohetes de 127 mm. Armamento interno (6.400 kg): Bombas, cargas de profundidad, torpedos buscadores y minas.		

El diseño original de los aviones **Neptune** data del año 1945, habiéndose fabricado sucesivas versiones; el SP-2H fue una de las últimas que se fabricaron. Estos aviones fueron reemplazados en los EE.UU. en la década de 1960 por aviones P-3 **Orion**. En 1982, ya existían aviones P-3 en tres versiones (A, B y C); las principales diferencias entre ellas era el equipamiento electrónico. La Armada Argentina incorporó sus primeros P2V-5 **Neptune** en 1958, a los que fue reemplazando con versiones más avanzadas del mismo modelo. Luego de la Guerra de Malvinas, los reemplazó con aviones de transporte Lockheed **Electra 188** modificados en el país para tareas de exploración. La Armada Argentina cuenta actualmente con aviones P-3B **Orion**.

(1)
Situación por demás curiosa, pues ese bloqueo no impidió la transferencia por parte de los EE.UU. a la Argentina de esos dos aviones ni de otros medios.

(2)
"Whitbread Round the World Yacht Race". El yate holandés *Lyer*, diseñado por el argentino Germán Frers, llegó primero en las cuatro etapas de esta regata y también ganó la general considerando el hándicap.

(3)
A partir de aquí, se hará referencia a la Base Aeronaval Río Grande con la abreviatura BARG.

(4)
A partir de aquí, se hará referencia a la Base Aeronaval Comandante Espora con la abreviatura BACE.

A mediados del mes de marzo, la escuadrilla recibió instrucciones de informar si podía operar en determinadas condiciones de temperatura y longitud de pista, a lo que se respondió que, si bien era posible, se vería restringido sensiblemente el peso máximo de despegue y, por ende, su autonomía en vuelo.

El 23 de marzo, la escuadrilla recibió la orden de destacar un avión a la zona Este del Estrecho de Magallanes, para localizar e identificar a un buque británico procedente de Punta Arenas con destino a Puerto Argentino, en el que se presumía se trasladaban efectivos de infantería de marina. Esta búsqueda fue realizada con el 2-P-112.

Al mismo tiempo, se debía poner al avión 2-P-111 en condiciones de vuelo en forma perentoria. El Taller Aeronaval Central, atento a la falta de motores recorridos y de repuestos, logró armar un motor para este avión utilizando diferentes componentes de cinco motores fuera de servicio, el que finalmente se aceptó en consideración a la urgencia expuesta, aun cuando en situación normal habría sido rechazado por no entregar la potencia esperada ni la presión de aceite necesaria según los manuales de mantenimiento.

A fines de marzo, la escuadrilla fue destacada a la BARG con sus dos aviones en servicio –que tenían problemas de mantenimiento que no eran posibles de subsanar– y el perso-

nal de apoyo en tierra. Desde esa base, la escuadrilla realizó varios vuelos circunvolando las Islas Malvinas.

Dado que eran necesarias como mínimo tres tripulaciones de vuelo, y que la dotación de oficiales disponible en ese momento ello no era factible, se requirió y obtuvo la asignación de oficiales calificados para desempeñarse como Oficial de Control Operativo (OCO) y Navegantes. Concurrentemente, se destacaron alternadamente los aviones a la Base Aeronaval Ezeiza, donde se les instalaron equipos de navegación VLF-Omega, no disponibles hasta ese momento, que permitían determinar la posición geográfica con mayor precisión.

(5)
A partir de aquí, se hará referencia a los aviones Super Etendart con la abreviatura SUE.

Acciones posteriores al 2 de abril de 1982

Después del 2 de abril, se dispuso que las tripulaciones fuesen estables y que la tripulación que regresaba de un vuelo permanecería en descanso, hasta tanto las dos restantes hubiesen efectuado sus vuelos.

Durante el mes de abril, se realizaron diversos trabajos en conjunto con las escuadrillas aeronavales de ataque, en procura de mejorar el guiado de sus aviones a blancos que se encontrasen a distancias superiores a las antes previstas. Esto permitió determinar los errores en distancia y azimut de los radares de exploración APS-20, determinándose en forma empírica los errores promedio para ser aplicados en las operaciones futuras.

De igual forma, se trabajó en coordinación con los destructores y aviones de caza y ataque Super Etendart (5), estableciéndose también en forma empírica los niveles de atenuación necesarios en los equipos CME (detector de emisiones electrónicas) propios de los aviones Neptune que permitiesen mantenerse bajo los lóbulos de diversos radares.

Concurrentemente, se requirió al Departamento Electrónica del Arsenal Aeronaval de la BACE la determinación de la distancia a la cual el radar APS-20 podía generar en el armamento de los aviones guiados que pasasen



Un Neptune, helicópteros Alouette III, aviones Skyhawk y otras aeronaves, en la Base Aeronaval de Río Grande hacia fines de abril de 1982.



Puesto de pilotaje.



Vista general de los puestos del OCO, navegante y operadores de sensores.



Puesto del operador MAD y vigía de proa.

próximos al propio, la corriente inducida necesaria para activar su sistema de disparo. Esto determinó que el radar debía dejar de emitir cuando los aviones de ataque se encontrasen dentro de un radio establecido desde el avión guiador.

Con el concurso de los aviones SUE, se experimentó con el lanzamiento de chaff. Dado que no se lo poseía en el país, se lo produjo con rollos de aluminio de uso doméstico, cortados en primer término con las máquinas de triturar documentos y luego cortados manualmente en forma aleatoria para cubrir la más amplia gama de frecuencias de emisión radar. Estas pruebas no dieron el fruto esperado en cuanto a ocultamiento al radar de aeronaves interceptoras, por lo que fue descartada su utilización.

De igual forma, se experimentó con el guiado de los aviones SUE sobre la base del suministro de la posición del blanco en coordenadas geográficas. Previamente, se había verificado que cuando se trataba de distancias largas, al trabajarse sobre cartas aeronáuticas con las distancias y marcaciones que se obtenían con el radar propio, se generaban errores de una magnitud importante.

Estos errores eran inaceptables pues los aviones SUE usan navegadores inerciales muy precisos, cuya data es a su vez introducida al sistema de autoguiado de los misiles 'Exocet'. Este problema se solucionó determinando las coordenadas de los blancos en una calculadora normalmente utilizada para obtener la posición astronómica.

De esta forma, la escuadrilla consumió una importante cantidad de horas de vuelo, pero a cambio se logró que las tres tripulaciones establecidas lograran un muy buen nivel de adiestramiento sobre la base del conocimiento y confianza recíproca, con un funcionamiento armónico y coordinado dentro de cada una de ellas,

Durante los vuelos de exploración que se realizaron, las trayectorias eran aleatorias y rasantes con alturas de vuelo entre 15 y 30 m (entre 50 y 100 pies). Cuando se efectuaban emisiones radar, se ascendía hasta el nivel conveniente, para lograr un buen alcance de detección, permaneciendo siempre que fuese posible bajo lóbulo radar enemigo, controlando el nivel de atenuación del equipo de CME (contra medidas electrónicas).

Luego de obtener información sobre la situación mar y de comprobar la presencia o ausencia de buques, se descendía rápidamente y se adoptaban rumbos aleatorios en alejamiento del punto de emisión radar, buscando dificultar una posible interceptación por parte de aviones enemigos.

Para lograr una mayor autonomía en la zona de operaciones, se acordó, entre las tres tripulaciones, que por debajo de los 300 metros (1.000 pies) de altura se operaría con "mezcla corregida" y turbinas en "Stand-by" (puertas abiertas que mantenían un nivel de revoluciones compatible con un encendido rápido), en lugar de emplear "mezcla rica" y turbinas encendidas, tal como lo estipulaba el Manual de Operación del Avión SP-2H.

Acciones posteriores al 1° de mayo de 1982

Iniciadas las acciones bélicas con los bombardeos británicos del 1° de mayo, la escuadrilla tuvo como misión mantener la situación mar actualizada, debiendo detectar los posibles movimientos de la flota enemiga. Cabe consignar que esta tarea también se llevaba a cabo en los días previos, con vuelos al Este y Norte de Malvinas.

Cada vuelo obtuvo resultados positivos, ya sea por haber detectado unidades navales de superficie enemigas o, por el contrario, verificar la ausencia de contactos que indicaran la presencia enemiga en el área explorada. La tarea del avión explorador es solitaria y silenciosa, pero es la que facilita el desarrollo de otras misiones. Con la persistencia y la información resultante, se facilitó el cruce de numerosos vuelos logísticos con aviones de

transporte o misiones de ataque a unidades enemigas. Sin embargo, hay vuelos que por sus resultados merecen ser destacados, al haber influido muy significativamente en el desarrollo de las operaciones en curso, sin desmedro de tantos otros en los que siempre se aportó información de superficie.

Búsqueda de los naufragos del Crucero ARA General Belgrano

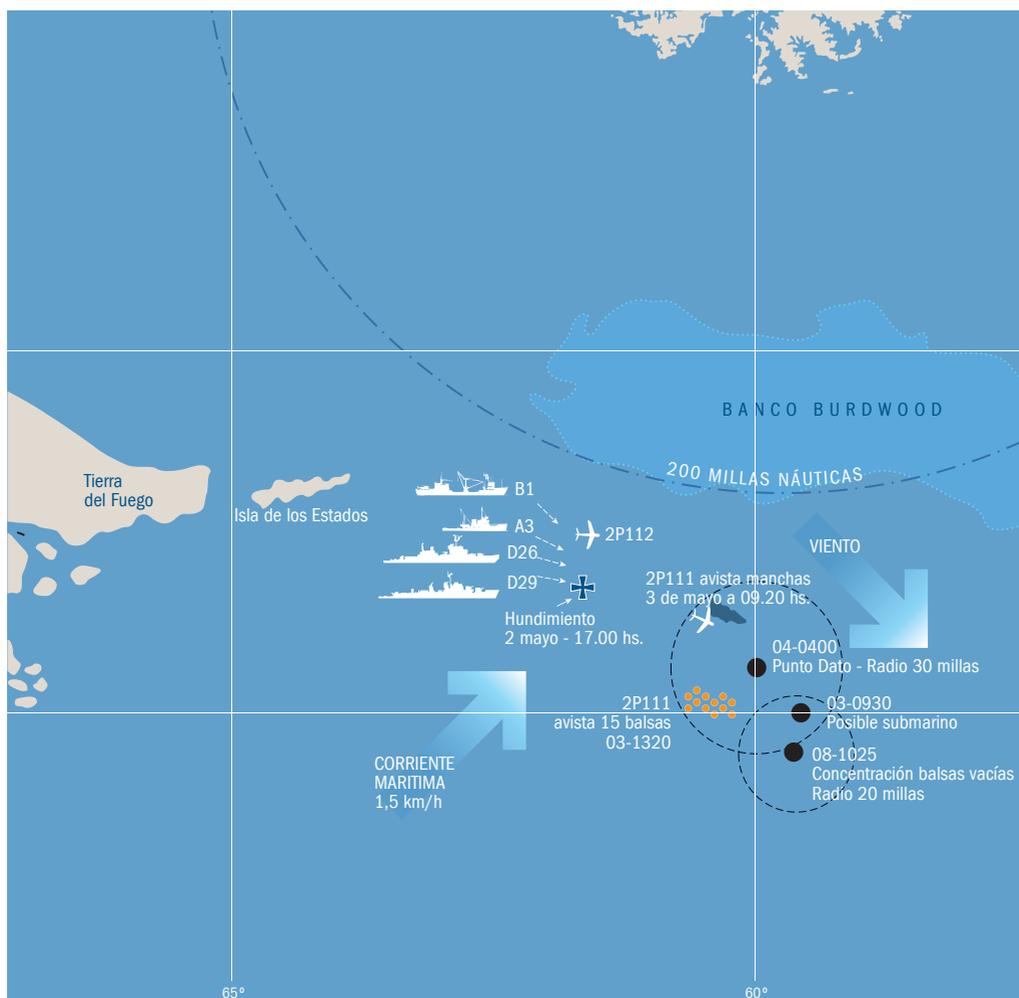
El día 2 de mayo, siendo aproximadamente las 1700, se tuvieron noticias del posible hundimiento del Crucero ARA General Belgrano y de las coordenadas del "Punto Dato" correspondiente a su última posición conocida (55°17'S y 61°42'W) a unas 240 Millas náuticas al SSE de la BARG. Inmediatamente se comenzó con la recolección de información meteorológica y mareológica de la zona en cuestión durante ese día y los previos, información que fue usada para los cálculos del sector de búsqueda ⁽⁶⁾ y derivas posibles de las balsas, sobre la base de tablas internacionales usadas para operaciones SAR ⁽⁷⁾.

Recibida la orden de iniciar la operación de búsqueda de naufragos y apoyo antisubmarino a los destructores ARA *Bouchard* y ARA *Piedra Buena*, que habían integrado un grupo de tareas con el Belgrano, durante la noche despegó desde la BARG el avión 2-P-112, que quedó subordinado al "Comandante en Escena", que era el comandante del *Piedra Buena*.

Las condiciones meteorológicas en la zona del Punto Dato eran muy malas, con techos bajos, grandes olas y mala visibilidad (estado del mar 4; visibilidad 400 m; viento de 60

(6)
Sector de búsqueda: es un sector de corona circular centrada en el punto dato, que se va ampliando y desplazando con el correr del tiempo a partir de la hora del naufragio, en función de los datos de corrientes marinas, meteorología en la zona, etc.

(7)
Search and Rescue.



Km/h), lo que dificultaba la localización de las posibles balsas tanto por radar como visualmente, debiendo operar a muy baja altura.

Próximo a agotarse su autonomía luego de siete horas de vuelo, se efectuó el relevo en el aire del 2-P-112 con el 2-P-111, que había despegado a las 0615 del 3 de mayo desde la BARG. El 2-P-111 quedó también subordinado al “Comandante en Escena”, desde cuyo buque se realizó su control.

Sobre el “punto dato” se realizó una búsqueda de piernas paralelas y aproximadamente a las 0900, la tripulación del Neptune avistó una gran mancha de combustible de aproximadamente 300 metros de ancho y 18 kilómetros de largo (en posición 55°27' S Y 61°15' W). Sin lugar a dudas, se había ubicado el lugar del hundimiento del *Belgrano*.

Poco después, aproximadamente a las 0910, el vigía de proa del 2-P-111 informó haber avistado un periscopio y, sobre esa posición (56°00' S y 59°30' W), se lanzaron una sonoboya pasiva y una marca humosa. A continuación, por orden del Comandante en Escena, se iniciaron tácticas antisubmarinas, lanzándose una rosa de sonoboyas para tratar de confirmar y clasificar el contacto con el sistema específico para la tarea (AQA-4 “Jezebel”). El resultado fue incierto pues, si bien se obtuvieron “rumores” (sonido de hélices), el tiempo de explotación del contacto no fue lo suficientemente prolongado como para poder clasificarlo como “posible submarino”.

A todo esto, a las 0955, el radiooperador del 2-P-111 había establecido enlace radioeléctrico en 2182 KHZ con una de las balsas. El naufrago con quien se mantuvo la comunicación –y que no se ha podido identificar– dijo que estimaban estar 60 millas al Este de la Isla de los Estados (en realidad, estaban 70 MN más al Sur y 40 MN más al Este de esa posición (ver más adelante) ⁽⁸⁾).

(8)

Según el Capitán de Fragata José A. Andersen, quien se desempeñó como oficial de control operativo y navegador del 2-P-111, hay otros dos naufragos del Belgrano que, embarcados en diferentes balsas, dicen haber respondido al llamado pero que no fueron escuchados por el Neptune. Son ellos el entonces Teniente de Fragata Juan Callisto (piloto del helicóptero del Belgrano) y el Suboficial Juan Vera.

Así fue que casi dos horas después de iniciar la investigación (1130), el Comandante en Escena ordenó continuar con la búsqueda de los naufragos. El poco tiempo dedicado a ese contacto submarino se debió a que el objetivo prioritario de la misión era la búsqueda de sobrevivientes.

Además, se tuvo en cuenta al decidir no continuar la investigación del contacto submarino que, aún en el caso de haber sido calificado como ‘positivo’ y resultar suficiente para lograr establecer un criterio de ataque, ese contacto muy probablemente correspondiera a una unidad nuclear y por lo tanto, ese ataque tendría una muy escasa probabilidad de éxito. En efecto, por ser los torpedos buscadores disponibles en el 2-P-111 de vieja generación, su velocidad era prácticamente igual a la del submarino que debían perseguir. Cabe mencionar que el comandante del submarino HMS *Conqueror*, que hundió al *Belgrano*, cuenta en sus memorias que detectaron en sus equipos CME las emisiones radar de aviones SP-2H Neptune.

(9)

Para el caso de haberse plantado un motor durante esa etapa, el comandante del avión tenía previsto amerizar cerca de los destructores.

Siempre bajo control del ARA *Piedra Buena*, el Neptune continuó con la búsqueda hasta que alrededor de las 1210 fue necesario informarle a ese buque que se encontraba en “lotería”, es decir que, ante la pérdida de un motor principal, el combustible remanente era el estrictamente necesario para retornar a la BARG (que también era el aeródromo más próximo), razón por la cual el “Comandante en Escena” dio al Comandante del 2-P-111 libertad de movimientos para regresar a la base de apoyo.

No obstante esa autorización, el Comandante del 2-P-111 decidió continuar con la búsqueda pero, atento al riesgo que significaba estar ya en “lotería”, preguntó a la tripulación si alguno se oponía a continuar en zona hasta encontrar a los naufragos. Un silencio aprobatorio le dio a entender que todos los tripulantes estaban de acuerdo ⁽⁹⁾.

Tomada esa decisión, se inició una búsqueda de sector a partir del nuevo punto dato constituido por la mancha de combustible en superficie y a partir de los datos calculados



El 2-P-111 en la Base Aeronaval Río Grande durante la Guerra.

en la dirección marcada entre la mancha de combustible y la posición de ese tambor ⁽¹⁰⁾.

Durante la tercera pierna, aproximadamente a las 1315, se avistaron las primeras balsas salvavidas en posición 55°55' S y 60°32' W; habían derivado 56 millas náuticas (103.7 Km) desde el punto de hundimiento.

Sobreponiéndose a la enorme emoción del momento, se lanzaron nuevas marcas humosas, se comunicó el avistamiento y sus coordenadas a los dos destructores en la escena y a las autoridades en tierra, y se inició el sobrevuelo de las balsas, tratando de localizar la mayor cantidad posible de ellas. Durante los pasajes sobre las balsas se efectuaron alabeos en señal de que habían sido localizados, y se lanzaron sonoboyas esperando que los náufragos las usaran para comunicarse con el avión, lo que no sucedió. En total fueron localizadas quince balsas.

A todo esto, el combustible disponible estaba ahora próximo a ser el mínimo necesario para poder regresar a una base, aún con ambos motores funcionando. No obstante, consciente de que si los buques empeñados en el rescate no obtenían ellos mismos una posición precisa de las balsas, se estaría en riesgo de perder nuevamente a los náufragos; el comandante del avión, con el acuerdo de sus tripulantes, decidió permanecer más tiempo sobre el conjunto de balsas avistadas y ascender sobre su vertical, para que los buques pudieran detectarlo con sus radares y así obtener una posición más precisa.

Los buques más próximos se encontraban en ese momento a unas 48 millas náuticas (90 km) de las balsas. Una vez que obtuvieron el contacto con el 2-P-111 y, de esa manera, asegurado su encuentro con los náufragos, el avión comenzó su regreso a la BARG. Dado que el combustible remanente no aseguraba la llegada a esa base, el 2-P-111 voló inicialmente en procura de la Isla de los Estados, en la idea de amerizar próximo a la costa en caso de agotarse el combustible; así sobrevoló su litoral norte.

Luego cruzó el estrecho de Le Maire entre la Isla de los Estados y la Isla Grande de Tierra del Fuego, volando siempre sobre la línea costera. Minutos antes del arribo a la BARG, se produjo en uno de los motores una alarma de baja presión de combustible (se había agotado el tanque del que se estaba sirviendo), pasándose a alimentar ambos motores con el último tanque disponible. Finalmente, el 2-P-111 aterrizó sin otros contratiempos.

Al verificarse el combustible remanente en el único tanque que alimentó ambos motores en el tramo final de vuelo, se constató que contenía menos de 50 galones (190 litros); lo suficiente para volar solo unos quince minutos más (ambos motores consumían 650 litros/hora).

Luego de 9.5 horas de vuelo, el 2-P-111 había localizado a los náufragos del crucero ARA General Belgrano y posibilitado el rescate, que a su tiempo efectuaron varios buques de la Armada ⁽¹¹⁾. En total, se recuperaron 790 náufragos de los cuales 770 sobrevivieron a tan difíciles y angustiosos momentos ⁽¹²⁾.

por la escuadrilla en tierra. Próximos a completar la pierna de alejamiento, a las 1240, se avistó en la superficie un objeto de color naranja, probablemente un tambor de los utilizados para el combustible JP1 del helicóptero embarcado en el crucero. De inmediato se lanzaron marcas humosas de superficie sobre el objeto y se comenzó una búsqueda de piernas paralelas

⁽¹⁰⁾
Trayectorias paralelas de una determinada extensión, separadas por la distancia del posible avistamiento.

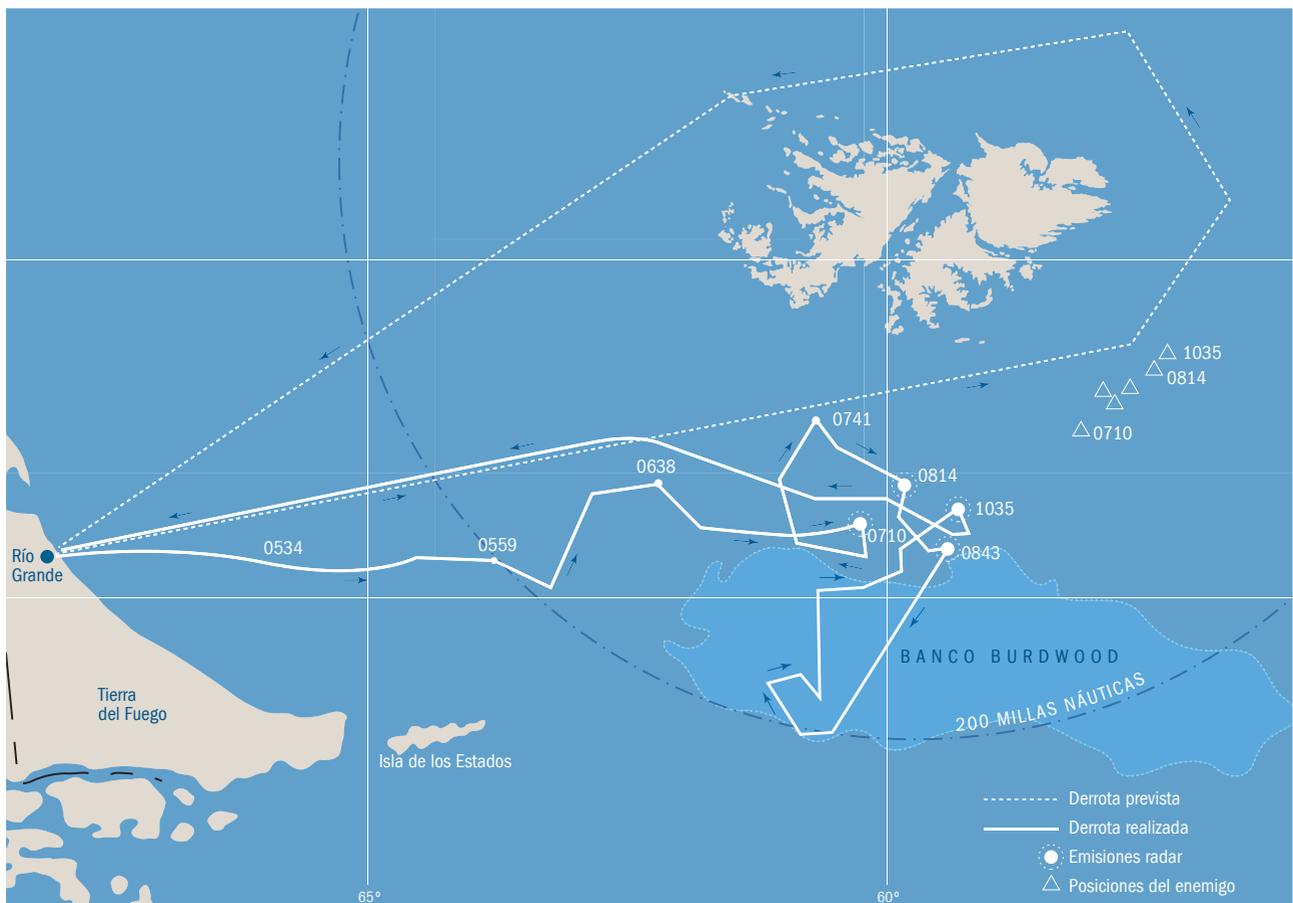
⁽¹¹⁾
Esos buques son: aviso ARA Gurruchaga (rescató 365 náufragos), buque polar ARA Bahía Paraíso (88 náufragos), destructor ARA Bouchard (64 náufragos) y destructor ARA Piedra Buena (273 náufragos)

⁽¹²⁾
El crucero ARA General Belgrano tenía 1093 tripulantes, de los cuales fallecieron 323, siendo el total de bajas Argentinas durante todo el conflicto 649.

Funciones a bordo	Tripulación del Avión 2-P-111 que localizó a los naufragos del crucero ARA <i>General Belgrano</i>	Tripulación del Avión 2-P-112 que localizó y mantuvo exploración en contacto con el destructor HMS <i>Sheffield</i>
Piloto- Comandante Piloto OCO Navegante Mecánico de vuelo Ayudante Mecánico Detección Detección Radio operador Operador MAE y Vigía de proa Armas y Vigía de popa Supervivencia y Vigía de popa	Capitán de Corbeta Julio Hugo Pérez Roca Teniente de Navío Luis Guillermo Arbini Teniente de Corbeta José Alberto Andersen ---- Suboficial Segundo Oscar Rodríguez Suboficial Segundo Miguel Ángel Noell Suboficial Segundo José Ledesma Suboficial Segundo Juan Carlos Olivera Suboficial Segundo Celso Fossarelli Cabo Principal Ramón Leiva Cabo Primero Carlos Alberto Soria ----	Capitán de Corbeta Ernesto Proni Leston Capitán de Corbeta Sergio Sepetich Teniente de Fragata Juan Gatti Teniente de Corbeta Guillermo Meneses Suboficial Primero Juan Carlos Heredia Cabo Primero Hugo Saavedra Suboficial Primero Aníbal Sosa Suboficial Segundo José María Pernuzzi Cabo Principal Daniel Yerba Cabo Principal Luis Núñez Cabo Primero Luis Del Negro Cabo Primero Cesar Horacio Fernández

Localización y hundimiento del HMS *Sheffield*

El día 4 de mayo, a las 0400, despegó de la BARG el avión 2-P-112. Su misión era, como tantas otras, investigar e informar sobre toda unidad de superficie en el área Malvinas que lograra detectarse con su radar APS-20. Luego del despegue, se dirigió hacia el Sur de las islas en dirección a la desembocadura del Estrecho de San Carlos.



Aproximadamente a las 0500 se obtuvo el primer contacto de superficie, que fue identificado como el Aviso ARA Comodoro Somellera que se encontraba ocupando una estación SAR. A las 0700 se recibió la información de que Puerto Argentino se encontraba bajo ataque aéreo. A continuación, el radar APS-20 tuvo una avería producida al haberse quemado un elemento que fijaba su frecuencia de emisión. Atento a que se trataba de una falla recurrente en el 2-P-112, el operador radar llevaba consigo varios “cristales” de repuesto, los cuales eran el elemento que se quemaba.

Para permitir la reparación en vuelo y poder luego continuar con la exploración, el avión permaneció en una posición ya investigada, en la cual no se habían detectado buques enemigos. Una vez reparado el radar en vuelo y continuada la exploración, a las 0750 se obtuvo un contacto clasificado como “mediano” (13).

Simultáneamente, el operador CME obtuvo la confirmación de un radar emitiendo, al que, por sus características (frecuencia de emisión, repetición de pulso, etc.), lo señalaban como un buque de guerra, probablemente un destructor del tipo D-42, armado con misiles antiaéreos Sea Dart y una de las naves más modernas de la flota británica.

Después de informar el contacto y sus coordenadas geográficas, el 2-P-112 recibió instrucciones de permanecer en la zona manteniendo una discreta “exploración en contacto”. Cancelada así la misión original del vuelo, se realizaron sucesivas emisiones radar y, a las 0845, se observó que se habían sumado al primer contacto otros dos, clasificados uno grande y el otro mediano. Se conformó así la localización de un buque grande y dos medianos.

El 2-P-112 se mantuvo maniobrando con alejamientos hacia el Sur, retornando a sus puntos aleatorios de emisión en forma periódica. A bordo se tenía la certeza de que eran detectados por los radares y equipos MAE enemigos en cada ascenso y emisión radar que hacían. Durante las horas que transcurrieron en estas maniobras, se volvieron a repetir las averías en el radar descriptas anteriormente, siendo en todos los casos salvadas por la previsión del operador radar de llevar en sus bolsillos “cristales” de repuesto.

En conocimiento de esta situación, el Comando de la Fuerza de Tareas Aeronaval (FT80) ordenó al comandante del 2-P-112 que volviese a actualizar la posición de los buques enemigos detectados a las 1030.

Assumiendo con acierto que la actualización requerida iba a ser utilizada en un ataque de aviones SUE, a la hora ordenada, el 2-P-112 efectuó su última aproximación y ascenso y volvió a emitir con su radar, con lo cual logró actualizar las posiciones de los buques enemigos y transmitir esa información al Comando de la FT 80 y a los pilotos de los SUE en vuelo. Mientras esto sucedía, se corroboró nuevamente en el equipo de CME que el Neptune había sido detectado nuevamente por los radares enemigos.

Inmediatamente después, el 2-P-112 efectuó maniobras evasivas hacia el Sur y, a continuación, se dirigió a la BARG, donde aterrizó luego de siete horas de vuelo. Sus tripulantes eran conscientes de que los SUE estaban por concretar, con su ayuda, el primer lanzamiento de misiles air-mar Exocet en combate real a nivel mundial.



De izquierda a derecha, los suboficiales Juan C. Olivera, Francisco Pepe y Carlos A. Sosa frente al 2-P-112, en la Base Aeronaval Río Grande durante la Guerra.

(13)
Los contactos radar se clasifican en chico, mediano y grande, según el tamaño del eco radar obtenido, y dan una idea del tamaño y tipo de buque detectado.

Esta acción, silenciosa, persistente y muy riesgosa, como toda exploración en contacto con el enemigo, permitió que dos aviones SUE lanzaran sus misiles AM-39 'Exocet' desde una distancia de unas 25 millas náuticas (46 Km) del blanco, de los cuales al menos uno hizo impacto en el destructor antiaéreo tipo D-42 HMS *Sheffield*. Como resultado, este buque se hundió días después.

Eludiendo aviones enemigos

Ese mismo 4 de mayo, inmediatamente después de concluido el exitoso ataque que se acaba de relatar, se ordenó el despegue del avión Neptune 2-P-111 con la misión de retomar el contacto e investigar la posible presencia de nuevos buques enemigos en la zona.

Al aproximarse al área donde se había hecho el ataque con los SUE, se detectó una gran cantidad de radares de control aire enemigos emitiendo en forma continuada, lo que dificultaba sobremanera las maniobras de aproximación.

Al mismo tiempo, se tuvo la información -obtenida por los radares aire propios ubicados en Puerto Argentino- que Patrullas Aéreas de Combate (PAC) enemigas se dirigían sistemáticamente a los puntos de emisión radar ordenados al 2-P-111, que en esa oportunidad eran indicados por su controlador en tierra, el Comandante del Grupo de Tareas de Exploración (GT 80.2), Capitán de Fragata Luis César Vásquez.

Ante esta evidencia, el comandante del avión requirió que no se le ordenasen más posiciones donde buscar, informando que él mismo las determinaría en función de la situación táctica imperante.

Aproximadamente a 1325, y en oportunidad de haber efectuado el avión un ascenso y emisión radar, obtuvo varios contactos, a la par de la certeza de haber sido detectado por los radares enemigos, tal cual se deducía de los niveles de atenuación registrados en el equipo de CME.

Providencialmente, en esos instantes, como ya se venía haciendo en esos días, en la Central de Operaciones de Combate (COC) de la BARG se estaban efectuando barridos aleatorios en las frecuencias de radio utilizadas por la flota británica.

Es así como un operador de esa Central escuchó (y grabó) una comunicación, en la que la Central de Información de Combate (CIC) de un buque británico le informaba al CIC del buque que controlaba a las PACs en vuelo, su contacto con un avión de exploración para que iniciara la interceptación de este último.

Si bien el vuelo del 2-P-111 no era controlado por la COC de la BARG, al advertir el riesgo inminente que tenía el avión, esta le dio la alerta y lo informó de la situación (a las 1350) en la frecuencia en que estaba operando.

Ante esta novedad, el 2-P-111 emprendió una rápida y efectiva maniobra de evasión, logrando escapar de la interceptación por parte de los aviones Sea Harrier por escasísimo margen. Esa maniobra consistió en descender a nivel del mar, para desprenderse del radar enemigo, y volar con rumbos aleatorios aplicando la máxima potencia en ambos motores principales y turbinas, con lo que el avión alcanzó casi el doble de su velocidad de crucero habitual ⁽¹⁴⁾.

(14)
La velocidad máxima a nivel del mar del Neptune SP-2H era de 350 nudos (648 kms/h) y la de los Sea Harrier cercana a los 600 nudos (unos 1.100 kms/h).

Simultáneamente con su comunicación al 2-P-111 de que estaba siendo interceptado, la COC de la BARG solicitó a la Fuerza Aérea Argentina el despegue de aviones de caza Mirage III, que estaban también basados en esa base aeronaval. Así fue que pocos minutos después estaban en el aire dos de esos aviones con la misión de proteger al Neptune; cabe

Plana Mayor y Dotación de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración en la Guerra de las Malvinas

Tripulantes de vuelo

Capitán de Corbeta	Julio Hugo PÉREZ ROCA	Comandante (I) (V) (VII) (19/125)
Capitán de Corbeta	Carlos Washington MARIONI	2do. Comandante (II) (19/118.8)
Capitán de Corbeta	Sergio SEPETICH	Adscripto (III) (VI) (9/65.7)
Capitán de Corbeta	Ernesto PRONI LESTON	(III) (VI) (17/114.5)
Capitán de Corbeta	Esteban KALAUZ (*)	(3/26.7)
Teniente de Navío	Hugo Roberto ORTIZ	(I) (VII) (21/133.3)
Teniente de Navío	Martín Fernando VILLAFANE	(I) (VII) (17/111.9)
Teniente de Navío	Luis Guillermo ARBINI	(I) (V) (VII) (23/145.2)
Teniente de Navío	Jorge Alberto JANOT	(II) (16/96.8)
Teniente de Fragata	Cesar Ramón CABALLERO (*)	Adscripto
Teniente de Fragata	Juan Eduardo GATTI	Adscripto (III) (VI) (9/67.1)
Teniente de Corbeta	Guillermo MENESES	Adscripto (III) (VI) (9/63.2)
Teniente de Corbeta	José Alberto ANDERSEN	Adscripto (II) (V) (17/123.3)
Suboficial Primero	Francisco PEPE	(IV) (12/78.6)
Suboficial Primero	Félix ÁLVAREZ	(IV) (10/71.3)
Suboficial Primero	Juan Carlos HEREDIA	(III) (VI) (15/100.9)
Suboficial Primero	Aníbal SOSA	(III) (VI) (13/85.8)
Suboficial Segundo	Miguel NOELL	(V) (VII) (19/127.4)
Suboficial Segundo	José IMAZ	(II) (15/96.4)
Suboficial Segundo	Cayetano CABRERA	(II) (5/39.6)
Suboficial Segundo	Ricardo ZAMBRANO	(II) (17/118.4)
Suboficial Segundo	Celso FOSSARELLI	(V) (VII) (12/80.6)
Suboficial Segundo	Ricardo LÓPEZ	(II) (12/82.1)
Suboficial Segundo	Oscar RODRÍGUEZ	(V) (VII) (21/141.7)
Suboficial Segundo	José LEDESMA	(V) (VII) (13/88.4)
Suboficial Segundo	Carlos Alejo SOSA	(IV) (12/84.4)
Suboficial Segundo	Juan Carlos OLIVERA	(V) (VII) (18/116.5)
Suboficial Segundo	José María PERNUZZI	(III) (VI) (14/92.3)
Suboficial Segundo	Juan FERNÁNDEZ	(II) (6/38.1)
Suboficial Segundo	P. SÁNCHEZ	(IV) (7/52)
Cabo Principal	Ramón LEIVA	(V) (VII) (20/127.3)
Cabo Principal	Carlos GARCÍA	(II) (13/95.4)
Cabo Principal	Luis NUÑEZ	(VI) (12/82.3)
Cabo Principal	Hugo ROMERO	(IV) (8 de pruebas y traslados)
Cabo Principal	Luis GUZMÁN	(IV) (8/48.5)
Cabo Principal	Daniel YERBA	(III) (VI) (9/63.2)
Cabo Principal	Raúl BILLALBA	(II) (10/74.5)
Cabo Primero	Carlos Alberto SORIA	(V) (VII) (14/102.7)
Cabo Primero	José ROMERO	(IV) (15/103.1)
Cabo Primero	Hugo SAAVEDRA	(VI) (15/107.7)
Cabo Primero	Luis DEL NEGRO	(III) (VI) (9/65.4)
Cabo Primero	Cesar Horacio FERNÁNDEZ	(III) (VI) (9/71.3)
Cabo Primero	Néstor RANALES	(IV) (5/28.2)
Cabo Segundo	Alberto METALLO	(IV) (1/5)
Cabo Segundo	Víctor MONDIN	(IV) (12/74)
Cabo Segundo	Jorge RUIZ	(IV) (1/0.3)

NOTAS

- (*) A mediados de abril, fue destacado a Brasil para recibir dos aviones de vigilancia marítima Bandeirante, que a su regreso integraron el Elemento de Tareas 80.2.2.2. Las misiones y horas de vuelo que aquí se detallan corresponden a las realizadas en aviones SP-2H antes de ser destacados.
- (I) Miembro de la tripulación No. 1.
- (II) Miembro de la tripulación No. 2.
- (III) Miembro de la tripulación No. 3.
- (IV) No asignado a ninguna tripulación en particular. No obstante, todos, salvo uno, realizaron misiones operativas.
- (V) Tripulante del 2-P-111 cuando ese avión localizó a los naufragos del crucero ARA General Belgrano.
- (VI) Tripulante del 2-P-112 cuando ese avión localizó al destructor HMS Sheffield y guió el ataque que lo destruyó.
- (VII) Tripulante del 2-P-111 el 4 de mayo, cuando lograron eludir a una sección de Sea Harriers que era guiada para interceptarlos.
- Las cifras entre paréntesis **antes de las barras (...)** indican la cantidad de misiones de exploración realizadas por el tripulante durante la campaña.
- Las cifras entre paréntesis **después de las barras (...)** indican la cantidad de horas de vuelo que sumaron esas misiones.

Personal de Apoyo en Tierra destacado en la Base Aeronaval Río Grande

Teniente de Navío	Luis Alfredo BAGNASCO
Suboficial Mayor	Lucio CABEZAS
Suboficial Principal	Oswaldo GONZÁLEZ
Suboficial Principal	Santos SIGNORINI
Suboficial Primero	Ramón BARRIOS
Suboficial Primero	Federico LIECHTI
Suboficial Primero	Darío CURUCHET
Suboficial Segundo	Julio GONZÁLEZ
Suboficial Segundo	José BRACAMONTE
Suboficial Segundo	Antonio D'AMICO
Suboficial Segundo	Rubén PEREDA
Suboficial Segundo	Jorge ALONSO
Suboficial Segundo	Fernando RECAMAN
Suboficial Segundo	Juan AVILA
Suboficial Segundo	Raúl ARANDA
Suboficial Segundo	Juan GIL
Suboficial Segundo	Héctor ÁLVAREZ
Suboficial Segundo	Juan LEGUIZAMÓN
Suboficial Segundo	Santiago LEZCANO
Cabo Principal	Ismael FORCHINO
Cabo Principal	Roberto SPIZZAMIGLIO
Cabo Principal	Olegario TEJADA
Cabo Principal	Roberto SCAVONE
Cabo Principal	Víctor NIEVA
Cabo Primero	Dante YELPO
Cabo Primero	Roberto ESCUDERO
Cabo Primero	Angel CIRESE
Cabo Primero	Héctor LEÓN
Cabo Segundo	Rodolfo CERIDONO
Cabo Segundo	Eduardo LOPEZ
Cabo Segundo	Sergio KRASER
Cabo Segundo	Dardo MASTROTA
Cabo Segundo	Ignacio CORADEGHINI
Cabo Segundo	Félix GARCÍA
Cabo Segundo	Gustavo RIGASSIO
Cabo Segundo	Gustavo SANTILLÁN
Conscripto Clase 62	Estanislao ESCALADA
Conscripto Clase 62	Fernando ZEBALLOS
Conscripto Clase 62	Horacio VEGA
Conscripto Clase 62	Alberto ALOY
Conscripto Clase 62	Justo Gabriel SAGUAS

Personal que brindó apoyo logístico y administrativo desde la Base Aeronaval Comandante Espora

Suboficial Principal	Alberto WAGNER
Suboficial Principal	Lionel MOLINA
Suboficial Primero	Julio ORTIZ
Suboficial Segundo	Nelson RIVEIRA
Suboficial Segundo	Francisco ZURITA
Suboficial Segundo	Artemio GUAMA
Suboficial Segundo	Cayetano CONENNA
Suboficial Segundo	Ismael BARBERA
Suboficial Segundo	Hugo PEDROZO
Cabo Principal	Cesar MACHADO
Cabo Principal	Oscar BULACIO
Cabo Principal	Saúl MALDONADO
Cabo Primero	Raúl PAÍS
Cabo Primero	Hugo CABRAL
Cabo Primero	Horacio FERREYRA
Cabo Segundo	Francisco CABRERA
Cabo Segundo	Jorge BARRIOS
Cabo Segundo	Gustavo FERCH
Cabo Segundo	Juan Carlos FERNÁNDEZ
Cabo Segundo	Daniel HERNANDORENA

Parte de la tripulación que localizó al HMS *Sheffield* frente al 2-P-112 en el Museo de la Aviación Naval. De izquierda a derecha, los entonces capitanes de fragata Sergio Sepetich y Ernesto Proni Leston, el Teniente de Fragata José M. Pernuzzi y los suboficiales Luis Del Negro y Hugo Saavedra.



recordar que la capacidad de defensa contraaérea de estos aviones era nula. Si bien los Mirages no entraron en contacto con los aviones enemigos, el solo hecho de intentar la defensa del 2-P-111 resulta ser una actitud encomiable y de gran valor entre camaradas, pues ellos se encontraban ya librando una batalla muy difícil.

Poco tiempo después, el 2-P-111 aterrizó en la BARG seguido por ambos Mirage, de los cuales uno lo hizo con una emergencia por fallas.

Últimas operaciones de los Neptunes

En los días subsiguientes, se realizaron vuelos de exploración con esporádicos contactos, dado que la flota enemiga adoptó tácticas diferentes a la luz del efectivo ataque recibido por parte de la aviación propia.

El 15 de mayo, la degradación de los equipos era sustantiva, especialmente de los radares y equipos CME. El Arsenal Aeronaval de la BACE destacó personal especialista para tratar de recuperar parte de las capacidades perdidas. Concluyeron que ello no era factible dada la gran acumulación de salitre en las antenas receptoras, producto del continuo vuelo rasante en condiciones meteorológicas adversas y el consiguiente salpicado de agua de mar.

Atento a esto, se recibió la orden de replegar ambos aviones a la BACE para intentar solucionar los problemas encontrados. Paralelamente, se ordenó planificar una acción de minado aéreo en la boca norte del estrecho de San Carlos y realizar un minado de ejercicio en la ría de Bahía Blanca.

(15)
Mecanismo que permite lanzar automáticamente armas aéreas a intervalos programados.

(16)
"Bahía de bombas"; alojamiento interno del avión en su parte central inferior, con compuertas que se abren en el momento de lanzar bombas u otras armas aéreas y donde también se puede instalar un tanque de combustible, que fue siempre utilizado durante la guerra de Malvinas para aumentar la autonomía de vuelo.

Hechos los cálculos de efectividad del minado, se determinó una eficacia esperada extremadamente baja, debido a que nuestros Neptunes no contaban con un intervalómetro adecuado a las necesidades (15). Por otra parte, debieron solucionarse fallas en el sistema de lanzamiento de armas alojadas en el "bomb bay" (16).

Finalmente, las persistentes fallas mecánicas y la degradación de los equipos electrónicos de detección determinaron que cesara la participación de los aviones Neptune en la guerra, que pocos meses después fueron radiados definitivamente del servicio activo en la Armada. Uno de esos aviones, el 2-P-112, se encuentra ahora preservado en el Museo de la Aviación Naval ubicado en la BACE.



La tripulación del 2-P-111 al finalizar la ceremonia del 3 de mayo de 2010 en la Casa de Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego.

De izquierda a derecha, SM (RE) José Ledesma, CF (RE) Luis G. Arbini, SP (RE) Carlos A. Soria, CN (RE) Julio H. Pérez Roca, SM (RE) Juan C. Olivera, SP (RE) Celso O. Fossarelli, SM (RE) Oscar Rodríguez, SP (RE) Ramón Leiva, SM (RE) Miguel A. Noell y CF (RE) José A. Andersen.

Con los dos aviones disponibles, la Escuadrilla Aeronaval de Exploración realizó 53 vuelos operativos (en área de combate) con un total de 327 horas de vuelo. A esto deben sumarse 34 vuelos no operativos (traslados y de prueba) que insumieron 98 horas de vuelo, totalizando durante el período de operaciones 87 vuelos y 425 horas de vuelo.

Epílogo

Después de la guerra, la Armada Argentina otorgó las siguientes condecoraciones:

A la Bandera de Guerra, de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, **“Honor al valor en combate”**.

Al Comandante y Piloto del avión 2-P-112 que efectuó la localización y guiado de aviones SUE en el ataque al destructor HMS *Sheffield*, **“Cruz de Oro al Mérito Naval”**, y al resto de la tripulación **“Cruz de Plata al Mérito Naval”**.

Por su parte, el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Ushuaia, por Resolución N° 086 de fecha del 14 de abril de 2010, otorgó a la tripulación del avión 2-P-111 la distinción de **“Reconocimiento al Mérito”**.

Asimismo, la Gobernación de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur distinguió, el 3 de mayo de 2010, a la tripulación del avión 2-P-111 por **“Su arrojo y determinación para localizar a los naufragos del Crucero ARA General Belgrano”**.

Reflexiones finales y agradecimiento

Todo conflicto bélico presupone una entrega de los involucrados en aras de un objetivo común. En particular, una tripulación de vuelo puede asemejarse a un mecanismo de relojería, en el cual cada pieza desempeña una función específica y solo funciona eficazmente cuando todos y cada uno de sus componentes cumple acabadamente su cometido.

Cada operador aporta datos que luego de ser integrados, convirtiéndolos en información vital, permiten a quien en última instancia deba tomar las decisiones, hacerlo con racionalidad y profesionalismo.

Vuelos de la Armada Argentina a las Malvinas antes de 1982

22/01/1940. Tres hidroaviones Consolidated P2Y-3A 'Ranger' de la Escuadrilla Aeronaval de Patrulleros (predecesora de las escuadrillas aeronavales de exploración) hicieron un reconocimiento sobrevolando las Malvinas, incluido Puerto Stanley. Comandante del vuelo: Teniente de Navío Salustiano Mediavilla. Comandantes de los aviones: Alférez de Navío Alois Fliess y Alféreces de Fragata Mario Sosa del Valle y Pío E. Ceballos.

15/09/1961. Tres aviones Lockheed P2V5 Neptune de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Exploración (había entonces una segunda escuadrilla con hidroaviones Martin PBM-5 Mariner) hicieron un reconocimiento sobrevolando las Malvinas, incluido Puerto Stanley. Comandante del vuelo: Capitán de Corbeta Siro De Martini. Comandantes de los aviones: Capitanes de Corbeta Jorge H. Canel y Estanislao de la Torre y Teniente de Navío Carlos P. Carpintero.

08/10/1966. Un avión anfíbio Grumman HU-16D Albatros de la Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento (EABS) acompañó en su regreso, desde Puerto Stanley a Río Gallegos, al DC-4 matrícula LV-AGG de Aerolíneas Argentinas, que había sido secuestrado y forzado a aterrizar en Malvinas. Comandante: Teniente de Navío Domingo Negrete.

1968 y 1969. Albatros de la EABS realizaron sendos vuelos para observar lugares de las Malvinas. Comandante del vuelo de 1969: Teniente de Navío Jorge O. Troitiño.

08/02/1972. Dos Albatros de la EABS amerizaron en Puerto Stanley, donde recogieron pasajeros y carga que llevaron a Río Gallegos. Comandantes: Capitán de Corbeta Raúl R. Flores Godoy y Teniente de Navío Jorge Enrico.

05/01/1976. Un Lockheed SP-2E Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración (EA2E) buscó al buque británico *Shackleton* en las cercanías de las Malvinas y en Puerto Stanley. Comandante: Teniente de Navío Alfredo D. Dabini.

03/02/1976. Un Neptune de la EA2E circunvoló las Malvinas buscando visualmente al buque británico *Shackleton* entre los accidentes costeros, incluido Puerto Stanley. Al día siguiente, el mismo avión apoyó al destructor ARA *Almirante Storni* que interceptó al *Shackleton* 74 millas náuticas al Sur de dicho puerto. Comandante de los vuelos: Capitán de Corbeta Juan A. Imperiale. Comandante del avión: Teniente de Navío Carlos W. Marioni. Comandante del destructor: Capitán de Fragata Ramón A. Arosa.

PEDIDO: Probablemente existan otros vuelos similares. Se solicita a quienes tengan conocimiento de ellos que por favor lo informen al Boletín del Centro Naval y al Instituto Aeronaval. Lo mismo con relación a quienes puedan aportar más información, documentos, listados de tripulaciones y fotografías de los vuelos aquí mencionados. Es intención publicar un trabajo sobre estos vuelos, que son tan poco conocidos.

Así lo hicieron las tres tripulaciones de los aviones SP-2H Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración durante el conflicto, logrando obtener resultados valiosos aun cuando los viejos y nobles aviones estaban entregando su último aliento.

Sin embargo, para que esas tripulaciones cumplieren su cometido, era necesario e imprescindible el concurso de muchas otras voluntades que callada y eficazmente contribuyeron; fueron ellos:

Aquellos que esperaban el regreso de cada misión para reparar el cúmulo de fallas o averías que invariablemente se presentaban, restableciéndolos a la línea de vuelo en la mejor forma y en el menor tiempo posible. Su tarea no fue fácil ni liviana, la debieron llevar a cabo en condiciones de frío extremo, lluvia, día o noche, y en numerosas oportunidades a la intemperie, al encontrarse el único hangar disponible ocupado por otras unidades.

Aquellos que realizaron una inestimable e imprescindible labor en la COC de la BARG que, aún sin tener la Escuadrilla Aeronaval de Exploración dependencia orgánica u operativa de ella, la mantenían permanentemente informada de la situación en el área de operaciones. Con su constante y eficaz accionar, permitieron que el 2-P-111 pudiese resolver una situación por demás comprometida y regresar a su base indemne, así como evitaron que otros vuelos se encontrasen con situaciones peligrosas inesperadas.

Nuestros queridos Neptunes, que llevaron y trajeron de regreso a sus tripulantes en cada misión, con una confiabilidad mucho mayor de la que por su vejez era de esperar y que plegaron sus alas definitivamente sobre el final de la guerra.

La Plana Mayor y Dotación de la BARG que no solo brindaron sus instalaciones y servicios, sino también su apoyo emocional y aliento para no cejar en la lucha.

Los pilotos de los aviones Mirage de la Fuerza Aérea Argentina que prestamente despegaron para brindar su apoyo, cuando uno de nuestros Neptunes se vio seriamente amenazado por los cazas interceptores enemigos.

Aquellos que por sus funciones brindaron el apoyo logístico y administrativo desde la BACE, desarrollando una importante labor, cual fue la de procurar obtener y enviar en forma perentoria el material que resultaba vital para continuar con las operaciones, siempre que este se encontrara disponible.

Como Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración durante la guerra, y en nombre de su dotación de entonces, quiero dejar constancia de nuestro agradecido y sincero reconocimiento a todos los que acabo de mencionar, así como a aquellos que anónimamente contribuyeron con nuestra misión. Finalmente, nuestro emocionado recuerdo a los miembros de la dotación de la Escuadrilla que fallecieron después de la guerra y a todos los que entregaron sus vidas durante ella, procurando la restitución a la Nación de su territorio usurpado.

Siempre los recordaremos.