Una importante —y poco conocida— contribución de la Aviación Naval del Perú a la Armada Argentina



Almirante ARA (r)
JORGE ENRICO (*)



A mediados de la década de 1970, la Armada argentina se encontraba en proceso de renovación de su material bélico. Lo hacía desde una posición desventajosa, ya que algunos países imponían distintas restricciones a la compra de material, como oposición al Gobierno Militar de Argentina. Tal es el caso de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, con base en el Portaaviones ARA "25 de Mayo."

La estrategia naval argentina de aquel entonces, se basaba en una fuerza naval estratégica cuyo elemento fundamental era el portaaviones. Las Escuadrillas embarcadas debían actualizarse. La Escuadrilla Antisubmarina volaba desde su creación en 1961 aeronaves Grumman Tracker S-2A, que habían entrado en servicio en EE. UU. en 1954, por lo que la Armada argentina decidió reemplazarlas por los S-2E, cuyo fuselaje era similar, pero que eran de fabricación más reciente, y tenían planta de poder, sistemas aeronáuticos y armamento mejorado, así como equipos de detección mucho más avanzados. Se destacaban en ese aspecto los sistemas de detección submarina "Jezebel" y "Julie", que la Armada argentina no había operado nunca ni tenía el adiestramiento para hacerlo.

Las restricciones políticas aludidas permitían la compra de los aviones en el estado en que se encontraban (preservados en el desierto), pero no el adiestramiento de las tripulaciones. La Armada contrató a la empresa Grumman, fabricante original de los aviones, para hacer las reparaciones y modificaciones necesarias en su planta de Stuart, Florida, pero debía preparar independientemente sus tripulaciones para hacer los vuelos de aceptación de aviones y equipos de a bordo, trasladarlos y luego operarlos eficazmente en el Atlántico Sur. Una primera ronda de consultas a nivel mundial puso de manifiesto un aspecto crítico para la incorporación exitosa de estas aeronaves: encontrar un lugar adecuado para que las tripulaciones y personal de mantenimiento recibieran ese adiestramiento que el Departamento de Estado Norteamericano no permitía.

Como en otras oportunidades en la historia conjunta de Perú y Argentina, la confraternidad de ambos países –y la generosidad e idoneidad del Perú y de su Aviación Naval– proveerían la solución: un grupo de tripulantes y personal de mantenimiento se trasladaría a la Base Aeronaval en el Callao para ser adiestrados por el Escuadrón Aeronaval Nro. 12 de la Aviación Naval, que tenía 12 aviones de ese tipo en su inventario.

Y es así que, a mediados de 1977, un grupo de marinos argentinos llegaba al Perú, para recibir ese adiestramiento. Tuve el honor, como Comandante de



En ese tiempo, tripulaciones y personal eficazmente adiestrados.

la Escuadrilla, de encabezar ese grupo. Desde el primer momento fuimos recibidos con el típico estilo peruano, que nos hizo sentir verdaderamente en casa. El Comandante del Escuadrón en ese momento, Capitán de Fragata Mario Fasce, y todo su personal, fueron instrumentales para que la misión se pudiera cumplir mucho más allá de lo esperado. Entre los muchos hombres que lo hicieron posible, quiero citar, a riesgo de ser injusto al no reconocer a otros igualmente merecedores, al Segundo Comandante, Ricardo Covarrubias; al Jefe de Operaciones, Luis Sueyras; al Jefe de Mantenimiento, Ricardo Ramos, y otros, como Félix Granthon, Ramón Arévalo, Gustavo Araníbar, Luis Alfaro, Jorge Morante, Miguel Valqui y Carlos Méndez.

"Nuestros suboficiales recibieron también su adiestramiento en las distintas especialidades mecánicas y también en mantenimiento de armas y aviónica. El adiestramiento incluyó igualmente a los operadores de los equipos de detección".

La adaptación de los pilotos al nuevo avión –realmente las diferencias entre nuestros S-2A y los S-2E eran considerables– era fundamental para realizar los vuelos de aceptación en la fábrica. El adiestramiento que recibimos fue muy profundo y satisfactorio en todos los aspectos del vuelo, al que se agregaron algunos períodos de conocimiento de los nuevos sensores que traían los aviones.

Nuestros suboficiales recibieron también su adiestramiento en las distintas especialidades mecánicas y también en mantenimiento de armas y aviónica. El adiestramiento incluyó igualmente a los operadores de los equipos de detección, ya que la tripulación de los Tracker incluye, además de dos pilotos, a dos operadores de los equipos de detección, cuya función es esencial para el cumplimiento de las misiones. Imagino que las horas de vuelo y de adiestramiento de mecánicos que se requirieron, constituyeron una dura prueba para la capacidad logística y operativa del Escuadrón, pero todo se desarrolló sin el menor contratiempo y sin que nada de eso se nos hiciera notar.

Pero no solamente el Escuadrón se preocupó por nosotros. Recibimos constantes atenciones del Comandante de la Escuadra, del Comandante de la Aviación Naval, entre otros, que nos integraron a las actividades como si fuéramos –y así se sentía cada uno de nosotros– un marino peruano más. Esta

integración incluyó también la camaradería y el apoyo de los otros escuadrones. No tengo ninguna duda de que si en ese momento alguna potencia extranjera hubiera agredido al Perú, obligando al Escuadrón Aeronaval Nro. 12 a salir en su defensa, los marinos argentinos allí presentes nos hubiéramos ofrecido a tripular sus aviones como si nuestra Patria estuviera en peligro.

A las intensas tareas de adiestramiento se sumaron otras de tipo social, y conocimos el Centro Naval de Lima y el Socaire, donde algunos desarrollamos una fuerte tolerancia al pisco sour.

Así, preparados por la Marina de Guerra del Perú, pudimos llegar a Stuart con un conocimiento acabado del avión y sus equipos. Allí discutimos mano a mano con los ingenieros de Grumman, los fabricantes del Tracker, estableciendo con el primer avión procedimientos estrictos de verificación en tierra y en vuelo.

Cuando llegó el día del primer vuelo de aceptación –el primero de la que sería una larga lista–, llevé como copiloto al entonces Teniente de Fragata Luis de Vincenti. Por una de esas cosas que solo comprendemos los que volamos, a poco de iniciado el vuelo falló uno de los motores y debimos detenerlo y regresar. Nunca olvidaré la expresión compungida con que nos esperaban los ingenieros, capataces y mecánicos de Grumman tras nuestro aterrizaje –el



Adaptación de los pilotos a las nuevas aeronaves.

primero– con un motor en bandera. Tras algunas vicisitudes y desacuerdos iniciales con la fábrica, logramos aceptar los dos primeros aviones y los trasladamos en vuelo a Argentina. Mientras con ellos iniciábamos un programa de adiestramiento integral en la Base Aeronaval Comandante Espora, los cuatro restantes fueron progresivamente aceptados y trasladados.

La Armada argentina consideró necesario acelerar los tiempos habituales de incorporación de nuevas aeronaves, y asegurar para mediados del año 1978 (el año siguiente a la preparación en Perú) la operatividad completa de los S-2E con los nuevos sensores en el Atlántico Sur, embarcados en el Portaaviones. A tal efecto, dispuso retener una inusual cantidad de pilotos y tripulantes veteranos, incluyendo a este Comandante que, ascendido a Capitán de Fragata, continuó a cargo de la Escuadrilla durante 1978. Con el invalorable apoyo de la Flota de Mar y de la Fuerza de Submarinos se pudo cumplir en término con el alistamiento.

El final de la historia es conocido: los Tracker S-2E, alistados en tiempo récord, reforzaron el Poder Naval Integral que en ese momento ostentaba la Armada argentina en el Atlántico Sur. Jugaron primero un papel fundamental para la capacidad operativa de la Flota de Mar durante el conflicto con Chile de 1978, embarcados en el Portaaviones ARA "25 de Mayo". Simultáneamente, y en un esfuerzo logístico y operativo sin precedentes, los viejos S-2A, al mando del Segundo Comandante de la Escuadrilla, el entonces Capitán de Corbeta Bernardo Viglierchio, se incorporaban a la Fuerza Naval austral desde la Base Aeronaval Río Grande, cumpliendo importantes misiones de exploración. Luego, en 1982, participaron decisivamente en el conflicto de Malvinas, tanto desde a bordo como desde tierra, al mando del Capitán de Corbeta Héctor Skare.

Es, sin duda, mérito principal de las sucesivas y valerosas planas mayores y dotaciones de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina haber desarrollado honrosamente las demandantes misiones que desde el portaaviones y desde bases en tierra debieron cumplir durante los conflictos de Chile y Malvinas, con las que inscribieron páginas honrosas en la historia de la Aviación Naval argentina.

Pero hubiera sido muy difícil hacerlo sin la desinteresada, eficaz y fraternal colaboración de la Aviación Naval del Perú, heredera de los valores del Almirante Grau e integrada por caballeros del mar, a los que debemos eterna gratitud.

(*) Ex Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

