

CAPÍTULO III

GLOSTER METEOR MK-IV

1947 - 1970



**Regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora
Grupos 2 y 3 de Caza - Escuadrón III
Grupo Operaciones VII**



Éstas fueron las primeras unidades de aviones de reacción de la Fuerza Aérea. La gran diferencia de velocidad que tenía el Gloster Meteor Mk-IV con los demás aviones de la época hizo que sus miembros eligieran, en 1947, al personaje de la historieta Bólide como su emblema. El Bólide, creado por Eduardo Ferro, cuya experiencia de “lento” disimulaba la realidad de estar siempre “de vuelta” antes que los demás, fue aplicado a lo que sucedía en cualquier misión emprendida por el nuevo avión. A través de los años, el Bólide se convirtió en sinónimo de Gloster y se lució en los buzos de vuelo de los pilotos, junto con el tradicional pañuelo blanco de cuello, y en los aviones de los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora, luego grupos 2 y 3 de Caza, el Escuadrón III y el Grupo Operaciones VII hasta su desactivación.

GLOSTER METEOR MK-IV: PRIMEROS CAZAS DE REACCIÓN

ANTECEDENTES

En las postrimerías de la década del veinte, técnicos e ingenieros aeronáuticos se habían dado cuenta de que el motor alternativo tradicional que accionaba las hélices de las aeronaves no permitiría superar determinados límites de velocidad. Los 3.000 hp de los dos Fiat acoplados al hidroavión de carrera Angello indicaban claramente que para obtener velocidades superiores a los 700 km/h un avión con una carga útil mínima demandaría potencias prohibitivas para los motores conocidos.

Sin embargo, más que la potencia, lo que condenaba a un fracaso seguro las tentativas de transponer esa barrera era la disminución del rendimiento de las puntas de las palas de las hélices cuando la velocidad de avance del eje de rotación alcanzaba el régimen transónico. Para superar esta limitación, estudiosos británicos y alemanes, cada cual por su lado, a partir de 1930 encararon el desarrollo de la propulsión de chorro.

En marzo de 1936, el alemán Hans von Ohain y, en abril, el inglés Frank Whittle lograron hacer funcionar en bancos de prueba los primeros turborreactores. Los ensayos con aeronaves sólo se produjeron tres años después. El 27 de agosto de 1939, el primer avión de retropropulsión alemán, He-178, despegó del aeropuerto de Rostock Marieneke piloteado por Erich Warsitz. Y el 15 de mayo de 1941, desde el aeropuerto de Cranwell, hizo lo propio el británico Gerry Sayers al mando del prototipo Gloster E.28/39.

El modelo inglés respondía al requerimiento operativo formulado por el Ministerio del Aire a la Gloster Aircraft Co. de Gloucestershire en noviembre de 1940. El pliego con las especificaciones, codificado con las siglas F-9/40, recibió el nombre de Meteor.

El 5 de mayo de 1943, en Cranwell, el Meteor Mk-I equipado con motores Rolls Royce Welland I efectuó el primer vuelo de prueba. En vista del éxito obtenido, de inmediato se ordenó la construcción de veinte aparatos. El 12 de julio se entregaron los primeros aviones de serie. Asignados al 616º Escuadrón, cumplieron tareas de defensa aérea y se sumaron, así, al sistema implementado contra las bombas voladoras Fieseler FI 103 (V-1). El 27 de julio los Meteor realizaron la primera salida operativa y el 8 de agosto consiguieron el primer derribo.

Con posterioridad, la Royal Air Force (RAF) promovió el desarrollo del Mk-III, una variante del Mk-I. En enero de 1945, las primeras unidades fueron asignadas al 818º Escuadrón de la 2ª Fuerza Aérea Táctica en Nimega (Holanda) para escolta de los bombarderos aliados. Al finalizar la guerra, sin producirse enfrentamientos con los reactores alemanes, la RAF poseía quince escuadrones de Gloster Meteor Mk-III.

Entretanto, la producción de nuevos modelos Gloster continuaba. El 17 de julio de 1945, impulsado por dos turbinas Rolls Royce Derwent V también en Cranwell despegó el vuelo inaugural del Gloster Meteor Mk-IV.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, a la FAA, recientemente constituida como tercera fuerza armada, se le presentaba una coyuntura internacional atípica. La República Argentina, uno de los acreedores más importantes del Reino Unido, debía afrontar la inconvertibilidad de la libra esterlina decretada por ese país. La única posibilidad de cobrar las deudas era a través de la adquisición de bienes ingleses. Aprovechando la oportunidad, la FAA inició las gestiones para obtener aeronaves de última generación, entre las cuales sobresalían los nuevos Gloster Meteor Mk-IV.

LA ARGENTINA ADQUIERE LOS GLOSTER METEOR MK-IV

El 5 de mayo de 1947, entre la Gloster Aircraft Co., representada por la empresa Evans Thornton & Cía., y la República Argentina, en la persona del comodoro Juan I. San Martín, director del Instituto Aerotécnico, se firmó el contrato N° 510 por el cual se compraron cien Gloster Meteor Mk-IV. El monto total de la transacción ascendió a 4.066.800 libras esterlinas; el 15% correspondía a repuestos y equipos.

La entrega de los aviones se efectuaría en seis lotes. El primero, de doce unidades con su equipamiento, debería concretarse en Gloucestershire antes del 31 de mayo de 1947 (posteriormente se solicitó el adelanto de la mitad del primer lote a fin de participar en el desfile aéreo del 9 de Julio); y el último, en septiembre de 1948.

El personal

Al cerrarse la compra, por Orden Reservada del 12 de mayo del 1947 se designó al personal que concurriría a Inglaterra. Componían la comisión once aviadores militares y nueve especialistas del Regimiento 2 de Caza equipado con los Curtiss 75-0.

Aviadores militares: capitán Carlos A. Soto (jefe de comisión); primer teniente Ricardo Favre; tenientes Vedania A. Mannuwal (ayudante), Jorge M. Martínez Zuviría y Oscar J. Romano; y alféreces Carlos W. Pastor, Gert H. Kleissen, Armando A. Bernasconi, Luis A. Valoni, Lorenzo D. Bravo Deheza y Jorge A. Rangugni.

Especialistas de aviación: suboficiales auxiliares Alberto Murillo, Carlos Carnevalini, Roberto Vinuesa, Mario Casco y Manuel Segura; sargentos Domingo Lanfranchi, Juan C. Corbelle y Norman Panzeri; y cabo mayor Enrique Suárez.

La experiencia de los pilotos variaba entre quinientas y novecientas horas, la mayor parte en Northrop 8A-2, Curtiss Hawk III y Curtiss 75-0.

El 14 de mayo, la delegación partió del aeropuerto Bernardino Rivadavia (Morón). Previa escala en Recife y en Madrid, fue recibida en Londres por el teniente Rodolfo P. Otero (Comisión de Adquisiciones en Europa) y el capitán Eduardo F. Mc Loughlin (agregado aéreo). Al día siguiente, se trasladó a Cheltenham, próximo a Moreton Valence (Gloucestershire) donde se encontraba el aeródromo y la planta de Gloster.

Recuerda el brigadier mayor Carlos W. Pastor:

Fue un espectáculo desembarcar de un ómnibus en la vieja pista de la RAF y escuchar por primera vez ese extraño sonido, ese silbido desconocido de los primeros motores de reacción para luego quedar deslumbrados por la figura plateada, esbelta y agresiva de los Gloster.

El adiestramiento

El programa contemplaba una fase teórica, en la cual se estudiaban los materiales y equipos, y los procedimientos de empleo del avión. Terminadas las clases, examen de por medio, se continuaba con la práctica en vuelo: primero, enseñanza del pilotaje básico; luego, acrobacia; y, finalmente, a pedido de los cursantes, vuelos en formación en sección y en escuadrilla. El llamado de los argentinos a la torre de vuelo era Pink Pill Control. El adiestramiento aéreo propiamente dicho comenzaba con doble comando en bimotores de tren triciclo que simulaban el comportamiento de los Gloster durante el aterrizaje. Estas prácticas les permitió a los pilotos argentinos volar en Airspeed AS-10 Oxford II, Avro Anson y De Havilland DH-104 Dove.

Los vuelos con Gloster Meteor Mk-III (velocidad máxima 700 km/h) se iniciaron a fines de mayo con tres aviones de la RAF, matrículas EE-367, EE-460 y EE-470. A partir del 6 de junio se usaron los Gloster argentinos I-007 al I-012. Éstas fueron las únicas aeronaves aceptadas en Inglaterra, tras completarse los vuelos de prueba realizados por un piloto inglés.

La instrucción con los reactores contemplaba ejercicios de puesta en marcha, carreteo y simulacros de despegue. Durante estos últimos, el instructor iba sentado a horcajadas en el fuselaje, detrás de la cabina, sobre la caja de municiones.

Los pilotos argentinos realizaron quince vuelos, aproximadamente, totalizando un promedio de diez horas cada uno. A pesar de las dificultades que planteaba el idioma en las comunicaciones con los controles, el adiestramiento aéreo se completó sin mayores incidentes, salvo un aterrizaje de emergencia en una unidad de bombardeo próxima, efectuado por el capitán Soto al reducirse la visibilidad mientras regresaba de un vuelo de navegación.

En esa época, los pilotos de las unidades británicas tenían información de que los rusos habían robado un avión de reacción. Por otro lado, la mayoría había visto sobrevolar a los Gloster, pero nunca había tenido oportunidad de estar cerca de uno. Es de imaginar el revuelo que causó el aterrizaje de Soto. Los británicos se acercaron corriendo y, no bien se detuvieron las turbinas, vieron descender a un piloto que, con escaso conocimiento de inglés, sólo les decía “Moreton Valence, Gloster” y que se negaba a dejar el avión. El jefe de la guardia llamó por teléfono a la fábrica y se enteró de que pilotos argentinos estaban volando los nuevos Gloster y que uno no había regresado. El teniente Mannuwal, que hablaba perfectamente el idioma, se trasladó de inmediato a la unidad de bombardeo y aclaró el malentendido. El jefe inglés le pidió que oficiara de intérprete e invitase a Soto con un té hasta que vinieran los medios de puesta en marcha y pudiera retornar.

Los oficiales argentinos que recibían adiestramiento en los Gloster, después de los alemanes, ingleses y norteamericanos, eran los únicos pilotos del mundo que volaban aviones de reacción. Además, sin ser beligerantes, tenían el privilegio de estar en contacto con verdaderos ases de la Segunda Guerra Mundial. ¡Cómo no pensar, entonces, en emular alguna proeza de valor y habilidad! “Volaré por debajo del puente del canal de Bristol a 750 km/h”, dijo el alférez Bravo Deheza a su amigo, teniente Romano, una mañana que se dirigían a los aviones para la actividad de rutina. Finalizando su vuelo, se pegó al río en dirección al puente. Decidido, enfiló la nariz del Gloster hacia ese lugar. A medida que se aproximaba, tenía la impresión de que la abertura disminuía y sentía que sus nervios se tensaban. Romano, que en ese momento volaba el

tramo inicial, preocupado por no verlo ni escuchar su reporte, preguntó por la radio: “Bocha, ¿dónde estás?”. Su inquietud desequilibró a Bravo Deheza que estaba a segundos del puente. Con bronca tiró palanca atrás y pasó apenas por arriba de los tensores del mismo casi rozándolos. Amargado, aterrizó y le recriminó a su compañero haberle impedido hacer la prueba. “Casi me estrello contra el puente”, le dijo malhumorado. El instructor inglés, el recordado Rodney, escuchó el reproche de Bravo Deheza y, sin ofrecer ninguna explicación, pidió un vehículo. Veinte minutos más tarde, los tres estaban al pie del puente. Sin palabras, el instructor inglés les señaló el espacio entre el puente y el agua, cruzado por una serie de infranqueables líneas de alta tensión. Lección inolvidable, su transmisión oral permitió que antes de volar a baja altura los pilotos siempre reconocieran previamente los objetivos.

El curso se cerró el 4 de julio de 1947 con un vuelo en formación, que sorprendió a los instructores británicos por la perfección del dispositivo. A partir del 8 se desarmaron los aviones y se alistó el traslado a Buenos Aires. Además de recibir el adiestramiento aéreo, al personal de pilotos se le habían asignado tareas de investigación y estudio relacionadas con el armamento, teoría de tiro, comunicaciones, mantenimiento, defensa antiaérea e instrucción de unidades interceptoras. A su paso por Londres, la delegación visitó los escuadrones del 11 Fighter Group.

Concluida la instrucción con los Gloster, la fábrica De Havilland invitó a una delegación de pilotos argentinos a volar el Vampire I. Concurrieron el capitán Soto, el primer teniente Favre y el alférez Bravo Deheza. El primer vuelo lo efectuó Bravo Deheza; el segundo, Favre; y Soto, el último. Cuando éste estaba por salir, uno de los hermanos De Havilland, en conocimiento de la habilidad demostrada por el argentino con los Gloster, le solicitó que efectuara acrobacia sobre la pista. Tras ordenar al personal de la fábrica salir a la plataforma, todos se deleitaron con sus impecables maniobras.

Los suboficiales mecánicos, por su lado, fueron adiestrados en funciones de mantenimiento, inspecciones y montaje; revisión y reparación de célula, motor y equipos de a bordo. En la planta de la Rolls Royce, en Derby, completaron el estudio de las turbinas Derwent V.

La mayor parte del personal retornó al país el 14 de julio.

Posteriormente, para completar la dotación de mantenimiento se envió a Inglaterra una comisión complementaria compuesta por los suboficiales ayudantes Ambrosio Pariani y Juan Corvalán; el sargento Eugenio Olivieri; los cabos mayores Ramón Hourquebie, Eduardo Boerr y Alejandro Proietti.

Los primeros vuelos en el país

A principios de julio, encajonados y semiensamblados, arribaron a Puerto Nuevo los Gloster I-001 al I-006, correspondientes al lote anticipado para el desfile. Junto con el material, llegó una delegación de veintisiete mecánicos ingleses conducida por Vick Hewlett y por el piloto de pruebas, squadron leader W. A. Bill Waterton (Air Flight Cross). La comitiva se ocuparía del armado, prueba en vuelo y entrega de los aviones a la FAA.

Los trabajos de ensamblado del primer lote se realizaron en los talleres de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos ubicados en el mismo puerto.

A las 11 de la mañana del 11 de julio, en un acto de gran repercusión popular, que contó con la presencia del presidente de la Nación y numeroso público, el squadron leader Waterton despegó el I-005 desde la avenida Tomás Edison. Veinte minutos más tarde aterrizaba en Ezeiza, se cumplía así el primer vuelo de reacción en la Argentina y en Sudamérica. El acontecimiento fue cubierto por los diarios locales:

Una vez puestos en marcha los dos motores de turbo-carburación, se oyó un fuerte ruido provocado por el aire comprimido y los gases en combustión al pasar por la turbina. En escasos segundos, y despidiendo humo por la parte posterior de las carlingas-motores, el aparato despegó en poco más de 600 metros. Enfiló al Norte y tomó altura en cinco segundos, describió un viraje a cerca de 700 metros y enfrentó el lugar donde se hallaban las autoridades y el público. Pasó a una altura poco mayor de 50 metros, según la información oficial, y fue tan veloz su aparición que el público se sorprendió e hizo un movimiento en masa, para dejar libre la zona de la avenida creyendo que se proponía aterrizar. El piloto repitió la maniobra, en sentido contrario, y viró rápidamente para tomar una altura mayor y evolucionar en dirección Norte-Sur sobre el Paseo Colón y la Casa de Gobierno, luego sobre la plaza del Congreso, aterrizando en el Aeropuerto Internacional Ezeiza, en la pista recientemente construida. La maniobra se cumplió a gran velocidad, y la máquina se detuvo, sin novedad, casi al finalizar la pista A¹

¹ La Prensa, 12 de julio de 1947.

El 13, 14 y 15 de julio, Waterton trasladó los cinco aviones restantes. En esta última ocasión, a sólo un día de haber regresado de Gran Bretaña, el teniente Mannuwal tuvo el honor de ser el primer aviador argentino en volar un reactor en el país. Despegó de Ezeiza y asombró a los pilotos de transporte sobrevolando la BAM El Palomar.

Recepción y armado del resto de los aviones

A partir del séptimo avión, el armado se hizo en los talleres de la BAM El Palomar, con técnicos argentinos dirigidos por el capitán ingeniero aeronáutico Víctor Acuña. Luego de su ensamblado, eran remolcados desde El Palomar hasta Ezeiza por los caminos casi deshabitados, en aquel entonces. Allí se efectuaban los vuelos de prueba, aún por cuenta de los pilotos oficiales de la Gloster. El primero de ellos, Waterton, al poco tiempo fue reemplazado por el squadron leader Digby V. Cotes-Preedy. Una vez que los aviones habían sido recibidos por la FAA se los trasladaba en vuelo a su destino final, Tandil. Este procedimiento duró unos meses.

En 1948, los Gloster se continuarían armando en El Palomar y se cambiaría Ezeiza por Morón como base de los vuelos de prueba. El primer teniente Favre tendría a su cargo la recepción.

Desfiles, exposiciones, pintura e insignias

El 19 de julio de 1947, con unos días de retraso, se conmemoró en Buenos Aires el Día de la Independencia. El acto central se desarrolló sobre la Avenida Alvear con un imponente desfile militar. La principal exhibición tuvo lugar, aproximadamente, a las 15.30. Mientras marchaba la Agrupación Motorizada del Ejército, un Gloster al mando del capitán Soto pasó rugiendo con toda la potencia de sus reactores Derwent V, por encima de las miradas azoradas del público. Efectuó tres pasajes a 100 metros de altura. En uno de ellos, un tramo lo voló en posición invertida. En el último, salió en una trepada espectacular.

La demostración marcó el comienzo de innumerables visitas y presentaciones que, durante los casi veinticinco años de servicio, realizarían los Gloster en el territorio nacional mostrándose ante una ciudadanía cada día más orgullosa de tener semejantes defensores de los cielos de su patria.

Sin ir más lejos, el 24 de agosto se efectuó el primer desfile en formación sobre el estadio de River Plate, con una escuadrilla de cinco aviones encabezada por el capitán Soto y compuesta por el teniente Mannuwal y los alféreces Pastor, Kleissen y Bravo Deheza. Con motivo de la Exposición Aeronáutica, celebrada entre el 7 de septiembre y el 30 de noviembre, los aviones I-003 e I-006 fueron expuestos en la Avenida 9 de Julio. A las aeronaves de color aluminio mate se las identificó con matrículas alfanuméricas compuestas por una I (de Interceptor) y por tres dígitos (del 001 al 100). Para reconocer la nacionalidad se les pintó la bandera con el sol amarillo en las dos caras del timón de dirección (abajo y adelante del estabilizador) y cuatro escarapelas: dos a ambos lados del fuselaje (entre la antena y el empenaje) y dos más en los planos (una en el extradós derecho y otra en el intradós izquierdo). Las indicaciones técnicas se mantuvieron escritas en inglés en los primeros doce aviones.

El Bólide, un caracterizado y querido personaje de la revista Patoruzú, de la época, apareció pintado por primera vez como emblema de los Gloster. La idea de usar esta caricatura fue adjudicada al alférez Ranguni e identificó a las unidades equipadas con Gloster hasta el último día en servicio.

Base Aérea Militar Tandil

Las aeronaves operaron en el aeropuerto de Ezeiza hasta el 3 de diciembre de 1947, fecha en la que se creó el Regimiento 4 de Caza Interceptora² y, paulatinamente, comenzaron a trasladarse a su asiento definitivo: la BAM Tandil.

Para la unidad del sur bonaerense, éste había sido un año ajetreado, de grandes preparativos, signado por un ambicioso plan de obras con miras a recibir a los Gloster:

- Construcción de una pista de 2.500 metros por 80, de tierra compactada y sembrada con pasto especial.
- Prolongación de la pista existente hasta 1.500 metros de longitud.
- Construcción de los edificios de jefatura de base, casino de oficiales, hangar de montaje, depósitos, talleres de servicios y Regimiento 4 de Caza Interceptora.

No obstante los esfuerzos del año precedente, 1948 sorprendió al personal de tierra con las obras a medio hacer y preso de una febril carrera contra el reloj. El escaso tiempo disponible; el salto tecnológico

² Decreto 37.993 del 3 de diciembre de 1947 - BAR N°260.

que implicaba la incorporación de los Gloster; la falta de medios, instrucción y adaptación de los servicios concurrentes traerían más de un inconveniente para poner en operaciones al nuevo sistema de armas.

El 20 de febrero aterrizó el primer Gloster en la BAM Tandil, el I-010, piloteado por el capitán Soto. Lo recibieron el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Oscar Muratorio, y el jefe de base, vicecomodoro Virgilio del Bosco. Finalizada la ceremonia, el capitán Soto efectuó una serie de pasajes a alta velocidad sobre la ciudad y una breve exhibición acrobática sobre la unidad. Las turbinas Derwent V conmocionaron el pacífico mediodía tandilense. Una señora que hacía sus compras diarias se desmayó ante el atónito almacenero que la atendía; y un albañil, sorprendido en su andamio, se precipitó a tierra a causa del rugido imprevisto de los reactores.

El 23 de febrero, con motivo del festival aéreo organizado por el Aeroclub Mar del Plata, el mismo oficial despegó de Tandil a las 17.14. Voló a la ciudad balnearia, hizo acrobacia sobre la pista, pasajes sobre la playa y regresó al lugar de salida en sólo veinticuatro minutos.

Regimiento 4 de Caza Interceptora

La dotación inicial del Regimiento estaba compuesta por los Gloster matriculados I-001, I-002, I-003, I-004, I-005, I-006, I-010 e I-016.

El 2 de marzo de 1948 se completó su traslado a la nueva base. La unidad aérea estaba a cargo del comandante Jorge A. Craig y la integraban: capitán Carlos A. Soto; primeros tenientes Ricardo Favre, Vedania A. Mannuwal y Jorge M. Martínez Zuviría; y tenientes Oscar J. Romano, Carlos W. Pastor, Gert H. Kleissen, Luis A. Valoni, Lorenzo Bravo Deheza y Jorge A. Rangugni.

Llegaron destinados al regimiento los siguientes pilotos: primer teniente Eduardo C. Catalá; tenientes Pedro D. Aubone, Jorge O. Dellepiane, Jorge L. Suárez, Arquímedes R. Robert y Julio C. Cáceres; y alféreces Ulises J. Bernasconi, Eduardo Correa Arce, Amaury A. Domínguez, Juan C. Fonseca, Carlos J. Noguera, Fernando M. Pérez Colman y Dardo C. Pisarello.

Comenzó a impartirse la faz teórica del primer curso de pilotos. El 2 de abril volaron el primer solo en Gloster, en el país, los siguientes pilotos: primer teniente Eduardo C. Catalá; tenientes Pedro D. Aubone y Jorge O. Dellepiane; y alféreces Ulises J. Bernasconi, Eduardo Correa Arce, Amaury A. Domínguez, Juan C. Fonseca, Carlos J. Noguera, Fernando M. Pérez Colman y Dardo C. Pisarello.

Uno de los problemas más serios fue la baja disponibilidad de material. Si bien el contrato preveía que en marzo se recibirían los últimos aviones del primer lote de cincuenta, a esa fecha aún no estaban en condiciones de ser utilizados al cien por cien.

A ese inconveniente se sumó el accidente sufrido el 12 de marzo por el teniente Romano con el I-005. Ese día, durante el vuelo de traslado de Ezeiza a Tandil, le falló la extensión de la rueda izquierda. Por más que el piloto aterrizó con la mayor suavidad y trató de mantener el ala izquierda arriba, cuando ésta cayó por su propio peso y tocó el suelo, no pudo impedir que el avión saliera violentamente de la pista, con tanta mala suerte que cayó en un pozo excavado para sacar tierra y nivelar la pista. Pese a la magnitud de los daños, fue reparado por completo. El incidente demostró la fortaleza de la estructura, virtud reafirmada veintitrés años después cuando el mismo avión participó en el último vuelo de este sistema de armas.

Los Gloster Mk-IV eran aeronaves de vanguardia en el orden mundial. De allí el deseo de los pilotos de superar registros de velocidad y altura dentro del ámbito nacional. El 25 de marzo, en uno de los traslados desde Morón a Tandil el teniente Jorge Martínez Zuviría, a bordo del I-019, cubrió el tramo en diecinueve minutos, a aproximadamente 942 km/h, constituyendo ésta una marca relevante para la época.

El primer intento programado de batir el récord de velocidad lo realizó el teniente Carlos Pastor. Con ese propósito, el I-018 fue acondicionado especialmente. Se lo alivianó, le pulieron y lustraron las superficies externas, y obturaron los orificios de los cañones. El 22 de abril, en el trayecto Morón - Merlo - Marcos Paz, este aviador alcanzó los 963 km/h, valor perfectamente medido pero no homologado por falta de instrumentos adecuados.

Al salir de servicio el I-005 se agregó el I-018, el 23 de abril. Esa mañana, el teniente Jorge A. Rangugni practicaba acrobacia sobre Morón para intervenir en una exhibición en San Justo, al día siguiente. Desde tierra, el jefe de regimiento supervisaba las maniobras. El piloto intentó realizar un tonel rápido a tan elevada velocidad que se desprendió el empenaje. El avión literalmente se desintegró en vuelo, y se produjo la primera baja que lamentaron los Gloster.

A pesar de este accidente fatal, el 24, una sección de Mk-IV efectuó varios pasajes sobre el aeródromo de San Justo, en ocasión del festival organizado por el Aero Club Argentino. Ésta fue la primera de las innu-

merables exhibiciones aéreas. Desde todo el país solicitaban su presentación. Por más de una década fueron no sólo los pioneros sino los únicos reactores en el ambiente aeronáutico nacional.

Ante la escasez de material aéreo, a mediados de 1948, el Regimiento 2 de Caza Interceptora de Mendoza le transfirió, provisoriamente, seis Curtiss 75-O.

El 11 de agosto, el comandante Jorge A. Craig fue reemplazado en forma temporaria por el capitán Esteban O. Facio, que llegó de pase³ de la Subsecretaría de Aeronáutica.

El 2 de octubre el Comando en Jefe le entregó los cuarenta y un Gloster faltantes. La orden establecía que la BAM Tandil debía hacerse cargo de la recepción del material; y la FMA, de las reparaciones e inspecciones de ciclo mayor.

En aquel tiempo, contados países poseían unidades operativas con aviones de reacción. El incremento de la dotación multiplicó los inconvenientes originados por la deficiente infraestructura de servicios y apoyo en Tandil. La cantidad y la calidad de estas aeronaves de última generación contrastaban notablemente con la precariedad de los medios disponibles. No existían hangares y los aviones permanecían al descubierto. En invierno, los planos amanecían cubiertos con escarcha. Se requerían largas horas de limpieza o de espera hasta que el sol la derritiera, pasada la media mañana. El control del tráfico aéreo se realizaba desde una rudimentaria torre de madera traída desde Aeroparque por el teniente Mannuwal.

Diariamente, un camión cisterna con 7.500 litros de combustible viajaba 350 kilómetros desde Morón, porque la unidad no poseía depósitos. Del mismo modo, era necesario traer repuestos y herramientas de esa base para asegurar la continuidad de las operaciones. Esas limitaciones comprometían y condicionaban severamente el mantenimiento, y se debía apelar a la “canibalización” para sostener la actividad aérea. Con el fin de evitar el deterioro en los aviones fuera de servicio estacionados a la intemperie, producido por las inclemencias del tiempo, se procuró preservarlos con grasa anticorrosiva.

Pero no todo era récords y exhibiciones para estos cazadores pioneros del avión de reacción. El empleo operativo de los Gloster ocupaba muchas horas de estudio y discusiones. Cada conclusión era llevada a la práctica como un nuevo procedimiento o una modificación. Por ejemplo, la introducida a los primeros cincuenta aviones construidos según las normas específicas de la RAF.

La mira de los Mk-IV era similar a la de los Mk-III, únicos reactores preparados para combatir contra los aviones alemanes Me-109 y FW-190. Por tal causa, en el selector de envergadura se hallaban indicadas las siglas correspondientes a esos aparatos. Circunstancia aparentemente banal si no se aclara que las miras tenían incorporada una pequeña carga explosiva para destruirlas en caso de ser capturados por el enemigo. El dispositivo fue eliminado para evitar el accionamiento accidental del interruptor que la detonaba.

De igual modo, se reemplazaron las empuñaduras triangulares de las doce máquinas iniciales por la convexa, característica de la dotación entregada posteriormente. Así mismo y en forma progresiva, se cambiaron los velocímetros, altímetros, variómetros, manómetros y demás instrumentos expresados en medidas inglesas por otros calibrados en el sistema métrico decimal.

1949

El 15 de marzo, la BAM Tandil se transformó en la VI Brigada Aérea.⁴ La nueva gran unidad de batalla se organizó con una jefatura de brigada; dos unidades aéreas, el Regimiento 4 de Caza Interceptora y el Regimiento 6 de Caza Interceptora; y dos organismos de apoyo técnico y logístico, la Unidad Técnica 6 y la Unidad Base 6.

Fue designado jefe de la Brigada el vicecomodoro Virgilio del Bosco. En la conducción del Regimiento 4 de Caza Interceptora, el único constituido a comienzo de año, se nombró oficialmente al comandante Esteban O. Facio; y estaba integrado por: capitanes Ángel O. Pérez Laborda y Jorge M. Martínez Zuviría (jefes de escuadrón); primeros tenientes Pedro D. Aubone, Jorge O. Dellepiane y Oscar J. Romano; tenientes Jorge R. Quagliardi, Lorenzo D. Bravo Deheza, Arquímedes R. Robert, Julio C. Cáceres, Ulises J. Bernasconi, Dardo C. Pisarello, Amaury A. Domínguez, Eduardo Correa Arce, Héctor C. Bravo y Carlos J. Noguera; y alféreces Williams F. Giménez, Ernesto R. López, Henry H. Bidal, Carlos A. Albarracín, Carlos E. Carus, Hugo R. Marcilese, Enrique Gamas, José B. Campos y Aldo M. Barbuy.

Esta dependencia comenzó el año militar con el dictado del curso de vuelo a los alféreces recientemente incorporados, en su mayoría pilotos egresados de la EAM que sólo habían volado, en instrucción, aviones de pistón.

³ Resolución 1.437/48 del 11 de agosto de 1948 - BAR N°320.

⁴ Decreto 6.433 del 15 de marzo de 1949 - BAR N°372.

El 27 de junio se produjo el primer accidente aéreo en Tandil. El alférez Giménez (I-070) rozó en vuelo el avión del teniente Quagliardi (I-092). La primera máquina se precipitó a tierra y el piloto falleció en el acto.

Con anterioridad, el 7 de junio se había completado la incorporación de las aeronaves adquiridas, con lo cual se pudo crear en esa fecha el nuevo regimiento también con asiento en la VI Brigada Aérea.⁵ La primera dotación de personal estaba conformada por:

Regimiento 6 de Caza Interceptora: comandante Carlos A. Soto (jefe de regimiento); capitán Eduardo C. Catalá; primer teniente Vedania A. Mannuwal; tenientes Carlos W. Pastor, Gert H. Kleissen, Jorge L. Suárez y Fortunato Mauro; y alféreces Antonio R. Mantel, Gregorio M. Salinas, Carlos E. Bellio, Asdrúbal A. Cimadevilla, Oscar A. Barni, Pablo O. Apella, Luis F. Masserini, Oscar E. Goñi, Luis Herrero, Luis N. González, Juan C. Carpio, José M. Romero, Manuel H. de la Torre, Arnoldo B. Cometto, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari, Hermes A. Lanari, Dardo J. Lafalce, Dermidio H. Villarroel y Jorge H. Lahitte.

Organizadas las unidades se elaboraron los programas de instrucción, que básicamente cubrían los siguientes aspectos:

- Vuelo solo: pilotaje general, acrobacia, vuelo en altura, simulación de fallas, pérdidas por compresibilidad y vuelo nocturno.
- En sección o escuadrilla: formación cerrada, acrobacia, navegación, combate y combate en altura.

El deseo de los aviadores de cumplir los temas era encomiable. Para volar nocturno, por ejemplo, como escaseaban los carros de puesta en marcha, se realizaban dos turnos seguidos. El primer piloto utilizaba el avión hasta que se agotaba el tanque ventral. Luego de aterrizar, sin detener las turbinas, cambiaba el puesto con el segundo; éste despegaba y concluía con lo que restaba en los tanques principales.

Durante el año comenzaron las prácticas de tiro con cañones, sobre un blanco emplazado en la ladera de un cerro. El relevamiento se efectuaba a distancia, con prismáticos. Pero el principal problema, debido a la dureza del suelo, era el rebote de los proyectiles que formaban un verdadero abanico por el cual cruzaban los aviones en plena restablecida. Más de uno aterrizó con perforaciones.

El 12 de junio, los oficiales recién incorporados efectuaron el primer vuelo solo. El alférez Carpio, que había estado enfermo, pudo hacerlo el 24. Ese día, a bordo del I-059, mientras despegaba sintió que el avión se negaba a adoptar una actitud de ascenso. Si bien le habían explicado la fuerza con que debía tirar de la palanca, nunca imaginó que fuese tan pesada y que a mayor velocidad pesara más. Con todas sus fuerzas quería levantarle la nariz, pero el Gloster continuaba en vuelo rasante. A muy baja altura, pasó frente al Casino de Oficiales. Tras unos segundos, constató que la incidencia estaba toda adelante. La corrigió y salvó la situación sin tener en cuenta que, con semejante velocidad, el brusco cambio transformaría al avión en un cohete. En un santiamén, Carpio cruzó la capa de nubes. Se hallaba sobre tope y no tenía la menor idea de su ubicación. Se tranquilizó. Esperanzado llamó al homing,⁶ pero no recibió respuesta. Con un viraje suave invirtió el rumbo. Por un claro observó el suelo. Descendió y comenzó a buscar la base. La encontró cuando sus liquidómetros tocaban el "0". Apuntó a la cabecera más próxima. En final, vio una sección lista para despegar en sentido contrario al suyo. Temiendo que no lo viesen, dio motor e hizo circulación visual hacia la pista en uso. Al entrar en básica con tren afuera, se detuvo la turbina izquierda. La potencia asimétrica le invirtió el avión. Casi sin control, alcanzó a nivelar la máquina al ras del piso, pero no pudo evitar que la punta del plano derecho tocara en el suelo. Después de varios impactos, perdió el fuselaje trasero, el tren de aterrizaje y diversas partes de los planos. Pasado el estupor, abrió el techo y salió caminando hacia una construcción que divisaba en medio de un monte. A poco de andar, a corta distancia, dos toros enormes le salieron al encuentro. Trotaban rápidamente hacia él resoplando con las testas agachadas. Intentó volver y refugiarse en el avión, pero se dio cuenta de que aún tenía puesto el paracaídas y el casco, que le impedían correr. Se los sacó y arrojándoselos, logró ahuyentarlos. Así, pudo introducirse nuevamente en la cabina. Allí permaneció hasta que fue auxiliado por personal de la base, vigilado muy de cerca por los toros. El 29 de julio a las 17, por orden del jefe del Regimiento 6 de Caza Interceptora, despegó de Morón el primer teniente Mannuwal para trasladar a Tandil el I-095, cuyo sistema de presurización se hallaba en servicio. Transcurridos unos veinte minutos de vuelo, el piloto informó que se encontraba a 14.500 metros; momentos después, había alcanzado los 15.100. Las comunicaciones con la torre de control de Tandil fueron captadas por CW1 Radio Colonia del Uruguay. El locutor, emocionado, retransmitió paso a paso la singularidad

⁵ Decreto 13.260 del 7 de junio de 1949 - BAS N°25.

⁶ Sistema radioeléctrico de apoyo al vuelo que permitía detectar el azimut del avión que transmitía y de esa manera lo guiaba de regreso a la base.

histórica del acontecimiento. Por deficiencias del sistema de calefacción, al descender se formó hielo en el interior de la cabina que impedía leer las indicaciones de los instrumentos y ver a través del parabrisas. Pese a ello, al cabo de casi una hora aterrizó sin inconvenientes en Tandil. Después de esta novedad, los pilotos de Gloster comenzaron a llevar en los vuelos de navegación una pequeña rasqueta de aluminio, que en los descensos sirvió para solucionar este inconveniente.

La altura lograda por Mannuwal constituyó un récord que no pudo homologarse por cuanto la fiscalización efectuada por el Servicio Meteorológico Nacional no tenía validez para la autoridad aeronáutica internacional.

A lo largo de su vida operativa, la escasa autonomía de los Gloster (40min con avión limpio y 1h 20min con tanque ventral) fue motivo de varias “no llegadas a destino” y, por consiguiente, de aterrizajes en campos no preparados. Las consecuencias materiales de estos descensos forzosos fueron diversas, pero gracias a Dios y a la robustez monolítica del fuselaje nunca se lamentaron víctimas fatales.

Era tan restringida la autonomía disponible que los pilotos desarrollaron una subordinación incondicional al medidor de combustible. El instrumento que contabilizaba la cantidad remanente de combustible a bordo pasó a ser prioritario para determinar la continuidad de cualquier vuelo. “*Siempre un ojo en los liquidómetros*”, era el consejo más sabio que podía dar un veterano a los pilotos noveles.

Antes de tomar conciencia de esa dramática limitación se soportaron varios contratiempos como el del 4 de septiembre, cuando la escuadrilla formada por el primer teniente Mannuwal, el alférez Masserini y el teniente Mauro aterrizó al sur de Buenos Aires. Masserini se ganó el mote de “Lobo de Balcarce” a causa de las ovejas arrolladas con el I-083 durante el aterrizaje en un campo próximo a esa ciudad. Mannuwal y Mauro lo hicieron en rutas próximas a Tandil. En el fuselaje del I-091, avión de este último, debajo de la cabina, un vecino escribió: “Bravo piloto, que Dios te guíe”. Las tres aeronaves, luego de una inspección y reparaciones menores, retornaron en vuelo a la base.

Desde su llegada, los azorados pobladores de Tandil y de ciudades vecinas desarrollaron ciertas creencias respecto de los Gloster: que el avión funcionaba a alcohol, porque al poco tiempo de su arribo comenzó a escasear; que los vuelos a baja altura y a alta velocidad influían negativamente en las gallinas e inhibía su capacidad ponedora; que las vacas atrasaban las pariciones y daban menos leche; o, que el calor de las turbinas maduraba más rápido los trigales. *¡Ni hablar de los estragos que hacían aquellos veloces paladines de los cielos de la Patria en los corazones de las jóvenes tandilenses!*

Durante octubre y noviembre, treinta aviones de los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora desplegaron a la Base Aeronaval Comandante Espora. Allí, practicaron tiro aire-tierra en el polígono cercano a Bahía Blanca. En diciembre, se recibió la orden de efectuar –al mes siguiente– un desfile con los Gloster en Mendoza.

Para prepararse, el Regimiento 6 de Caza Interceptora se ejercitó en navegación de altura. En varias ocasiones volaron entre 6.000 y 10.000 metros la ruta Tandil - Río Cuarto hasta la mitad de su recorrido y regreso. Las pruebas permitieron que los pilotos se familiarizaran y controlaran el equipamiento. Fueron designados el comandante Soto; el capitán Catalá; el teniente Suárez; y los alféreces Goñi, González y Carpio.

1950

El vicecomodoro Virgilio del Bosco fue nombrado jefe de la VI Brigada Aérea y los regimientos de Caza Interceptora estuvieron constituidos por el siguiente personal:

Regimiento 4 de Caza Interceptora: comandantes Esteban O. Facio (jefe de regimiento) y Ángel O. Pérez Laborda (jefe de escuadrón); capitanes Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de escuadrón), Jorge O. Dellepiane y Pedro D. Aubone; primeros tenientes Jorge R. Quagliardi, Julio C. Cáceres, Ulises J. Bernasconi, Dardo C. Pisarello, Amaury A. Domínguez, Juan C. Fonseca, Eduardo Correa Arce, Héctor C. Bravo, Carlos L. Brusa y Oscar Camilli; tenientes Ernesto R. López, Henry H. Bidal, Carlos A. Albarracín, Hugo R. Marcilese, Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus y Enrique Gamas; y alféreces Antonio H. Corradini, Jorge O. Maurer, Francisco D. Roca, Gover Pla, Octavio S. Barboza Aguilar, José B. Campos, Aldo M. Barbuy, Gualberto J. Basaldúa y Ricardo J. Ahualli.

Regimiento 6 de Caza Interceptora: comandante Carlos A. Soto (jefe de regimiento); capitanes Eduardo C. Catalá y Vedania A. Mannuwal (jefes de escuadrón); primeros tenientes Carlos W. Pastor, Gert H. Kleissen, Jorge L. Suárez, Lorenzo D. Bravo Deheza y Fortunato Mauro; tenientes Fernando M. Pérez Colman, Jorge A. Mones Ruiz, Gregorio M. Salinas, Carlos R. Bisso, Asdrúbal A. Cimadevilla, Oscar A. Barni, Néstor H. Rocha y José F. Papávero Elizate; y alféreces Luis F. Masserini, José D. Lembi, Luis E. García, Oscar E. Goñi, Luis Herrero, Luis N. González, Juan C. Carpio, José M. Romero, Jorge D. Duarte, Rolando L. Abdala, Manuel H. de la Torre, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari, Ricardo A. Fistolera, Dermidio H. Villarroel, Jorge H. Lahitte y Arturo L. Castillo.

De acuerdo con lo previsto, en enero, seis aviones del Regimiento 6 de Caza Interceptora se trasladaron a Mendoza y participaron en los actos conmemorativos del centenario de la muerte del general José de San Martín. Sobre el Cerro de la Gloria, desfilaron en perfecta formación dos escuadrillas encabezadas por el comandante Soto y el capitán Catalá; como numerales, el primer teniente Suárez y los alféreces Goñi, González y Carpio.

El Año del Libertador sería aciago para los Gloster. El 16 de enero, víctima de un accidente, falleció en Tandil el primer teniente Ulises J. Bernasconi. Su avión, el I-046, se estrelló contra el suelo como consecuencia de la pérdida en vuelo del carenado de una de las turbinas. Y el 21 de abril, en las proximidades del pueblo López, durante una maniobra acrobática, el teniente Gregorio M. Salinas impactó en el terreno con el I-055.

No todos los accidentes terminaban en tragedia. El programa de adiestramiento contemplaba la práctica de combate en altura. Esta operación exigía gran precaución en el manejo de los motores: si se los aceleraba con brusquedad o se los reducía de golpe, sencillamente, se plantaban. Así fue como el alférez Lazzari, combatiendo uno contra uno, terminó con una turbina detenida. Pese a la gravedad de la emergencia, gracias a las bondades aerodinámicas del avión y a la habilidad del piloto, aterrizó en la pista sin novedad.

Otra prueba de la calidad del material: el primer teniente Pastor, que traía un avión desde Morón, al llegar a la vertical de Tandil se encontró con la base cubierta por una niebla impenetrable. De acuerdo con lo previsto, se dirigió a Mar del Plata. Próximo a Balcarce, los liquidómetros estaban casi en "0". Por un claro, observó un camino asfaltado y no dudó en intentar un aterrizaje de emergencia. Lo enfrentó con una final larga, bajó el tren y, a punto de tocar, tuvo que "saltar" un vehículo que salía de un campo. Aterrizó y debió aplicar máximo frenado para no embestir a otro que rápidamente alcanzaba. Remolcaron el Gloster hasta la ruta que unía Tandil con Mar del Plata, porque el camino era de una sola mano. Una vez reaprovisionado de combustible, Pastor despegó sin novedad.

El 5 de junio, los pilotos incorporados este año efectuaron su primera salida solos.

El 9 de Julio, operando desde Ezeiza, los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora participaron del desfile aéreo organizado sobre Buenos Aires en conmemoración de la fecha patria. Esta ocasión reunió en el aire la mayor cantidad de Gloster de la historia. La formación –constituida por cuatro escuadrones de tres escuadrillas, con cuatro aviones cada una– estaba conducida por el comandante Soto; los escuadrones, por el comandante Pérez Laborda, los capitanes Aubone y Dellepiane, y el primer teniente Pastor; y una escuadrilla de reserva, a cargo del capitán Mannuwal. En vuelo, cincuenta y siete aviones en total. Aproximadamente, dos escuadrones emplearon tanque ventral.

El 17 de agosto, con motivo de los actos de homenaje al general José de San Martín, un escuadrón del Regimiento 6 de Caza Interceptora desfiló nuevamente sobre la Capital Federal.

Los accidentes y la intensa actividad de adiestramiento cumplida por los regimientos de caza interceptora habían puesto en evidencia la debilidad que importaba la carencia de aviones biplazas, sobre todo, si se considera la brecha existente entre el rango de velocidades de los Gloster y los aviones de hélice en los que se basaba la experiencia previa de los pilotos.

Ante esta situación y a fin de que tuvieran una idea de la magnitud de las velocidades, tanto en el despegue como en el aterrizaje, se acondicionaron dos aviones con un asiento de circunstancia ubicado en el alojamiento de las cajas de munición de los cañones, detrás de la cabina. Cuando el piloto, mecánico o invitado se sentaba y se ataba, desde el exterior un técnico le colocaba y atornillaba la tapa. A partir de ese momento, estos singulares pasajeros no podían salir por sus propios medios. Además, el habitáculo en que viajaban no poseía calefacción y era sumamente ruidoso.

El 21 de septiembre se efectuaron, simultáneamente, dos vuelos inaugurales. En Tandil, el capitán Jorge Martínez Zuviría transportó al suboficial Barbero en el I-054; y, en El Palomar, el capitán Ricardo Favre, al señor Vicente Ramos en el I-010.

La amistosa rivalidad con los pilotos de transporte siempre existió y se consideraban válidos todos los recursos para desorientar a los adversarios. Una mañana, el capitán Catalá, que volaba en formación con tres alféreces como numerales, escuchó que un avión de transporte informaba a Tandil el ingreso en la zona terminal. Sin mediar aviso, el jefe de la escuadrilla anunció por radio a sus numerales que picaban para un rizo y que harían un tonel a la salida. Segundos después, por VHF, Catalá relataba el desarrollo de las maniobras y corregía los errores de los alumnos mientras, en realidad, volaban nivelado. La triquiñuela fue confesada más tarde, pero por un tiempo despertó la intriga entre los pilotos de El Palomar.

Durante este año se adoptó el uso de colores como indicativos de las escuadrillas. Si bien la tonalidad elegida no guardaba relación con la madurez de los tripulantes, la Escuadrilla Verde del primer teniente Bravo Deheza, formada en rombo, practicó un looping muy particular. El primer rizo lo ejecutaron sin inconvenientes. Durante el segundo, el jefe decidió iniciar la trepada con más suavidad. Tan suave que, al alcanzar la cima, los cuatro aviones entraron en pérdida y luego en tirabuzón. Los cuatro Verde lograron salir de él sin dificultad y, aunque parezca imposible, casi formados.

El 17 de noviembre un escuadrón del Regimiento 6 inició una navegación de Tandil a Córdoba, por Río Cuarto; y regresó a Tandil, por Ezeiza. Durante la primera etapa, los Gloster I-061, I-065 e I-085, piloteados por el teniente Cimadevilla y los alféreces Romero y Lahitte, aterrizaron en una ruta en proximidades de Ballesteros, por falta de combustible. A causa de una pequeña avería se cambió el cono de nariz del I-085. Luego, las aeronaves reabastecidas despegaron sin inconvenientes.

Posteriormente, el Regimiento 4 efectuó la misma navegación. En la primera etapa, alcanzados los 6.000 metros y sobrepasando Azul, el capitán Aubone observó que el avión de su numeral, teniente López, empezaba a caer. Rápidamente le advirtió por radio: “Flaco, tiene problemas de oxígeno”. Le señaló que se ajustara la máscara y continuó repitiendo las indicaciones hasta que el piloto reaccionó y recuperó el control. Con una vida salvada, el vuelo concluyó sin novedad.

El 28 de noviembre, a cargo de un escuadrón de doce aviones del Regimiento 6, se efectuó el Operativo “Baires”.

1951

El comodoro Virgilio del Bosco continuó a cargo del comando de la VI Brigada Aérea. El 9 de enero los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora pasaron a denominarse grupos 2 y 3 de Caza Interceptora,⁷ respectivamente; constituidos por el siguiente personal:

Grupo 2 de Caza Interceptora: comandantes Esteban O. Facio (jefe de grupo) y Ángel O. Pérez Laborda (jefe de escuadrón); capitanes Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de escuadrón), Jorge O. Dellepiane y Pedro D. Aubone; primeros tenientes Jorge R. Quagliardi, Julio C. Cáceres, Dardo C. Pisarello, Amaury A. Domínguez, Juan C. Fonseca, Eduardo Correa Arce, Héctor C. Bravo, Carlos L. Brusa y Oscar Camilli; tenientes Ciro J. Sánchez, Ernesto R. López, Henry H. Bidal, Carlos A. Albarracín, Hugo R. Marcilese, Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus, Enrique Gamas, Antonio H. Corradini, Octavio S. Barboza Aguilar, Aldo M. Barbuy y Gualberto J. Basaldúa; y alféreces Meliton J. Boehler, Valentín A. Biró, Arturo A. Piccione, Mario L. Olezza y Reynaldo Gouarderes.

Grupo 3 de Caza Interceptora: comandante Carlos A. Soto (jefe de grupo); capitán Vedania A. Mannuwal (jefe de escuadrón); primeros tenientes Carlos W. Pastor (jefe de escuadrón interino), Gert H. Kleissen, Jorge L. Suárez, Lorenzo D. Bravo Deheza, Fernando M. Pérez Colman y Fortunato Mauro; tenientes Jorge A. Mones Ruiz, Carlos R. Bisso, Asdrúbal A. Cimadevilla, Oscar A. Barni, Néstor H. Rocha, José F. Papávero Elizate, José D. Lembi, Luis F. Masserini, Luis E. García, Oscar E. Goñi, Luis Herrero, Luis N. González, Juan C. Carpio, José M. Romero, Rolando L. Abdala, Manuel H. de la Torre, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari, Ricardo A. Fistolera, Dermidio H. Villarroel, Jorge H. Lahitte y Arturo L. Castillo; y alféreces Antonio J. Crosetto, Osvaldo M. Rosito, Hellmuth C. Weber y Jorge A. Van Thienen.

En abril, al frente de una misión económica, arribó a Buenos Aires el príncipe Bernardo de Holanda. La visita oficial del heredero de la corona fue uno de los acontecimientos políticos más importante de la época. Entre los eventos programados para agasajarlo figuraba la presentación del Pulqui II. El acto tuvo lugar el 6 de abril en Aeroparque, donde aterrizó el prototipo del reactor argentino tripulado por el ingeniero Kurt Tank. Lo escoltaron tres Gloster piloteados por el comandante Soto, y los tenientes González y Carpio. Aterrizado el Pulqui, la escuadrilla ejecutó algunos rizos y medias vueltas en formación. Al finalizar, los numerales retornaron a Morón y el comandante Soto efectuó una serie acrobática. Conviene aclarar que la Real Fuerza Aérea Holandesa, de ese entonces, también disponía de Gloster en su dotación. Al día siguiente la unidad fue felicitada por el ministro de Aeronáutica.

Esta exhibición brindada por una escuadrilla, reunida en forma accidental la tarde anterior en Tandil, sin ninguna práctica previa, tiene el valor histórico de ser la primera demostración de acrobacia en formación de los Gloster ante el público. Los comentarios y congratulaciones que suscitó el dispositivo simétrico de estas aeronaves en lo alto del loop maduraron una idea de la que se hablaba hacía tiempo: organizar una escuadrilla de acrobacia permanente con un programa de instrucción anual.

⁷ Decreto 112/51 del 9 de enero de 1951 - BAC N°45 y Resolución 80/51 del 8 de febrero de 1951 - BAP N°717.

Con miras a la próxima Semana de Aeronáutica, la escuadrilla quedó integrada por el comandante Soto, como jefe, y los tenientes Mones Ruiz y Carpio, como numerales. La inestabilidad política y los sucesos de septiembre frustraron la presentación al anularse los festejos.

En el Grupo 3 de Caza Interceptora, bajo la supervisión del primer teniente Pastor y sobre la base de lo aprendido en la RAF, se implementó la primera Sala de Interceptación. Tal cual existía en Inglaterra, se dispuso una mesa de ploteo, tableros verticales transparentes donde se señalaban la situación de los aviones propios y los elementos operativos imaginables de un Sistema de Defensa Aérea. Para el adiestramiento, como no se disponía de radares de vigilancia, el avión que hacía de enemigo transmitía su posición, altura, rumbo y velocidad por un canal que sólo recibía el operador de la mesa de ploteo. Por otra frecuencia se conducía a los cazas. El sistema funcionó perfectamente y entusiasmó a los pilotos. El teniente Carpio era el oficial de interceptación. Los Gloster carecían de asiento eyectable, sus timones de profundidad eran elevados y la velocidad de desplazamiento duplicaba la de los aviones de hélices. Estos factores, sin aparente conexión entre sí, confabulaban contra la integridad de los pilotos en caso de tener que abandonar la aeronave en vuelo por sus propios medios. Efectivamente, esta probabilidad sumada a abrir el paracaídas sin golpear contra el timón era ínfima. Ante una emergencia, las opciones que tenían los pilotos eran exiguas. Debían optar entre aterrizar sin tren en un campo (la robustez de la cabina blindada permitía resistir el impacto sin mayores contratiempos) o, en su defecto, bajar la velocidad, soltar la cúpula y aplicar “G”⁸ negativas facilitando, así, la separación. Como último recurso, recomendaban arrojarse hacia los costados, sobre los planos, para evitar el impacto con el empenaje.

El 20 de abril, el procedimiento tendría su prueba de fuego. El teniente Lahitte embistió con el I-097 al teniente Lazzari, que tripulaba el I-047. Este último consiguió lanzarse a tiempo en paracaídas; llegó a tierra sin zapatos, pero sano y salvo. Desgraciadamente, Jorge H. Lahitte perdió la vida.

Los mandos de la FAA, imbuidos de la superioridad de los cazas de reacción, habían decidido apoyar el desarrollo del Pulqui II. Para ello, ordenaron que experimentados pilotos de Gloster efectuaran el seguimiento y adaptación al prototipo que se construía en Córdoba. Con esa finalidad, el 31 de mayo, el comandante Soto voló el avión constatando la diferencia de mandos que tenía el Pulqui con respecto al Gloster. Prácticamente, se podía mover la palanca con la “punta de los dedos”, a pesar de no tener mandos servo asistidos.

El capitán Mannuwal tuvo el privilegio de ser el segundo en volar. Durante varios minutos la estilizada silueta en flecha del reactor, en manos de este avezado piloto, causó las delicias de los presentes hasta que, en una de las evoluciones a alta velocidad, como un ave herida, el Pulqui plegó un ala. Demostrando ser un cazador de raza, no titubeó en eyectarse. Pero los asientos “cero-cero”⁹ no existían, en aquel entonces. La secuencia de acciones que desprendía la cabina y el asiento, y abría el paracaídas era tan compleja y lenta que, sumada a la baja altura y a la posición invertida de la aeronave, impidieron que se desplegara el velamen antes de golpear el terreno. El capitán Vedania A. Mannuwal fue la primera víctima de Pulqui. El capitán Aubone fue transferido al Grupo 3 de Caza Interceptora para reemplazar en el cargo al oficial fallecido.

El 9 de Julio, los grupos 2 y 3 de Caza Interceptora participaron del desfile conmemorativo de la Independencia.

El 20 de septiembre, los agregados aeronáuticos extranjeros visitaron la VI Brigada Aérea. Como era habitual, presenciaron una demostración de vuelo y acrobacia de las escuadrillas de Gloster.

El 28 de septiembre, se produjo el primer despliegue de combate de estos aviones. Ese día, a órdenes del comandante Soto, un escuadrón del Grupo 3 de Caza Interceptora se desplazó al aeropuerto de Ezeiza. El 30, hizo lo propio el otro escuadrón del mismo grupo. El 3 de octubre, el Grupo 2, con todos sus efectivos, se sumó al Grupo 3 en Ezeiza. En esta ocasión se practicaron, por primera vez, las formaciones de combate preconizadas por el general Adolf Galland en la Segunda Guerra Mundial. La escuadrilla del capitán Aubone en la navegación empleó el dispositivo “dedos de la mano” y, a su vez, al sobrevolar la Capital Federal realizó los primeros cambios de puestos en virajes de 90° y 180°.

En octubre se creó el DAM Ezeiza, asentado en el Aeropuerto Ministro Pistarini, dependiente del Comando en Jefe de la FAA. Al nuevo elemento le asignaron el Grupo 3 de Caza Interceptora, con tres escuadrones, y el Grupo 1 de Bombardeo de Avro Lincoln, con dos escuadrones. Si bien la fecha de creación es posterior, en la práctica, se lo consideró constituido a partir del 28 de septiembre.¹⁰ Durante los meses que estuvieron en Ezeiza las unidades de Gloster desplegadas iniciaron prácticas de ataques a blancos terrestres.

⁸ “G”: abreviatura de la aceleración de la gravedad terrestre.

⁹ “Cero-cero”: característica de los asientos eyectables que permiten el funcionamiento del sistema de abandono del avión con cero de velocidad y cero de altura.

¹⁰ Resolución 935/51 del 19 de octubre de 1951 - BAR N°661.

Mientras el nuevo destacamento terminaba de organizarse, el 25 de octubre, el comodoro Venancio E. Fabbri reemplazaba al comodoro Del Bosco como jefe de la VI Brigada Aérea. Días más tarde, a comienzos de noviembre, el Grupo 2 retornaba a Tandil. Este regreso fue transitorio, ya que al año siguiente se preveía desactivar esta brigada.

Las unidades de caza tuvieron un luctuoso final: el 10 de octubre, el primer teniente Carlos L. Brusa perdió la vida al estrellarse durante la ejecución de una maniobra acrobática; y el 19 de noviembre, la detención de una turbina por obstrucción del filtro de combustible obligó al teniente Carlos A. Albarracín a aterrizar de emergencia en Ezeiza, en final impactó contra el suelo y falleció. Se suspendieron los vuelos al comprobar que las impurezas del combustible habían producido la falla.

Pese a la prohibición técnica, una orden superior dispuso el traslado de la unidad de Ezeiza a Morón. En esa operación, el teniente Mones Ruiz despegó de Ezeiza con el I-025. Tras reducir las revoluciones del motor, notó que no podía aumentar la potencia. Entonces, trató de disminuir al mínimo posible la velocidad, y accionar el tren y los flaps. Finalmente, con la pista asegurada, cortó los motores. No obstante las precauciones, después de tocar tierra, se incendió la turbina derecha, que fue felizmente apagada por los bomberos cuando el avión detuvo su carrera. En la historia de los Gloster en la Argentina, estos vuelos fueron los únicos realizados contraviniendo una restricción establecida expresamente.

1952

Fue nombrado jefe de VI Brigada Aérea el comodoro Enrique R. Gau. Los grupos aéreos estuvieron constituidos por:

Grupo 2 de Caza Interceptora: comandante Ángel O. Pérez Laborda (jefe de grupo); capitanes Jorge O. Dellepiane y Julio C. Cáceres (jefes de escuadrón), y Jorge R. Quagliardi; primeros tenientes Amaury A. Domínguez, Oscar Camilli, Dardo C. Pisarello, Ernesto R. López, Orlando O. Arrechea y Carlos E. Carus; tenientes Rogelio M. Balado, Octavio S. Barboza Aguilar, Aldo M. Barbuy y Hernán N. Aracama; y alféreces Melitón J. Boehler, Valentín A. Biró, Arturo A. Piccione, Mario L. Olezza y Reynaldo Gouarderes.

Grupo 3 de Caza Interceptora: vicecomodoro Carlos A. Soto (jefe de grupo); capitanes Pedro D. Aubone y Gert H. Kleissen (jefes de escuadrón); primeros tenientes Fernando M. Pérez Colman, Jorge A. Mones Ruiz, Asdrúbal A. Cimadevilla y Oscar A. Barni; tenientes José D. Lembi, Luis F. Masserini, Oscar E. Goñi, Luis Herrero, Luis N. González, Juan C. Carpio, José M. Romero, Rolando L. Abdala, Manuel H. de la Torre, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari, Dermidio H. Villarroel y Arturo L. Castillo; y alféreces Antonio J. Crosetto, Osvaldo M. Rosito y Hellmuth C. Weber.

La VII Brigada Aérea se transforma en cazadora

El 9 de enero de 1951, por decreto, el Aeropuerto Internacional Morón, convertido en aeródromo militar, fue puesto bajo control operacional del Comando Aéreo de Transporte. Las instalaciones de Morón se asignaron a la VII Brigada Aérea, creada por el mismo decreto, para sede del Grupo 2 de Transporte.¹¹

Durante 1952, se ordenó la concentración de los medios aéreos de transporte en El Palomar y el cambio de dependencia de la VII Brigada, que pasó a ser unidad del Comando Aéreo de Defensa. La brigada quedó constituida por los grupos 2 y 3 de Caza Interceptora, traídos de la VI Brigada Aérea de Tandil, que a partir de ese momento se transformó en destacamento aeronáutico militar. El traslado de personal y material insumió varios meses.¹²

El 1 de abril, en el nuevo asiento comenzó el Operativo de Defensa “Cóndor 1”. El 4, tres escuadrillas de Gloster interceptaron a bombarderos Avro Lincoln que simulaban un ataque. El 9, se nombró al comandante Pérez Laborda, jefe del Grupo 2 de Caza Interceptora. Y el 26, se previó el Operativo “Cóndor 2”, similar al anterior, pero las condiciones meteorológicas adversas impidieron su realización.

El 16 de mayo, un escuadrón del Grupo 2 de Caza Interceptora se mudó de Tandil a Morón. Ese día, un viento muy fuerte soplaba desde el sur cubriendo Morón con techos bajos, pero con excelente visibilidad. Aprovechando esa circunstancia, el vicecomodoro Soto le ordenó al primer teniente Mones Ruiz llevar, desde la nueva sede hasta Aeroparque, el I-033 para que fuese expuesto ante el público. La operación en el aeropuerto metropolitano era, en aquel entonces, un verdadero tabú. Los escasos 1.200 metros de la pista resultaban demasiado justos para los Gloster. Sin embargo, el tiempo permitió a Mones Ruiz aterrizar “sin quemar frenos”.

¹¹ Decreto 112/51 del 9 de enero de 1951 - BAC N°45.

¹² Decreto 3.114/52 del 15 de febrero de 1952.

A fines de mayo, el segundo escuadrón y la totalidad de los aviones fueron asentados definitivamente en Morón. Los dos grupos de Caza Interceptora, el Grupo 1 de Vigilancia y Control Aéreo con sus radares y, posteriormente, el Grupo 1 de Artillería Antiaérea conformaron el dispositivo de Defensa Aérea del Gran Buenos Aires. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, tras una estadía en Inglaterra, el general Galland de la Fuerza Aérea de Alemania fue contratado como asesor de la FAA. En ese carácter, prestó servicios en el Comando en Jefe. Sus experiencias operativas se fueron plasmando en distintas directivas. En septiembre del año anterior, había impartido clases en la VI Brigada Aérea de Tandil sobre las formaciones aéreas de combate. El 19 de julio de 1952, el as y legendario líder de la Luftwaffe dictó una conferencia en el Casino de Oficiales de la VII Brigada Aérea. Además, es de hacer notar que Galland voló el Gloster matrícula I-057, el 20 de noviembre; y, en otras oportunidades, el I-088 y el I-072.

Con posterioridad, utilizando los Avro Lincoln como enemigos, practicaron distintos procedimientos de ataque a bombarderos. También incursionaron en ejercicios de combates aéreos entre secciones y escuadrillas.

Los capitanes Aubone y Kleissen recibieron del comando toda la documentación elaborada por el general Galland sobre táctica aérea. Junto con las experiencias en el país y el asesoramiento verbal del propio general, se ordenaron, se ajustaron y fueron los fundamentos intelectuales del primer Manual de Caza. Redactado por dichos oficiales, el documento explicaba las técnicas de combate como interceptor y como caza bombardero en operaciones de ataque a objetivos de superficie (terrestres y navales), tanto en apoyo de fuego o en interdicción como en operaciones estratégicas. Prácticamente, durante medio siglo rigió la instrucción, organización y operación de las unidades de caza argentinas. Muchos de sus conceptos mantienen plena vigencia, aún a principios del siglo XXI, e incluso fueron empleados en la Batalla Aérea de Malvinas.

Los tópicos que abarcaba el manual eran muy amplios: desde aspectos psicológicos, como las cualidades que debía poseer un piloto de caza, hasta detalles doctrinarios, como la organización de unidades y los sistemas de conducción. Describía las tareas, las maniobras previas al combate, las formaciones de penetración, los distintos tipos de escoltas, las tácticas de combate aéreo y contra blancos de superficie. En estos últimos, explicaba procedimientos con terminología poco conocida actualmente, como las características de los ataques rasantes a blancos fijos y móviles, avistaje, asignación de blancos, posición de partida, aproximación apuntando y tirando, salidas, ataques rasantes básicos, informes operativos, etc. Las descripciones iban acompañadas de gráficos que aseguraban una mejor comprensión de las maniobras; también, de formularios para los distintos informes. Este trabajo colocó a las unidades de caza argentinas en poder de los conocimientos operativos y de la doctrina de empleo al mismo nivel que las fuerzas aéreas más avanzadas del mundo.

Las enseñanzas del general Galland, fuente inspiradora del manual, fueron consideradas de gran calidad no sólo profesional, sino humana. El brigadier Bravo Deheza cuenta una anécdota que retrata fielmente la personalidad del as germano como la de un modelo de cazador. La historia le fue transmitida, en Inglaterra, una mañana cuando finalizaba un turno de adiestramiento en un Avro Anson. Bravo Deheza, en ese entonces alférez, le pidió a su instructor británico que le contara algún episodio simpático de la Segunda Guerra Mundial. Recuerda que el inglés dio una larga bocanada a la pipa, que acababa de encender, y mirando hacia el Este habló de un día en que impartía doble comando sobre el Canal de la Mancha en plena época del conflicto.

Contó que volaba en un biplaza, de esos en que alumno e instructor van sentados lado a lado. Era una tarde agradable de primavera, con escasas nubes sobre el canal. Estaba preocupado, porque su alumno no interpretaba correctamente una explicación. Volviéndose hacia el joven, comenzó a repetirle las indicaciones. De pronto, vio que los ojos del alumno dejaban de mirarlo y que se dirigían hacia fuera, en tanto que sus mejillas se volvían más blancas que las nubes. Sorprendido, el instructor giró la cabeza y por un instante dejó de respirar: volando a la baja velocidad del Avro Anson, como boyando en el aire, seis Messermich 109 le formaban escalonados, con las bocas de sus ametralladoras alares ennegrecidas por la pólvora. El guía de la formación casi le tocó la punta del ala con la suya. “¿Cómo habrá sido mi expresión que el jefe alemán, con un habano en los labios, con señas me hizo entender que no le interesaba derribarme! Después, dio motor y se alejó.” Dijo el instructor inglés a Bravo Deheza.

Años más tarde, durante una charla con Galland en el Comando de Defensa argentino, Bravo Deheza le preguntó si alguna vez le había perdonado la vida a un enemigo en el aire. El alemán habló de dos casos, uno de los cuales, por extraña coincidencia, había sido el relatado por el ex instructor británico de Bravo Deheza. Éste, así se lo comentó al alemán. Al enterarse, Galland preguntó: “¿Qué tal tipo era? ¿Valió la pena no haberlo derribado?” Luego, pidió más datos prometiéndose ubicarlo algún día.

Fruto de las enseñanzas, el 27 de agosto se organizó el primer ejercicio de defensa aérea. La Operación “Defensa” consistió en un ataque simulado a Morón con aviones Avro Lincoln BMK-II e IAe. 24 Calquin. La defensa, que tenía asignada dos escuadrones de Gloster, se condujo desde el CIC Merlo.

Como los radares aún no se hallaban totalmente operativos, la dirección del ejercicio había dispuesto que subiera un veedor a bordo de cada guía de las formaciones atacantes. Estos árbitros embarcados, además de supervisar los procedimientos y rutas de ataque, tenían en su poder un código desconocido por la tripulación, sobre todo por los radioperadores, mediante el cual –a orden– transmitían un parte cifrado con la posición, altura y velocidad del incursor. En el CIC interpretaban el mensaje y guiaban a los cazas.

Los Avro Lincoln fueron interceptados antes de llegar al objetivo. La formación de Calquin, en cambio, de alguna manera consiguió que se transmitieran posiciones erróneas y sobrevoló el blanco sin ser detectada. Los cazas estacionados en la plataforma de Morón sufrieron un atroz bombardeo con sacos de harina, que dejó blanca la Brigada.

Semanas más tarde, el 8 de octubre, los Gloster se tomaron la revancha. En una operación similar interceptaron a los Calquin sobre Luján. En este operativo, el escuadrón del Grupo 3 en el que volaba el primer teniente Mones Ruiz al frente de una sección, recibió la orden del CIC de realizar de inmediato un giro de 180°. En la mitad del viraje sufrió una falla total de radio. El resto de la formación habría recibido una orden que él no captó, porque al finalizar el cambio de rumbo perdió contacto visual con los demás aviones. Regresó en altura con su numeral a la vertical de la base, sobre la que orbitó aguardando la oportunidad de aproximarse. Al filo de la autonomía, pudo aterrizar. En la crítica final del comando la unidad fue felicitada. Entre otras cosas, “por haber mandado dos Gloster a dar cobertura y protección a la Brigada”.

El entusiasmo manifestado en estos operativos, a veces, rozaba extremos peligrosos. En una ocasión, el primer teniente Domínguez, con su Gloster, le pasó tan cerca a un Avro Lincoln que le cortó el cableado de la antena que unía el fuselaje con el empenaje vertical.

Como buenas unidades de caza interceptora, los grupos 2 y 3 daban prioridad al tiro aire-aire. Para solucionar la falta de mangas, este año comenzó a practicarse el denominado tiro a la sombra que consistía en hacer volar a baja altura un Gloster sobre el Río de la Plata, al tiempo que la escuadrilla disparaba sobre la sombra proyectada en el agua por el primero.

A similitud de lo ocurrido en 1951, se asignó una dotación estable a la Escuadrilla de Acrobacia. Inicialmente formada por tres aviones, con el vicecomodoro Soto al frente y los tenientes Carpio y Goñi, como numerales; al promediar el año pasó a operar con cuatro incorporándose el teniente Lembi.

Entre el 22 y el 27 de septiembre, con motivo de la Semana de Aeronáutica, se organizó una gran muestra en la VII Brigada Aérea. Fue visitada por numeroso público que presenció las exhibiciones de acrobacia; algunos tuvieron su vuelo de bautismo. La mayor atracción del evento, sin embargo, se ofreció en Aeroparque. El 26, la Escuadrilla de Acrobacia debutó oficialmente con cuatro aviones sobre Buenos Aires, sumados a la exposición estática del I-005.

Un mes después, un escuadrón de Gloster desplegó a la Base Aeronaval Comandante Espora para realizar una ejercitación en las instalaciones de la Aviación Naval entre el 22 y el 27 de octubre.

Además del adiestramiento como interceptor y de las exhibiciones aéreas, algunos escuadrones de este sistema aplicaban las instrucciones del Manual de Caza vinculadas con su empleo como caza bombardero. El capitán Kleissen, con su escuadrón, fue el pionero en las ejercitaciones llamadas “mañanurnas” y “tardiurnas”, por las unidades de A-4B, años más tarde. Efectuó dos operativos. En el primero, minutos antes de aclarar, despegó el escuadrón en nocturno sin tanque ventral; se dirigieron hasta Luján y luego atacaron Morón con las primeras luces. En el segundo, bien avanzada la tarde, despegaron de Morón con ventrales; sobrevolaron Luján, Campana; y atacaron El Palomar al anoecer. Posteriormente, aterrizaron nocturno en Morón. Como un destino del que no se podía escapar, noviembre fue otro mes de luto para los Gloster. El 15, una de las turbinas del I-082 se engranó durante un vuelo realizado por el primer teniente Oscar Camilli. Entre las opciones posibles, intentó aterrizar en las proximidades de Martín Coronado, pero se precipitó a tierra y falleció. Y el 17, durante un vuelo en formación, el teniente Barboza Aguilar (I-078) y el teniente Aracama (I-042) chocaron en el aire. Ambos aviones quedaron fuera de control. Aracama saltó en paracaídas y resultó ileso; Octavio S. Barboza Aguilar falleció cuando impactó la aeronave.

No sólo la tragedia se interponía en *“la vida alegre, la vida piola del cazador”*. En 1952, por ejemplo, después que los Gloster fueron sacados de Tandil (como chicharras del ala, al decir de Carpio) y “tirados” en Morón como consecuencia del movimiento revolucionario del 28 de septiembre de 1951. En esa fecha, habían desplegado a Ezeiza. Meses después, fueron red desplegados a Morón, y sus pilotos jamás volvieron a sus hogares en Tandil. Los que tenían parientes en Buenos Aires pudieron traer a sus familias; otros las enviaron a sus ciudades natales; algunos se instalaron en pensiones y, con el tiempo, fueron alquilando casas, por las que pagaban rentas elevadas, en Morón, Castelar o Ituzaingó (el sueldo era escaso y “nadie” tenía auto; sólo dos o tres “pudientes”, moto).

Lo peor era la vida en la base, porque no había alojamiento suficiente. El “casino” se reducía a una sala con camas triples de soldados, donde se alojaban todos los pilotos del CB 3. La actividad profesional era extenuante y, por momentos, deprimente. Se cumplían turnos en la base, de una semana sin poder salir; con turnos diurnos de alerta para despegue inmediato, sentados en dos aviones durante dos horas. Después de algunos meses, el grado de alistamiento se redujo a cinco minutos en la sala de pilotos. Si el Comando daba la orden, había que despegar, interceptar y atacar... ¿a quién? Durante la noche, con un Curtiss 75-O armado con ametralladoras se permanecía en alerta en Aeroparque, junto a la vieja Torre de Vuelo de madera, también... ¿para interceptar a quién? No cabe duda de que en ese periodo nació la expresión: “esta es la vida alegre, la vida piola del cazador”, coreada tantas veces en inolvidables asados, años posteriores.

El 11 de diciembre cesó en sus funciones el jefe de la VII Brigada, comodoro Enrique R. Gau, y se nombró jefe interino al vicecomodoro Alfredo C. Laigle.

1953

El vicecomodoro Laigle fue confirmado en el cargo. Los grupos de Caza Interceptora estuvieron conformados por:

Grupo 2 de Caza Interceptora: comandante Ángel O. Pérez Laborda (jefe de grupo); capitanes Jorge M. Martínez Zuviría y Julio C. Cáceres (jefes de escuadrón), Jorge R. Quagliardi, Dardo C. Pisarello, Amaury A. Domínguez y Eduardo Correa Arce; primeros tenientes Ernesto R. López, Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus y Jorge O. Maurer; tenientes Rogelio M. Balado, Aldo M. Barbuy, Ricardo A. Fistolera, Hernán N. Aracama, Rodolfo O. Zappino, Valentín A. Biró, Eduardo L. Rossi, Rafael D. Cantisani, Reynaldo Gouarderes, Eugenio P. Méndez, Meliton J. Boehler, Arturo A. Piccione y Mario L. Olezza; y alféreces Augusto J. Hughes, Alberto L. Morandini, Ernesto J. Adradas, Juan R. Boehler y Luis A. Soto.

Grupo 3 de Caza Interceptora: comandante Eduardo C. Catalá (jefe de grupo); capitanes Jorge L. Suárez y Fernando M. Pérez Colman (jefes de escuadrón); primeros tenientes Jorge A. Mones Ruiz, Asdrúbal A. Cimadevilla, Néstor H. Rocha, José D. Lembi, Luis F. Masserini, Oscar E. Goñi, Luis Herrero, Juan C. Carpio y José M. Romero; tenientes Rolando L. Abdala, Manuel H. de la Torre, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari, Dermidio H. Villarroel, Juan García y Jorge A. Van Thienen; y alféreces Lisandro C. Salas, Héctor R. Roy, Rodolfo A. Guerra, César A. Petre, David E. Giosa, César A. de la Colina y Guillermo S. Palacio.

Los efectivos de ambos grupos aumentaron sensiblemente: alrededor de sesenta oficiales jóvenes, en la plenitud de sus fuerzas, en pos de un ideal. Es fácil imaginar las largas esperas en la sala de pilotos representando con sus manos las maniobras que hicieron o dejaron de hacer. Los silencios. Las facciones graves, las risas nerviosas detrás de las que escondían el peso de la responsabilidad de subirse al reactor más poderoso del cono sur. Y los amaneceres. Los morros redondos de los aviones, alineados, perdiéndose en las plataformas. Los mecánicos trepados en las cabinas atando a los pilotos. Las tomas de aire aspirando las mañanas y los tubos de chorro enturbiando con fuego las brumas de Morón.

La vida cotidiana, casi idílica, de los grupos de Caza Interceptora se alteró el 17 de abril, cuando se produjo una alarma roja por el vuelo de un cuatrimotor sobre el Gran Buenos Aires. Una sección en alerta despegó, rastreó el área convenientemente y, luego, aterrizó sin novedad.

Superado este episodio, la actividad de los grupos continuó dedicada al adiestramiento y a la participación en numerosos operativos y exhibiciones. Así, el 26 de abril, durante un festival organizado en la Costanera de Buenos Aires, una escuadrilla de cuatro Gloster efectuó pasajes y acrobacia. El 28 de ese mes y el 3 de mayo se cumplieron los operativos “Campana” y “Mercedes”, con sendas escuadrillas de cuatro aviones.

A causa de la obsolescencia de equipos, las comunicaciones de tránsito aéreo eran deficientes. En oportunidades, aviones de la empresa LAN Chile sólo se comunicaban con el control en la entrada de la terminal. Ante tal situación, se alistó un dispositivo de alerta que, en dos ocasiones, permitió interceptarlos. En la última se le ordenó aterrizar en Morón. Posteriormente, pasajeros y carga fueron trasladados a Ezeiza por vía terrestre.

Entre mayo y junio, el Grupo 2 de Caza Interceptora recibió a pilotos navales (capitán de corbeta Carballo, y tenientes de fragata Irigoien, Serra y Tagliaguchio) que realizaron el curso de Gloster. El vuelo “solo” fue el 8 de mayo. El 27 de mayo, un escuadrón del Grupo 3 intervino en el Operativo “Mayo”; el 9 de Julio dos escuadrones, uno de cada Grupo, desfilaron sobre Buenos Aires.

Desde el 24 de agosto hasta el 16 de septiembre, se cumplió el Operativo “Pampa de Olaen 53”. El Grupo 3 de Caza Interceptora actuó en la fase denominada “Santa Rosa”, en la que operaron conjuntamente los Fiat G-55, I.Ae. DL 22, IA-20 Boyero y Beechcraft AT-11. Un escuadrón, conducido por el capitán Suárez, despegó de Morón el 3 de septiembre, a las 11, con destino a Pajas Blancas. La navegación de despliegue, planificada a 6.000 metros, preveía efectuar un desfile sobre el aeropuerto antes del aterrizaje. Los datos de viento en altura, en aquel entonces, eran una incógnita. Ese día tuvo una componente de frente superior a la prevista. Por esta causa el escuadrón no hizo el pasaje, apenas consiguió aterrizar con el “olor” del combustible. Algunas turbinas se plantaron en el carreteo. El 3, 4 y 5, se realizaron vuelos de aerocooperación.

Entre el 6 y el 10 de septiembre, como broche del operativo, el Comando le ordenó al capitán Suárez que los Gloster efectuaran una demostración de fuego con los cuatro cañones. Los pilotos debían disparar desde gran distancia y agotar la munición en una sola pasada, procedimiento que contravenía las normas de empleo del avión. En la reunión previa al vuelo, el jefe de escuadrón manifestó su desacuerdo con lo dispuesto; pese a ello, se le ordenó cumplimentarla efectuando, durante esos días, seis vuelos en escuadrillas. En el informe final, elevó por escrito su opinión crítica a la dirección del ejercicio. La actitud le significó el pase a otro destino. El escuadrón regresó a Morón el 16.

El 12 de septiembre, con el fin de participar en los actos conmemorativos de la Independencia de Chile, se programó el Operativo “O’Higgins”. Contemplaba el traslado a Santiago de una agrupación formada por cuatro Avro Lincoln y doce Gloster, apoyados por un Douglas C-47. Dada la importancia de la comisión, se sorteó la designación entre los dos grupos; la suerte favoreció al 3. Como consecuencia de la sanción impuesta a varios de sus integrantes por no usar aro en la gorra durante una ceremonia, el jefe de brigada cambió la elección anterior por la del Grupo 2 de Caza Interceptora. Éste se trasladó a Chile, con un escuadrón compuesto por las siguientes escuadrillas:

- **Boteta.** Jefe: capitán Cáceres (I-091). Numerales: primer teniente Carus (I-088) y Maurer (I-083), y teniente Piccione (I-038).
- **Rombo.** Jefe: capitán Correa Arce (I-056). Numerales: primer teniente Arrechea (I-074), y tenientes Barbuy (I-068) y Olezza (I-028).
- **Flaco.** Jefe: primer teniente López (I-064). Numerales: tenientes Biró (I-033), Balado (I-019) y Gouarderes (I-039).

Los Gloster hicieron escalas en Río Cuarto y en Mendoza. Dos aviones (I-093 e I-073) permanecieron en la IV Brigada Aérea como reserva y para exhibición. El resto despegó precedido por los Avro Lincoln que debían transmitir la situación meteorológica de la zona cordillerana. Durante el cruce, el teniente Piccione sufrió un desvanecimiento por hipoxia. Felizmente, recobró el conocimiento cuando se hallaba a punto de colisionar contra la montaña.

El desfile del 19 de septiembre sobre Santiago fue impecable y mereció el elogio unánime de la prensa.

La agrupación retornó a Morón el 26.

Producto de este intercambio con la Fuerza Aérea de Chile (FACH), durante septiembre y octubre se impartió un curso de Gloster a pilotos de ese país. Participaron los capitanes Enrique Uribe y Humberto Tenorio, y los tenientes Carlos Arredondo y Silvio Girardi.

Entre el 21 y el 27 de septiembre, se celebró la Semana de Aeronáutica. Numeroso público asistió a las exposiciones estáticas y a las exhibiciones aéreas organizadas en Aeroparque, en Morón y en El Palomar. El capitán Domínguez trasladó en vuelo el I-073 a Aeroparque, donde permaneció hasta la finalización del evento.

El 3 de noviembre, se efectuó el Operativo “Playadef”. El Escuadrón Árbol del Grupo 2 de Caza interceptó una formación de Avro Lincoln guiados por el radar del Grupo I de Vigilancia Aérea (GIVA) de Merlo; al día siguiente, una escuadrilla del Grupo 3 interceptó otra de Calquin, al sur de Ezeiza.

El primer teniente Gover Pla efectuó el primer remolque de manga para tiro aire-aire realizado este año. A bordo de un I.Ae. DL 22 de la I Brigada Aérea despegó de Morón arrastrando, con un cable de acero, una manga de tela de forma similar a las de viento. A continuación despegó la escuadrilla compuesta por: primer teniente Carus, teniente Cantisani, primer teniente Carpio y teniente Van Thienen. Después de una prolija maniobra, se reunieron con el remolcador sobre el río y se dispusieron a iniciar la sesión. Lamentablemente, Cantisani cortó el cable con la primera ráfaga. La manga cayó al agua y, por consiguiente, finalizó la práctica.

La Escuadrilla de Acrobacia, liderada por el primer teniente Lembi, tuvo como numerales a los primeros tenientes Goñi y Carpio, y al teniente Gavazzi.

El 1 de diciembre se designó jefe de la VII Brigada Aérea al comodoro Juan C. Ríos.

Comodoro Carlos Adolfo Soto

El primer jefe de grupo de Gloster, en 1953 era agregado aeronáutico en Londres. El, entonces, vicecomodoro Soto protagonizó una verdadera hazaña en el país considerado cuna de la aviación de caza del mundo. La Fuerza Aérea de Venezuela había enviado a la empresa De Havilland una delegación con intención de comprar los Vampire. Uno de los hermanos De Havilland, que recordaba la acrobacia realizada por Soto en julio de 1947, le pidió que demostrara a sus colegas venezolanos las bondades acrobáticas del Vampire I. Así fue como un piloto argentino exhibió en vuelo un avión que había volado sólo una vez, seis años atrás. Luego, realizó varios vuelos con los pilotos venezolanos enseñándoles las bondades del entrenador. Episodio poco conocido que debe enorgullecer a los cazadores argentinos de todos los tiempos.

De modo similar a la figura insigne del teniente primero Claudio A. Mejía, primer jefe accidental de un grupo de caza argentino (1931), la historia de la especialidad está jalonada por personalidades de pilotos que, en distintas épocas, marcaron los rumbos de su tiempo y los subsiguientes, como verdaderas luminarias. Tal es el caso del comodoro Carlos A. Soto.

Las enseñanzas obtenidas del uso operativo de los Curtiss 75-O, sumadas a las noticias de combates aéreos que llegaban de Europa al finalizar la Segunda Guerra Mundial, fueron aprovechadas por el primer teniente Soto cuando fue nombrado jefe de ese escuadrón. Con dicho material, vislumbró la posibilidad de obtener una real capacidad ofensiva, comenzó a practicar y enseñar no sólo acrobacia sino vuelo por instrumentos, nocturno, aterrizaje con bengalas, tiro con ametralladoras y lanzamiento de bombas en Quilmes.

Posteriormente, con los Gloster se ocupó de fomentar y desarrollar las capacidades operativas posibles de ese sistema de armas. Con su profesionalismo; su vida dedicada al avión y a su gente; su capacidad como piloto; su búsqueda constante de optimizar la conjunción piloto-avión; su ejemplo; su condición indiscutible de líder en tierra y en vuelo, donde nadie se sentía forzado pero sí controlado; con su personalidad de hombre cabal que, siendo serio, sabía aceptar bromas sanas y vivía preocupado por sus oficiales; con todo eso, procuró insuflarles ese motor, tan inmaterial como poderoso, que impulsa al piloto de caza a desafiar y superar la adversidad, a no darse por perdido ni aún vencido: el “espíritu cazador”. Quienes lo conocieron y aquellos que fueron sus subordinados recibieron su legado e, interpretándolo, lo mantuvieron, acrecentaron y transmitieron a las generaciones venideras, como pudo comprobarse en la Batalla Aérea de Malvinas, años más tarde.

1954

El brigadier Juan C. Ríos se desempeñó como jefe de la VII Brigada. Los grupos de caza interceptora estuvieron constituidos por:

Grupo 2 de Caza Interceptora: vicecomodoro Ángel O. Pérez Laborda (jefe de grupo); comandante Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de escuadrón); capitanes Jorge O. Dellepiane (jefe de escuadrón), Jorge R. Quagliardi, Julio C. Cáceres, Dardo C. Pisarello, Amaury A. Domínguez, Ernesto R. López y Ernesto H. Terán; primeros tenientes Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus, Rogelio M. Balado, Aldo M. Barbuy, Ricardo A. Fistolera, Hernán N. Aracama y Rodolfo O. Zappino; tenientes Valentín A. Biró, Mario L. Olezza, Reynaldo Gouarderes, Rafael D. Cantisani, Augusto J. Hughes, Ernesto J. Adradas, Juan R. Boehler y Luis A. Soto; y alféreces Roberto F. Camblor y Héctor R. Luoni.

Grupo 3 de Caza Interceptora: comandante Eduardo C. Catalá (jefe de grupo); capitanes Oscar J. Romano y Fernando M. Pérez Colman (jefes de escuadrón), y Jorge A. Mones Ruiz; primeros tenientes Asdrúbal A. Cimadevilla, José D. Lembi, Luis F. Masserini, Oscar E. Goñi, Juan C. Carpio, José M. Romero, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari y Dermidio H. Villarroel; y tenientes Juan García, Jorge A. Van Thienen, Héctor R. Roy, Rodolfo A. Guerra, César A. Petre, David E. Giosa, César A. de la Colina y Guillermo S. Palacio.

A principios de año, después de una cuidadosa planificación, se llevaron a cabo tareas tendientes a batir y registrar oficialmente un récord de altura. Fue seleccionado el I-095. Entre otras modificaciones, le reemplazaron los planos exteriores por los del modelo FMk-III de mayor envergadura. Sellaron las bocas de los carenados de los cañones y le instalaron un barómetro Langue-S-537. Además, mejoraron el sistema de presurización y calefacción de cabina, y sustituyeron la cúpula transparente por una metálica con dos ojos de buey diseñada y construida en la VII Brigada Aérea.

Supervisado por autoridades del Aero Club Argentino, el capitán Quagliardi despegó el 12 de marzo a las 6.45, desde Morón. Aterrizó cuarenta minutos más tarde, tras alcanzar los 14.100 metros de altura, oficialmente certificado como nuevo récord nacional.

Luego de este éxito, es probable que hayan existido otras iniciativas personales de emularlo, sin la debida preparación. Intentos que, lamentablemente, terminaron en fracasos con pérdidas de vidas y material.

El 8 de abril, por causas indeterminadas, el primer teniente Rodolfo O. Zappino perdió el conocimiento mientras volaba el I- 028; piloto y avión se estrellaron en las proximidades de Luján. El 12 de agosto, padeciendo síntomas similares, se precipitó a tierra el teniente Arturo A. Piccione con el I-060, en la localidad de James Craig (Córdoba).

El 25 de Mayo, al conmemorarse el Día del Reservista, un escuadrón del Grupo 3 desfiló sobre Buenos Aires. El mismo día, otro escuadrón de este grupo realizó una tarea similar sobre Chacabuco, donde se inauguraba un monumento al general San Martín.

El 12 de junio se desarrolló en Morón el Operativo “Fortín” de Defensa Aérea. La Fuerza de Tareas N°1 tuvo a su cargo el papel de agresor, con aviones bombarderos Avro Lincoln y de ataque Calquin. El Sector de Defensa, comandado desde el CIC del GIVA de Merlo, y los grupos 2 y 3 de Caza Interceptora realizaron la defensa.

El 22 de agosto, un escuadrón del Grupo 3 desfiló sobre Chivilcoy en el centenario de la fundación de esa ciudad.

En septiembre y en octubre, el Grupo 3 de Caza Interceptora dictó un curso de Gloster a cuatro pilotos de la Fuerza Aérea del Ecuador, tenientes Alfredo Barreiro, Héctor Granja Rocha, Teodoro Malo Moscoso y Hugo Reyes Ubidia. El capitán Mones Ruiz y el primer teniente Carpio fueron los instructores. El 14 de septiembre los oficiales ecuatorianos volaron el “solo”.

Durante la Semana de Aeronáutica se organizó una rifa que tuvo gran repercusión. El primer premio consistía en un vuelo en un Gloster de doble cabina, convenientemente preparado, que despegaría desde Aeroparque. Ganó la señorita Zulema Perrone, que se convirtió oficialmente en la primera mujer en volar de pasajera en un reactor, en el país. Esta tarea fue realizada por el capitán Dellepiane en el I-090, el 26 de septiembre.

En noviembre, el teniente de navío Mayorga realizó el curso de Gloster. El 24 de ese mes, mientras volaba en el I-080, se le rompió la cúpula de cabina. Fragmentos de plexiglás lastimaron su cara.

1955

El 10 de enero, se designó jefe interino de la VII Brigada Aérea al comodoro Carlos A. Soto.¹³

El 2 de marzo, el Comando en Jefe de la FAA ordenó la fusión de los grupos 2 y 3, tanto el personal como el material de vuelo. Se nombró al vicecomodoro Ángel O. Pérez Laborda como jefe del Grupo 3, único grupo activado.¹⁴ Además, estaba conformado por: vicecomodoro Carlos A. Sister (jefe de escuadrón); comandante Oscar J. Romano (jefe de escuadrón); capitanes Gert H. Kleissen, Jorge R. Quagliardi, Jorge A. Mones Ruiz, Ernesto R. López, Ernesto H. Terán, Oscar A. Barni, Carlos E. Carus y Orlando O. Arrechea; primeros tenientes Luis F. Masserini, Juan C. Carpio, José M. Romero, Enrique R. Gavazzi, Jorge D. Lazzari, Juan García, Hellmuth C. Weber, Jorge A. Van Thienen, Valentín A. Biró, Rafael D. Cantisani, Mario L. Olezza, Osvaldo M. Rosito y Reynaldo Gouarderes; tenientes Augusto J. Hughes, Héctor R. Roy, Rodolfo A. Guerra, Ernesto J. Adradas, Juan R. Boehler, César A. Petre, David E. Giosa, Luis A. Soto, César A. de la Colina, Guillermo S. Palacio, Roberto F. Camblor, Néstor E. Marelli, Héctor R. Luoni y Armando D. Jeannot; y alférez Carlos A. de Blasis. Adscriptos: capitanes Jorge O. Dellepiane y Enrique Gamás.

En abril y en mayo, el Grupo 3 continuó con el adiestramiento y las presentaciones. El 10 de abril, un escuadrón desfiló sobre Moreno; el 24, una escuadrilla participó en un festival del Aeroclub Universitario; y el 8 de mayo, otra realizó pasajes sobre San Pedro.

Fue activado el equipo acrobático. Ocurrió en mayo y en junio, cuando el jefe de grupo inspeccionó a todas las escuadrillas en acrobacia en formación. La prueba consistía en realizar una demostración sobre la pista. Entre ellas, fue seleccionada la escuadrilla del capitán Mones Ruiz por ser la única que había incorporado, en su rutina, el tonel en formación. Mones Ruiz tomó el puesto de guía; como jefe de sección o farol volaba el primer teniente Carpio y como numerales, los tenientes Camblor y Gouarderes.

El 16 de junio, a causa de un movimiento revolucionario, aproximadamente a las 13, una escuadrilla de cuatro Gloster entabló el primer combate aéreo interceptando una sección de AT-6 Texan que sobrevolaba la Capital Federal. Como resultado del enfrentamiento, un Gloster derribó el AT-6 matrícula A-23. El piloto se arrojó en paracaídas y salvó su vida. El otro AT-6 replegaba a la base, cuando un Meteor despegó de Morón con el propósito de interceptarlo y de atacar al núcleo de la aviación que operaba en Ezeiza. No logró el primer objetivo, pero disparó a las aeronaves estacionadas en el aeropuerto produciendo daños a un avión de la empresa Scandinavian, a otro de Aerolíneas Argentinas y a un AT-11 A matrícula B-11.

¹³ Resolución 117/55 del 10 de febrero de 1955 - BAR N°972.

¹⁴ Resolución 136/55 del 16 de febrero de 1955 - BAR N°974.

A partir de las 15, varias secciones de Gloster cumplieron misiones de apoyo a las fuerzas rebeldes. Pasadas las 16, luego de efectuar los ataques, dos Gloster se dirigieron a Carrasco. En Melilla aterrizó otro, con el tren replegado. En el Aeroclub de Colonia, dos más. Y, por falta de combustible, un sexto Gloster acuatizó frente a Carmelo. El avión quedó medio sumergido. Las aeronaves fueron repatriadas en vuelo entre el 21 y el 24 de junio, excepto las I-029 e I-064 que debieron ser transportadas por barco.

El 20 de junio, se desactivó temporalmente la VII Brigada Aérea. En su reemplazo, se creó el Destacamento Aeronáutico Militar Morón y se designó como jefe al comodoro Ricardo A. Accinelli.¹⁵

Con el fin de operar con los Gloster, al nuevo destacamento fueron destinados los vicecomodoros Ángel Pérez Laborda y Carlos A. Sister; los capitanes Jorge R. Quagliardi, Ernesto R. López y Ernesto H. Terán; los primeros tenientes Valentín A. Biró, Osvaldo M. Rosito y Mario L. Olezza; y los tenientes Augusto J. Hughes, Ernesto J. Adradas y Roberto F. Camblor¹⁶. Posteriormente, llegaron de pase el teniente Héctor R. Roy¹⁷ y el capitán Daldo E. Carossini.¹⁸ En agosto, se sumaría el primer teniente Jorge A. Van Thienen. El 18 de julio, el DAM Morón y el Grupo de Instrucción y Vigilancia Aérea pasaron a depender directamente del comandante en jefe de la FAA.¹⁹

El 28 de julio, se reactivó la VI Brigada Aérea con el Grupo 2 de Caza Interceptora.²⁰ El 19 de agosto, fue designado jefe de la unidad el brigadier Juan C. Ríos y jefe interino del Grupo 2 de Caza Interceptora el comandante Eduardo C. Catalá.²¹

El 16 de septiembre, aproximadamente a las 9, despegaron dos secciones de Gloster y atacaron a los torpederos ARA T-4 “La Rioja” y ARA T-1 “Cervantes”. Los cazas de Morón en vuelo rasante ametrallaron a los buques sobre la línea de flotación de popa a proa. La flotilla se retiró y soportó, posteriormente, dos incursiones más. Aviones Gloster también atacaron la Base Naval de Río Santiago.

Cinco Gloster estaban en mantenimiento en la FMA. Los I-009, I-043, I-061, I-066 e I-079 fueron puestos rápidamente en servicio y, a partir del 17 de septiembre cumplieron tareas de ataque a fuerzas terrestres. Algunos aviones carecían de ciertos equipamientos vitales como las miras de tiro, pero esa falta no impidió su empleo táctico. La acción de la artillería terrestre fue intensa; en uno de los ataques, un Gloster aterrizó con quince impactos.

El comando ordenó desplegar tres Gloster de Morón a Río Cuarto. Desde aquel taller regional, los cazas atacaron el Aeropuerto Córdoba averiando tres Avro Lincoln. El 18 de septiembre, otros dos, tras despegar de esa terminal aérea, interceptaron una formación de Avro Lincoln. Con pasajes intimidatorios y algunas ráfagas de cañones los hicieron desistir del propósito de efectuar nuevos bombardeos. El 19, por el bloqueo de los abastecimientos, en Córdoba, apelaron al recurso extremo de utilizar nafta de aviación en lugar de J-P1. La tradición oral decía que este procedimiento podía realizarse como emergencia, pero, para esa fecha, no existía experiencia ni circular técnica que lo avalase. El teniente Alberto L. Morandini falleció tripulando el I-079, cuando intentaba aterrizar en la FMA con una turbina en llamas.

El 21, el DAM Morón cambió de conducción. El comodoro Esteban O. Facio asumió el comando interino. El 7 de octubre, fue ratificado en el cargo.

El 25 de septiembre, la FAA confirmó la categoría de brigada a la unidad aérea de Tandil, y designó jefe al vicecomodoro Horacio S. Lima, que fue confirmado el 3 de octubre.²²

El 18 de octubre se puso en funcionamiento, nuevamente, la VII Brigada Aérea de Morón.²³ El 19 se nombró jefe interino al comodoro Jorge Rojas; y, jefe interino de la VI Brigada Aérea al comodoro Esteban O. Facio.²⁴

El Grupo 2 se estableció en Tandil. A fin de facilitar el traslado, la mayoría de los pilotos destinados eran solteros. Los grupos estaban compuestos por los siguientes oficiales:

Grupo 2 de Caza Interceptora (VI Brigada Aérea): vicecomodoro Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de grupo interino); capitanes Jorge O. Dellepiane y Fernando M. Pérez Colman (jefes de escuadrón),

¹⁵ Resolución 519/55 del 20 de junio de 1955 - BAR N°992.

¹⁶ Resolución 566/55 del 30 de junio de 1955 - BAR N°996.

¹⁷ Resolución 616/55 del 7 de julio de 1955 - BAR N°999.

¹⁸ Resolución 674/55 del 25 de julio de 1955 - BAR N°1.003.

¹⁹ Resolución 649/55 del 18 de julio de 1955 - BAR N°1.002.

²⁰ Decreto 11.949 del 28 de julio de 1955 - BAR N°1.004.

²¹ Resolución 775/55 del 19 de agosto de 1955 - BAR N°1.008.

²² Mensaje N°21.475.

²³ Resolución 132/55 del 18 de octubre de 1955 - BAR N°1.020.

²⁴ Resolución 135/55 del 19 de octubre de 1955 - BAR N°1.020.

Guillermo S. Villarrazo y Henry H. Bidal; primeros tenientes José D. Lembi, José M. Romero, Rolando L. Abdala, Enrique R. Gavazzi, Jorge O. Maurer, Franklin I. Escudero y Reynaldo Gouarderes; tenientes Augusto J. Hughes, Héctor R. Roy, Juan R. Boehler, César A. de la Colina y Roberto F. Camblor; y alférez Carlos A. de Blasis.

Grupo 3 de Caza Interceptora (VII Brigada Aérea): vicecomodoro Gilberto H. Oliva (jefe de grupo); capitanes Rubén D. Escribano y Arquímedes R. Robert (jefes de escuadrón), Julio C. Cáceres, Rodolfo A. Busseti, Eduardo Correa Arce, Héctor C. Bravo, Jorge A. Mones Ruiz, Asdrúbal A. Cimadevilla, Néstor H. Rocha, Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus y Enrique Gamas; primeros tenientes Luis F. Masserini, Oscar E. Goñi, Juan C. Carpio, Manuel H. de la Torre, Jorge D. Lazzari, Aldo M. Barbuy, Víctor G. Leconte, Francisco P. Matassi, Jorge A. Van Thienen y Rafael D. Cantisani; y tenientes Rodolfo A. Guerra, César A. Petre, Luis A. Soto, Guillermo S. Palacio, Néstor E. Marelli, Héctor R. Luoni y Armando D. Jeannot.

Este año se introdujeron mejoras técnicas. Se comenzaron a cambiar los equipos de VHF de cuatro canales por los de diez, que serían mantenidos hasta la baja de los aviones.

A partir de octubre la vida de los grupos aéreos volvió a la rutina. El 17 de octubre, una escuadrilla del Grupo 3 efectuó una demostración de acrobacia sobre la unidad, ante el vicemarisca del aire Hacker Ley y el brigadier Jokson de la RAF. El 2 de noviembre, un escuadrón del mismo grupo desfiló sobre Aeroparque, donde se oficiaba una misa por los caídos en los distintos enfrentamientos. El 19 de noviembre, otro escuadrón desfiló sobre La Plata, durante los actos conmemorativos de la fundación de esa ciudad.

1956

El comodoro Jorge Rojas se desempeñó como jefe de la VII Brigada Aérea hasta el 10 de febrero, día en que lo reemplazó el comodoro Esteban O. Facio. Los grupos aéreos estuvieron constituidos por:

Grupo 2 de Caza Interceptora (VI Brigada Aérea de Tandil): vicecomodoro Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de grupo); comandante Jorge O. Dellepiane (jefe de escuadrón); capitanes Fernando M. Pérez Colman (jefe de escuadrón), Guillermo S. Villarrazo, Henry H. Bidal, José D. Lembi, José M. Romero, Jorge O. Maurer y Enrique R. Gavazzi; primeros tenientes Franklin I. Escudero, Tomás Córdoba, Augusto J. Hughes, Héctor R. Roy y Juan R. Boehler; tenientes César A. de la Colina, Roberto F. Camblor, Carlos A. de Blasis y Carlos I. Keller; y alféreces Horacio J. Viola, Herberto J. Vicentini, Antonio J. Sesín, Omar A. Torres, Rubén A. Sánchez, Risógano Pellegrino, Martín Álvarez y Hugo J. Liernur.

Grupo 3 de Caza Interceptora (VII Brigada Aérea de Morón): vicecomodoro Gilberto H. Oliva (jefe de grupo); comandantes Arquímedes R. Robert y Rodolfo A. Busetti (jefes de escuadrón); capitanes Eduardo Correa Arce, Asdrúbal A. Cimadevilla, Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus, Oscar E. Goñi y Juan C. Carpio; primeros tenientes Jorge A. Van Thienen, Rafael D. Cantisani, César A. Petre, Luis A. Soto y Guillermo S. Palacio; tenientes Néstor E. Marelli, Héctor R. Luoni y Armando D. Jeannot; y alféreces Ricardo E. Di Liscia, Julio G. Dentone, Juan J. Ahets Etcheberry, Roque A. Faulín, Ramón A. Arneodo, César R. Piñón, León V. Mallo, Alberto V. Aftarchuk, Carlos A. Quaglini, Juan C. Correa, Sergio E. García y Rodolfo A. Carnelli. Adscriptos: capitanes Néstor H. Rocha, José C. González Castro y Jorge A. Mones Ruiz.

El año debutó con un accidente fatal. El 26 de enero, impurezas en el combustible causaron la detención de las turbinas del I-023, en final de la pista de Morón. El avión se precipitó a tierra en Castelar y su piloto, teniente Néstor E. Marelli, falleció.

Entre el 5 de marzo y el 20 de abril, se impartió un curso de vuelo de Gloster a los siguientes aviadores navales: tenientes de navío Flores Gómez, A. Martín, Mariano Iribarne y Rubén Ambrosio; teniente de fragata Ricardo Penas; tenientes de corbeta Carlos Corti, Eduardo Cidez, Miguel Grondona, Duilio Ferrari; y guardiamarina Juan P. Irigoín.

El 5 de marzo, se suspendió el funcionamiento de la VI Brigada Aérea Tandil. Se le asignó, una vez más, la categoría de destacamento aéreo militar dependiente del Comando Aéreo de Combate.²⁵ El vicecomodoro Miguel J. Costa fue nombrado jefe.

Bajo comando operacional de la VII Brigada Aérea, el Grupo 2 de Caza Interceptora fue asignado temporalmente al DAM Tandil como unidad alojada.

El 24 de marzo, en homenaje al teniente general Eduardo E. Lonardi fallecido el 22, un escuadrón del Grupo 3 sobrevoló el cementerio durante el sepelio.

²⁵ Decreto 4.165 del 5 de marzo de 1956 - BAR N°1.049.

El 8 de mayo, volaron su primer “solo” los alféreces incorporados al Grupo 3. El 25, un escuadrón del Grupo 2 y otro del Grupo 3 desfilaron sobre Buenos Aires en los actos conmemorativos de la fecha patria. Coincidentemente, ese día en un festival en el Aeroclub Tandil pereció el primer teniente Tomás Córdoba, con un Fiat G-46. Al día siguiente, el teniente Armando D. Jeannot falleció en un accidente con otro Fiat, en la localidad de Maipú.

El 10 de junio, con motivo de un levantamiento iniciado el día anterior, el Comando de Combate ordenó que un escuadrón del Grupo 3 atacara al Regimiento 7 de Infantería de La Plata. La precisión de la operación indujo a los sublevados a rendirse de inmediato.

El 9 de Julio, Día de la Independencia, en Buenos Aires desfilaron dos escuadrones del Grupo 3 y uno del 2. El 16 de julio, en una práctica de acrobacia en formación sobre Ituzaingó, a la salida de un tonel chocaron los primeros tenientes Cantisani (I-074) y Soto (I-098). Los pilotos saltaron en paracaídas y, excepto algunas lesiones sin importancia, salvaron sus vidas.

Fruto de la experiencia, mejoró el pintado de los aviones: las partes superiores de la nariz, delante de los parabrisas, de color negro mate para evitar los reflejos; y, desde los bordes de las cabinas hasta cada uno de los huecos apoya pies del fuselaje, con líneas rojas verticales para guiar a los pilotos durante el descenso.

El I-036 había sido acondicionado con doble cabina. Durante un vuelo ejecutado el 8 de agosto sobre la Laguna de los Padres en Buenos Aires, mientras el suboficial Víctor M. Schvollndner volaba como tripulante especial, se perdió la cubierta plástica que lo resguardaba. Pese al susto del pasajero, y a las molestias ocasionadas por el ruido y las bajas temperaturas, el avión aterrizó de emergencia con daños menores en el empenaje y sin la antena dorsal.

El 17 y el 18 de agosto, una escuadrilla del Grupo 3 escoltó al avión del presidente de la Nación durante la partida y el regreso de Salta. También el 17, a las 15, en un nuevo aniversario de la muerte del Gran Capitán, un escuadrón del mismo grupo al mando del comandante Robert desfiló sobre la plaza San Martín.

Con motivo de la Semana de Aeronáutica, otra escuadrilla del Grupo 3 efectuó una demostración de tiro con cañones sobre blancos flotando en el río, frente a Aeroparque.

El 28 de septiembre, se lamentó la última víctima del año. El capitán Guillermo S. Villarazo se precipitó a tierra, con el Gloster I-026, mientras se encontraba en final de aterrizaje en Tandil. El piloto pereció en el acto.

Como parte del ejercicio de tiro Operación “Piraña” en Mar del Plata, el 2 de octubre intervino la escuadrilla del Grupo 3 formada por los capitanes Carus y Carpio, y los primeros tenientes Van Thienen y Petre.

El 12, una escuadrilla, compuesta por los capitanes Carus, Arrechea y los primeros tenientes Van Thienen y Cantisani, participó en un festival aéreo en Dolores.

El 19 de noviembre, un escuadrón del Grupo 3 al mando del capitán Correa Arce efectuó un pasaje en La Plata, en los actos de festejo del aniversario de la ciudad.

1957

El comodoro Raúl R. Balestrini reemplazó como jefe interino de la VII Brigada Aérea al comodoro Esteban O. Facio.²⁶ Los grupos estaban compuestos por:

Grupo 2 de Caza Interceptora (DAM Tandil): vicecomodoro Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de grupo); comandantes Jorge O. Dellepiane y Fernando M. Pérez Colman (jefes de escuadrón); capitanes José D. Lembi, José M. Romero, Jorge O. Maurer y Enrique R. Gavazzi; primeros tenientes Augusto J. Hughes, Héctor R. Roy, Juan R. Boehler y César A. de la Colina; tenientes Roberto F. Camblor, Carlos A. de Blasis y Carlos I. Keller; y alféreces Horacio J. Viola, Herberto J. Vicentini, José M. Igenes Rosset, Antonio J. Sesín, Omar A. Torres, Knud E. Andreasen, José A. Juliá, Carlos V. García, Juan Manuel Correa Cuenca y Ramón H. Magistrali.

Grupo 3 de Caza Interceptora (VII Brigada Aérea de Morón): vicecomodoro Alberto R. Solá Claret (jefe de grupo); comandantes Arquímedes R. Robert y Eduardo Correa Arce (jefes de escuadrón); capitanes Jorge A. Mones Ruiz, Asdrúbal A. Cimadevilla, Orlando O. Arrechea, Carlos E. Carus, José C. González Castro, Oscar E. Goñi, Juan C. Carpio y Aldo M. Barbuy; primeros tenientes Jorge A. Van Thienen, Rafael D. Cantisani, Franklin I. Escudero, César A. Petre y Luis A. Soto; tenientes Héctor R. Luoni y Julio G. Dentone, y alféreces Ricardo E. Di Liscia, Juan J. Ahets Etcheberry, Roque A. Faulín, Ramón A. Arneodo, César R. Piñón, León V. Mallo, Alberto V. Aftarchuk, Carlos A. Quaglini, Juan C. Correa, Sergio E. García, Rodolfo A. Carnelli, Enrique M. Carbó Bernard, Gerardo A. Varela, Miguel A. Pérez, Luis Grande, Vicente

²⁶ Resolución 1.577/56 del 30 de noviembre de 1956 - BAR N°1.095.

G. Bozovich, Luis Galindo, Héctor L. Destri, Carlos F. Bernhard, Jorge N. Peralta, José L. Rodríguez Morel, Héctor O. Panzardi y Juan F. Laskowski.

Entre el 16 y el 24 de febrero, los Gloster realizaron un vuelo de navegación por la Patagonia. El itinerario los llevó desde Morón hasta Comodoro Rivadavia, en el regreso hicieron escalas en Bahía Blanca y en Trelew. Entre el 20 y el 25 de marzo, una escuadrilla, a cargo del comandante Robert y compuesta por los capitanes Mones Ruiz, Carus, Goñi y Barbuy, y los primeros tenientes Van Thienen, Cantisani y Petre, se trasladó a la Base de la Fuerza Aérea Uruguaya en Carrasco. Participó en el Operativo “Santos Dumont” organizado para celebrar el aniversario de la creación de la aviación militar de ese país. La formación realizó exhibiciones aéreas sobre Montevideo, Piriápolis, San Rafael y Trouville.

El 22, como parte de los actos, la Escuadrilla de Acrobacia integrada por el capitán Mones Ruiz y los primeros tenientes Van Thienen, Cantisani y Petre efectuó una exhibición en Montevideo en la que participó como solista el capitán Carus que se destacó por la audacia de sus pasajes en vuelo invertido, casi a ras del suelo. En la misma jornada, también se presentaron los Meteor FMk-VIII del 14° Grupo de Aviação de la Força Aérea Brasileira. Los cariocas sorprendieron con un tonel de cuatro aviones formados en rombo.

Maniobra que, si bien había sido ensayada en 1955 por los pilotos argentinos, aún no integraba la rutina de las exhibiciones.

El 26 de abril, el avión francés Caravelle llegó al país. A modo de bienvenida, una escuadrilla del Grupo 3 lo escoltó hasta el aterrizaje en Ezeiza.

El 17 de mayo, efectuaron su primer vuelo “solo” los alféreces Andreasen, Juliá, Magistrali, Correa Cuenca y Carlos V. García, en Tandil.

El 31 de mayo, el comodoro Miguel J. Costa fue designado jefe interino de la VII Brigada Aérea y el vicecomodoro Rafael A. Gandolfo, jefe del DAM Tandil.²⁷

El 26 de julio, en Tandil, mientras el teniente Keller efectuaba un vuelo de mantenimiento en el Fiat G-46 matrícula E-465, explotó el tubo de almacenamiento de aire comprimido del sistema neumático. El piloto expulsó el techo de la cabina e intentó lanzarse en paracaídas. Lamentablemente, la cúpula se desprendió de forma asimétrica y le golpeó la cabeza impidiéndole evacuar del avión. Carlos I. Keller falleció al impactar la aeronave contra el suelo.

El 21 de agosto, falleció el alférez Alberto V. Aftarchuk en el I-054. Mientras volaba el tramo inicial del circuito en el aeródromo de Morón, en el momento de sacar el tren de aterrizaje, por una causa no determinada, quizás el embalamiento o la detención de una de las turbinas, entró en un violento tirabuzón y se estrelló contra el terreno. Hasta entonces, los circuitos de pista se efectuaban a 150 metros y a los pilotos les quedaba poco margen de error.

Durante este mes, luego de talar árboles y bajar alambrados en ambas cabeceras de pista para permitir los aterrizajes y despegues, un escuadrón de Gloster del Grupo 2 de Caza Interceptora operó en el aeródromo de Necochea, por primera vez.

En cumplimiento de la Orden de Operaciones “Vulcano Uno”, el 5 de septiembre una escuadrilla del Grupo 3 al mando del capitán Mones Ruiz, operando desde Mar del Plata, participó en ejercicios de tiro contra blancos terrestres en el polígono de Mar Chiquita.

El 17 de octubre, se designó interinamente jefe de la VII Brigada Aérea al vicecomodoro Alberto R. Solá Claret; jefe del Grupo 3 de Caza Interceptora, al vicecomodoro Jorge M. Martínez Zuviría; y jefe interino del Grupo 2 de Caza Interceptora, al comandante Jorge O. Dellepiane.²⁸

Entretanto, aprovechando la experiencia recogida en Uruguay, la Escuadrilla de Acrobacia de Gloster incorporó el tonel de cuatro aviones en rombo en el adiestramiento, preparatorio para la Semana de Aeronáutica programada para noviembre. Los festejos de esta nueva edición tuvieron una resonancia superior con la llegada a Ezeiza de una delegación de la United State Air Force (USAF), compuesta por el Air Demonstration Squadron, los conocidos Thunderbirds. Este equipo de acrobacia efectuaba la primera visita a Sudamérica con los nuevos North American F-100 C Super Sabre.

La FAA dispuso que la Escuadrilla de Acrobacia de Gloster realizara una exhibición el mismo día que los Thunderbirds. Integraban la escuadrilla el capitán Mones Ruiz (I-081) como guía; el capitán Barbuy (I-032) y el primer teniente Van Thienen (I-009), como numerales. El comandante Correa Arce ocupaba el puesto de farol (I-014) y el capitán Carus (I-056) se desempeñaba como solista.

²⁷ Resolución 582/57 del 31 de mayo de 1957 - BAR N°1.127.

²⁸ Resolución 1.267/57 del 17 de octubre de 1957 - BAR N°1.149.

La demostración argentina, realizada el 17 de noviembre a partir de las 18, sobre el Aeroparque, fue calificada como espectacular por la prensa especializada. Incluía toneles en rombo, rizos con cambios de formación y la bomba, sumada la destacada actuación del solista. Nada tuvo que envidiar a la de los F-100 C supersónicos. El propio jefe de la delegación de la USAF, general Emrick, expresó en una entrevista periódica: “Sería un honor para mí tener a estos hombres bajo mi mando”. Y, al regresar a su país, propuso otorgar becas a los pilotos de la FAA que fueron traducidas, con posterioridad, en cursos sobre F-86 Sabre, en EE.UU.

El 15 de noviembre, como parte de los actos de la Semana de Aeronáutica, se efectuó una carrera aérea en circuito cerrado (Orden de Operaciones 21-57 “Infractus”). Intervinieron los capitanes Lembi y Gavazzi y el teniente Cambor, por el Grupo 2; y el primer teniente Cantisani, el teniente Luoni y el alférez Piñón, por el Grupo 3. El teniente Luoni y el alférez Piñón empataron el primer puesto; en la ceremonia de entrega de premios, la copa fue cortada por la mitad y le entregaron una parte a cada uno.

En esa época, resultaba difícil obtener la experiencia y los conocimientos que la seguridad requería. Consciente de la dificultad, uno de los alumnos que había salido solo este año, el alférez Andreasen, se propuso seguir al pie de la letra las recomendaciones que había recibido del “Indio” Jaramillo. Este viejo instructor de vuelo del Club de Planeadores Tandil, a modo de regla nemotécnica, recordaba:

- 3I: inspeccionar tu estado físico y mental, tu entorno y tu avión.
- RP: atender bien la reunión previa al vuelo.
- A: aplicar todo lo que aprendiste antes y todo lo que previste en la reunión.
- R: registrar lo que pasó en el vuelo.
- E y T: estudiar y trabajar en el taller del club.

Sin embargo, llegó un martes en que fue necesario hacer una excepción. Andreasen conversaba en la plataforma con el suboficial Moreau sobre la posibilidad de desarmar y reparar en Tandil la válvula de frenos que todavía se enviaba a Londres para inspección. “Tenemos que demostrarle a los de Morón que somos más profesionales que ellos en el uso de los frenos”, argumentaba el oficial. Moreau asentía cuando, de repente, vieron acercarse a un soldado. “Permiso, señor, de parte del capitán Lembi...” comenzó a decir. El capitán le ordenaba al alférez que volara en su escuadrilla, porque le había faltado un numeral. Apurado, Andreasen tomó el casco de cuero y el paracaídas, y se dirigió a la sala de pilotos para asistir a la reunión previa. En la entrada del grupo se tropezó con el capitán Lembi que enfilaba hacia los aviones. “Alférez, usted será mi número 4, sígame” dijo secamente. Andreasen quedó atónito, ¿qué haría con las recomendaciones del “Indio” Jaramillo, y con las 3I y las RP? Perteneecía al Escuadrón Instrucción y ahora debía volar en una escuadrilla del Escuadrón Operativo, con sólo treinta horas en Gloster.

Decoló la primera sección con el capitán Lembi y el alférez Vicentini. Cinco segundos después, la segunda con el teniente De Blasis y el alférez Andreasen. Ascendieron, formaron escalonado a la derecha y, posteriormente, en fila india, a la voz de “circo” el guía comenzó una gran movida donde, con uñas y dientes, el pobre 4 se prendió al 3 para no perder la formación.

Tras diez minutos de ablandamiento, el jefe de escuadrilla ordenó: “Escalonado a la derecha, ataque a blanco punto; a la izquierda y adelante, casa de campo con galpón, árboles y corral, cuatro segundos entre aviones, seleccionar armamento cañones, ángulo treinta grados”. Andreasen no entendía qué le decía, miraba el altímetro: 3.200 metros; de la casa, ni noticia. Sin tiempo para seleccionar algo, oyó que el guía decía “uno entrando” y, con un viraje escarpado, seguido a unos segundos por el 2, se lanzaba contra un blanco que él aún no veía. “El tiro es simulado” pensó el 4; dejó de preocuparse y decidió seguir al 3 sin perderlo de vista. Cuando este último volcó, inclinando el avión, Andreasen lo siguió visualmente. Sin darse cuenta, continuó trepando y cuando fue su turno casi debió invertir el avión. Sólo en ese instante, vio el blanco y pudo enfilarse a una final de 25°, 30°, 40° de picada. Esforzándose por mantener a su vista el avión precedente, necesitó compensar con incidencia adelante para estabilizar la picada. Así, fue acercándose a la distancia que, sin experiencia, juzgó como la más adecuada para tirar. En ese momento se percató de que no había encendido la mira. Con un ojo en el jefe de sección, simplemente, apuntó su avión hacia un corral. Vio que el 3 restablecía y, dudando cuándo simular el tiro, comprobó que la velocidad rondaba los 720 km/h y que la casa se agrandaba. Quiso restablecer suavemente. El avión no respondió. Tiró de la palanca con ambas manos y con todas sus fuerzas. De reojo vio pasar la casona, los ventanales, las cortinas que se agitaban; a la derecha y arriba, la copa de los eucaliptos.

El guía preguntó por el combustible. El 2 y el 3 informaron, 350 litros. Andreasen, que no podía hablar después de la restablecida, llegó a 3.500 metros de altura y, renunciando a experimentar nuevas maniobras,

simuló una falla de radio y no contestó. La escuadrilla fue al aterrizaje e informó a la torre de control que habían visto al 4, por última vez, cuando levantaba una gran polvareda sobre el blanco y que, desde aquel momento, no respondía. A todo esto, sobrevolando Cerro Redondo, Andreasen retomaba poco a poco su propio control y se dirigía al aterrizaje. La torre lo autorizó con una luz verde. Ya en tierra, el suboficial Moreau recibió la novedad de radio y la asentó.

Desde ese vuelo, Andreasen, que llegaría a ser solista de la Escuadrilla de Acrobacia, decidió que si quería sobrevivir debía aprender a dominar el avión para que nunca más lo sorprendiera. A partir de ese día, y durante más de un año, dedicó todos los temas de pilotaje individual a practicar acrobacia. Primero sobre nubes; a medida que se fue sintiendo seguro, cada vez más bajo y finalmente a ras del suelo.

Al tiempo que los novatos como Andreasen se fogueaban, los más antiguos se ocupaban de mejorar el equipamiento. A comienzos de año, un piloto civil había facilitado al capitán González Castro el radiogoniómetro de su avión, en calidad de préstamo. El instrumento, considerado imprescindible, fue instalado en el I-057. Se le efectuó una evaluación por diez meses, al cabo de la cual el primer teniente Rafael Cantisani elevó un informe que daría lugar a la orden de compra de estos equipos.

1958

El comodoro Alberto R. Solá Claret ocupó el cargo de jefe de la VII Brigada y el vicecomodoro Rafael A. Gandolfo, del DAM Tandil.

Grupo 2 de Caza Interceptora (DAM Tandil): vicecomodoro Jorge O. Dellepiane (jefe de grupo interino); comandante Fernando M. Pérez Colman (jefe de escuadrón); capitanes José D. Lembi, José M. Romero, Enrique R. Gavazzi y Jorge O. Maurer; primeros tenientes César A. de la Colina y Roberto F. Cambor; tenientes Carlos A. de Blasis, Omar A. Torres, Horacio J. Viola, Herberto J. Vicentini y José M. Iñes Rosset; y alféreces Knud E. Andreasen, José A. Juliá, Carlos V. García, Juan Manuel Correa Cuenca y Ramón H. Magistrali.

Grupo 3 de Caza Interceptora (VII Brigada Aérea de Morón): vicecomodoro Jorge M. Martínez Zuviría (jefe de grupo); comandantes Arquímedes R. Robert, Eduardo Correa Arce y Jorge A. Mones Ruiz (jefes de escuadrón); capitanes Asdrúbal A. Cimadevilla, José C. González Castro, Oscar E. Goñi, Juan C. Carpio, Aldo M. Barbuy y Franklin I. Escudero; primeros tenientes Jorge A. Van Thienen, Rafael D. Cantisani, Juan R. Boehler, César A. Petre y Héctor R. Luoni; tenientes Julio G. Dentone, Ricardo E. Di Liscia, Juan J. Ahets Etcheberry, Roque A. Faulín, Ramón A. Arneodo, César R. Piñón, León V. Mallo, Juan C. Correa, Sergio E. García y Rodolfo A. Carnelli; y alféreces Enrique M. Carbó Bernard, Gerardo A. Varela, Miguel A. Pérez, Luis Grande, Vicente G. Bozovich, Luis Galindo, Héctor L. Destri, Jorge N. Peralta, Carlos F. Bernhard, José L. Rodríguez Morel, Héctor O. Panzardi, Juan F. Laskowski, Anselmo F. Estigarrivia y Carlos A. Astudillo.

El 10 de marzo, falleció el teniente César R. Piñón. Con el I-087, a la salida de un tonel efectuado inmediatamente después del despegue, chocó contra el suelo, en Castelar. El 18, en un accidente en General Rodríguez, falleció el teniente Julio G. Dentone tripulando el I-003; al trabarse los comandos, se arrojó en paracaídas; lamentablemente, una pierna le golpeó contra la antena; el impacto, además de seccionarle una de las extremidades inferiores, le indujo un movimiento de rotación tan brutal que, en el momento de desplegar el velamen, le enredó el cuerpo con las cuerdas impidiendo que se abriera del todo.

Luego de la investigación del accidente se vio que la antena, por su construcción, constituía un verdadero peligro para los que intentaban abandonar el avión en paracaídas. Era como una cuchilla sostenida en su interior por una compleja estructura de metal y de madera. Se probó con una simple antena de varilla extraída de un Fiat G-46 y el resultado fue perfecto. Algo tan sencillo, quizá hubiese salvado la vida de Dentone.

El 16 de junio, durante un combate en altura, el alférez Miguel A. Pérez (I-007) perdió el conocimiento. La aeronave quedó sin control e impactó en la localidad de Vista Linda, en las proximidades de General Rodríguez.

El Gloster, uno de los primeros aviones de reacción, adolecía de varias fallas de diseño:

- Para compensar el corrimiento del centro de gravedad hacia atrás, se habían colocado en la proa 150 kilogramos de plomo y en los aros de turbina otro contrapeso de 75, en cada uno.
- La calefacción era rudimentaria. La entrada de aire se producía por varios lugares.
- Nunca se logró hacer funcionar correctamente el sistema de presurización de cabina por las numerosas pérdidas de estanqueidad.
- Los motores había que bajarlos cada veinticinco horas de vuelo para inspeccionarlos.
- Cada doscientas horas se debían llevar a la FMA para la inspección mayor.
- A pesar de los numerosos intentos, no fue posible colocarle un asiento eyectable.
- El sistema de oxígeno original era sumamente elemental.

- - No poseían sistema anti “G”, esto producía visión negra durante los combates.

Además, en las prácticas de combate aéreo, las aceleraciones y desaceleraciones bruscas que los pilotos sometían a los motores Rolls Royce Derwent V, en muchas oportunidades, provocaban el apagado de la llama en las cámaras de combustión. Durante este año, como consecuencia del incremento de las fallas (treinta y siete, en seis meses), se completó la incorporación de la modificación 321 en la planta motriz, que aseguraba una mejor dosificación del combustible en la reducción brusca del acelerador evitando su apagón. También, a partir de mediados de este año, se comenzaron a cambiar los sistemas de oxígeno, juntamente con la provisión de cascos de plástico reemplazando, luego de una década, a los viejos e históricos de cuero tipo Segunda Guerra Mundial.

Unos días antes del 20 de Junio, se ordenó que un escuadrón del Grupo 2 de Caza Interceptora se trasladara al aeródromo de Sauce Viejo –Santa Fe– para efectuar un desfile con motivo de la inauguración del Monumento a la Bandera en Rosario. La pista de tierra, de sólo 1.600 metros, quedó no operable por un aguacero caído el 19 que impidió realizar lo programado. Se demoró el desfile una semana. En la víspera de la nueva fecha, el jefe de aeropuerto tuvo la “feliz” idea de ordenar que se cortara el pasto. Comprobado el estado del terreno, se habilitó el aeródromo. De los doce aviones que salieron del estacionamiento, únicamente siete consiguieron despegar. Los cinco restantes permanecieron en tierra. Unos, porque las turbinas producían humo y sobretemperaturas al ingerir pasto; otros, al querer evitar los chorros en el carreteo, rodaron por las banquetas aún blandas y se empantanaron. Luego del desfile, dada la corta duración del vuelo, los que habían despegado aterrizaron sorteando un par de aviones cruzados en la cabecera; y tres, sobre las banquetas.

En la misma época, en el Grupo 2 se corrió la voz de que dos alféreces habían logrado efectuar la maniobra de aterrizaje (opuesta a inicial, inicial, básica, final y aterrizaje) con las turbinas totalmente reducidas. El rumor llegó a oídos de un alférez que trató de emularlos. No pudo ser. El avión entró en pérdida a pocos metros de cabecera, cayó pesadamente, barrió el tren de aterrizaje y sufrió daños estructurales del orden del 70%. El alférez salió ileso, convencido de que había salvado el material; incluso no desprendió la cúpula para evitar problemas en su posterior reinstalación. En realidad, los daños fueron tan severos que se dio de baja el avión.

No todos hacían lo que decían. Por querer imitar hazañas que eran sólo rumores, se produjeron accidentes como el descrito; desgraciadamente, algunos fatales. Como existían pocos manuales, la transmisión oral de experiencias, ajenas y propias, era la forma de enseñar y aprender a volar, aunque muchas veces causaba problemas como el citado. Además, el vuelo era una pasión, más que un trabajo; una obligación moral, más que una imposición.

El 10 de julio, el presidente de la Nación, Dr. Arturo Frondizi, revistó en la VII Brigada Aérea al componente aéreo que había desfilado en la celebración del aniversario patrio. La conclusión de la inspección realizada en la plataforma coincidió con el arribo del escuadrón que había escoltado al avión presidencial hasta Morón. El alférez Panzardi, por falla de material, aterrizó con el tren adentro. La emergencia se resolvió sin consecuencias personales y sirvió para demostrar al mandatario el accionar de los servicios de incendio, de sanidad y de rescate, con verdadero realismo.

El 15 de julio, en una navegación Morón-Tandil, cuando sobrevolaban las proximidades de Las Flores, los alféreces Gerardo A. Varela y Ramón H. Magistrali, debido a las malas condiciones meteorológicas, impactaron contra el suelo con el Fiat G-46 matrícula Ea-421; ambos pilotos fallecieron.

No todas las modificaciones obedecían a la seguridad, sino también a la necesidad de optimizar la capacidad operativa del sistema de armas. Durante el año, se instaló en un Gloster un dispositivo de remolque de mangas para tiro aire-aire. Consistía en un soporte ubicado en el tanque ventral de donde se sujetaba el cable. Al comienzo, se usó uno de acero de 300 metros; se colocaba serpenteante sobre la pista y el avión lo extendía a medida que decolaba. Este cable ocasionó numerosos problemas. Después, se empleó uno de plástico, más elástico. Previo al aterrizaje, se pasaba a baja altura y se desprendía con la manga, en un costado de la pista. El capitán González Castro era quien no sólo dirigía el proyecto sino que efectuaba la mayoría de los vuelos de ensayo. Tras superar unas cuantas situaciones peligrosas, se logró ajustar el mecanismo y definir los procedimientos y limitaciones; la más importante era la operación con viento lateral. Durante una práctica, despegando con viento cruzado, la manga barrió varias balizas, con el riesgo consiguiente. La pericia del piloto y la generosa potencia de las Derwent del Gloster consiguieron salvarlo.

Las escuadrillas del Grupo 3 de Caza Interceptora, operando desde Morón, hicieron las primeras dos sesiones de tiro en Magdalena. También remolcaron blancos para la artillería antiaérea. En este caso, se empleaba un cable de 600 metros y se volaba a 6.000 de altura. Las experiencias con los antiaéreos fueron riesgosas: sus radares, a veces, en vez de apuntar a la manga, lo hacían al avión manguero.

A partir de julio, la pista de Tandil, sede del Grupo 2 de Caza Interceptora, se comenzó a deteriorar. El basamento, mal asentado, fue cediendo lentamente; los aterrizajes marcaron huellas cada vez más profundas que indujeron vibraciones incontrolables (shimmy) en las ruedas de nariz. Provisoriamente, se dispuso la operación en la pista de tierra.

En septiembre, el Comando de Combate ordenó al Grupo 2 la ejecución de un ejercicio operativo en Río Cuarto. Durante su realización, se produjo un accidente menor: un Gloster aterrizó con una rueda retraída por deterioro del mecanismo. Finalizado el despliegue del material, además del adiestramiento normal, se cumplió una navegación táctica a Mendoza. Al término del ejercicio, el grupo regresó a Tandil con escala en Morón.

El 1 de octubre, se designó jefe interino de la VII Brigada Aérea al vicecomodoro Carlos C. Armanini y jefe interino del Grupo 3 de Caza Interceptora al comandante Arquímedes R. Robert.²⁹

El 14 de octubre, el capitán Oscar E. Goñi (I-006), mientras volaba en la posición de farol en una práctica de acrobacia en formación, se precipitó a tierra en las proximidades de Morón, y falleció. La investigación del accidente determinó que la aeronave entró en tirabuzón chato por tener el centro de gravedad desplazado hacia atrás. Causa: faltaban bloques de plomo en el contrapeso de la nariz del avión.

El 24 de ese mes, un escuadrón del Grupo 3 de Caza Interceptora participó en Salta del Operativo "Comprobación". Apoyado por un DH-104 Dove, dos Fiat G-46 y un Bristol, la unidad desplegó con cuatro escuadrillas de Gloster. La navegación se realizó por escuadrillas; despegaron de Morón e hicieron escalas en Río Cuarto, Córdoba y Tucumán. En Salta, dos escuadrillas efectuaron ejercicios de ataque al aeropuerto; y otras dos, de defensa. Durante el regreso, previo aterrizaje en Tucumán y en Córdoba, volaron hacia Mendoza y repitieron los ejercicios, aunque en este caso oficiaron de atacantes los Calquin, de dotación en la IV Brigada Aérea. También se ejercitaron en vuelos en montaña y "circo de caza". Luego, se dirigieron hacia Río Cuarto donde, en coordinación con la V Brigada Aérea, practicaron ataques en altura (5.000 metros) a una formación de seis Avro Lincoln. Al día siguiente, en horas del mediodía, realizaron el último ejercicio de defensa de aeródromo, en esta oportunidad, atacado por cuatro Lincoln que ingresaron por el cuadrante SW (suroeste). Posteriormente, retornaron a Morón.

Entre el 7 y el 21 de noviembre, operando desde el aeródromo de Pehuajó, un escuadrón del Grupo 2 de Caza Interceptora intervino en un ejercicio conjunto organizado con la VII Brigada de Caballería Blindada, asentada en Tandil. La escasa experiencia en estas prácticas y la vehemencia de los pilotos produjeron algunas situaciones inesperadas.

Durante la primera fase, a la mayoría de las salidas las habían realizado los pilotos más antiguos. Los más jóvenes actualizaban los planes de vuelo, los partes de situación de material o actuaban de oficiales de enlace, pero no volaban. Pasado un tiempo, el jefe de grupo se compadeció de los alféreces Andreasen y Correa Cuenca, pilotos "oficiales" del avión de apoyo Percival. Condescendiente, el jefe les permitió operar los Gloster, pero sólo a órdenes de uno de los jefes de escuadrilla más experimentado, el capitán Gavazzi apodado "el Gaucho".

Este oficial era un piloto que volaba el Gloster como si fuera un avión hecho a su medida. Intuía el peligro, las fallas. Después de un combate, sobre nubes y sin ningún tipo de ayudas a la navegación, por instinto encontraba el rumbo a la base. Todo lo hacía fácil. El día en que debía dirigir a los novatos había llovido y la pista de tierra de Pehuajó estaba bastante blanda. Antes del despegue, Gavazzi les dijo a los alféreces:

Para decolar en una pista como ésta, con agua y barro, hay que evitar las huellas cubiertas de agua e impedir que la rueda de nariz se hunda. Próximos a la cabecera, vamos a ir dando algo de motor sin detenernos; y apenas enfrentemos la pista, le metemos motor a pleno y tiramos palanca atrás. Si antes de la mitad de pista la rueda de nariz no se levanta, cortamos motor y tratamos de frenar. El que consiga despegar la nariz del suelo, saque el 10% de flaps y decolará.

Así lo hicieron. Cómo sería el entusiasmo por haber salido airoso de un despegue tan difícil que Andreasen, en uno de los ataques simulados, prácticamente, voló la carpa del general Onganía, comandante de las fuerzas terrestres.

Al final de aquel día, únicamente los tres Gloster guiados por Gavazzi aterrizaron en Tandil; el resto abortó el despegue o se encajó. Los empantanados nunca reconocieron los beneficios de la fórmula de "el Gaucho", sino que se excusaron alegando la necesidad de permanecer un día más en Pehuajó y ultimar los

²⁹ Resolución 1.021 del 1 de octubre de 1958 - BAR N°1.202.

detalles del informe final. “*Hombres de ciudad y asfalto, poco saben de pistas de tierra y barro*”, comentó el capitán Gavazzi más adelante.

Coincidente con ese ejercicio, otro escuadrón de doce Gloster del Grupo 3 realizaba maniobras conjuntas con el Ejército en la Pampa de Olaen operando desde el Aeropuerto Córdoba.

Entre el 5 y el 7 de diciembre, la Escuadrilla de Acrobacia participó en un festival aéreo en Azul. A mando del capitán Cantisani, estaba formada por el teniente Juan J. Ahets Etcheberry, y los alféreces Héctor O. Panzardi y Juan Laskowski; se desempeñaba como solista el capitán Carlos E. Carus. Los cinco Gloster despegaron por secciones, desde una pista de tierra de sólo 1.400 metros y bastante húmeda por la lluvia caída el día anterior.

Este año, la VII Brigada Aérea incorporó un equipo móvil Decca Radar. Instalado en el costado oeste de la pista, comenzó a emplearse en prácticas de aproximación por instrumentos. Inicialmente, se usó el De Havilland Dove y el Percival Prentice de dotación del Grupo 3 de Caza Interceptora. El curso de operador del sistema lo dictó un instructor inglés. En un principio, se designaron a tres oficiales pilotos y tres del escalafón general como alumnos. Posteriormente, se limitó el cupo a los oficiales del general.

La instrucción práctica comprendía tanto a los operadores habilitados, capitanes Raúl A. Cura y Horacio R. Chretien, como a los pilotos del Grupo 3 que experimentaban los beneficios de cumplir las órdenes del controlador. Por radio, el piloto recibía el rumbo y la distancia a la cabecera, única información suministrada por el sistema. El régimen de descenso se establecía sin apoyo del radar, a razón de 50 metros de altura perdida por cada 1.000 de avance. Si comenzaba la aproximación a 300 metros de altura, debía iniciar el descenso a 6 kilómetros del punto de toque. El operador, en forma secuencial, transmitía la distancia a la cabecera; la altura que debía tener en ese punto; el rumbo; y el desplazamiento, derecha o izquierda, con relación a la prolongación del eje de la pista.

Este progreso en la operatividad de la unidad hizo que a partir del 1960 y en años posteriores se empleara el Decca, primero con los Gloster y luego con los Morane Saulnier (MS-760). Estos últimos permitieron llevar en el puesto de copiloto a un operador. Los controladores de radar pudieron, así, constatar personalmente lo que ocurría en vuelo.

Años más tarde, a un avión de Austral con pasajeros se le cerraron los aeródromos de Aeroparque y Ezeiza. Sin alternativas, quiso la fortuna que el piloto fuera el vicecomodoro retirado Franklin I. Escudero, que había empleado el Decca cuando estaba destinado en el Grupo 3. Sin hesitar, solicitó a la torre de Morón permiso para aterrizar. En el primer intento, con visibilidad y techo totalmente reducidos, tocó la pista en forma impecable.

La utilización del Decca allanó el camino al empleo posterior del GCA³⁰ y a los trabajos de interceptación con el CIC Baires. Entre pilotos y operadores de radar, la transmisión de conocimientos, experiencias y necesidades fue una constante. Esta relación engendró confianza mutua entre los hombres que se hallaban en los extremos de un complejo sistema de armas, tecnologías y procedimientos. Confianza imprescindible para garantizar la operación frecuente, segura y provechosa del equipo disponible.

1959

El recién ascendido comodoro Carlos C. Armanini continuó al frente de la VII Brigada Aérea; el 23 de enero, de la jefatura de la Base Aérea Militar Tandil se hizo cargo el vicecomodoro Jorge M. Martínez Zuviría.

Grupo 2 de Caza Interceptora: (DAM Tandil): vicecomodoro Jorge O. Dellepiane (jefe de grupo interino); comandante Fernando M. Pérez Colman (jefe de escuadrón), primeros tenientes Augusto J. Hughes, Héctor R. Roy, César A. de la Colina, Roberto F. Cambor y Héctor R. Luoni; y tenientes Carlos A. de Blasis, Omar A. Torres, Horacio J. Viola, Herberto J. Vicentini, José M. Igenes Rosset, Knud E. Andreasen, José A. Juliá, Carlos V. García y Juan Manuel Correa Cuenca.

Grupo 3 de Caza Interceptora: vicecomodoro Arquímedes R. Robert (jefe de grupo); comandantes Asdrúbal A. Cimadevilla y Orlando O. Arrechea (jefes de escuadrón); capitanes Jorge A. Van Thienen y Rafael D. Cantisani; primeros tenientes César A. Petre y Juan R. Boehler, tenientes Juan J. Ahets Etcheberry, José A. Gutiérrez, León V. Mallo, Juan C. Correa, Alexis de Nogaetz, Rodolfo A. Carnelli, Enrique M. Carbó Bernard, Juan C. Gabarret, Vicente G. Bozovich, Héctor N. Chiaradío, Héctor L. Destri, Cléver A. Refosco, José L. Rodríguez Morel, Héctor O. Panzardi y Juan F. Laskowski; y alférez Anselmo F. Estigarrivía.

A partir de marzo, debido a las precarias condiciones operativas de la pista de tierra de Tandil, el Comando de Combate ordenó el traslado del Grupo 2 a Mar del Plata. Los pilotos del grupo aéreo, doce

³⁰ GCA: equipo más avanzado de control de aproximación.

Gloster y los equipos de primera línea se mudaron virtualmente a la base atlántica. Los mecánicos rotaban cada quince días. Los aviones que salían de servicio, por reparación o inspección, eran reemplazados por los del Grupo Técnico de la VII Brigada Aérea. Esta brigada había recibido la orden de mantener doce aeronaves en servicio para el Grupo 2. Esa ayuda, unida a la partida de cinco pilotos que integraron la comisión de compra de los F-86, posibilitó el cumplimiento del plan de instrucción, sin problemas. El 31 de octubre, se dispuso el regreso a Tandil por restricciones presupuestarias.

El 20 de marzo, en Morón, efectuaron el primer vuelo solo los tenientes Gutiérrez, De Nogaetz y Chiaradío.

Entre el 29 de marzo y el 8 de abril, se cumplió el Ejercicio “Tritón” en la BAM Mar del Plata. Intervinieron aviones Avro Lincoln, Calquin y dieciséis Gloster. Se efectuaron prácticas de tiro aire-tierra, en el polígono de Mar Chiquita; y aire-aire sobre el mar, en la zona que va desde Mar del Plata hasta el faro Querandí. Por primera vez se operó con apoyo de un CIC montado a partir del precario radar marplatense. No obstante, los cazas consiguieron interceptar a los Avro Lincoln durante el regreso de cada patrullaje aeromarítimo.

Por orden del Comando Aéreo de Combate, el 18 de mayo, en el Grupo 3 de Caza Interceptora se inició el primer curso de pilotaje de Gloster para oficiales provenientes de las brigadas II, IV y V. Los alumnos fueron: primeros tenientes Luis R. Tello, Ernesto H. Crespo y Francisco D. Arnau; y tenientes Nelsis N. Rodoní y Manuel M. Mir. El 8 de junio, participaron del segundo curso el primer teniente Hugo A. Domínguez, y los tenientes Alberto S. Álvarez, Carlos A. Diana y Carlos R. Montenegro.

En vista de los excelentes resultados obtenidos en las ejercitaciones realizadas el año anterior en apoyo a las fuerzas terrestres, por Orden Secreta del 17 de junio se dispuso el empleo de los Gloster como caza bombardero. Los prefijos I fueron cambiados por C.

Entre el 18 y el 25 de octubre se llevó a cabo la Semana de Aeronáutica. En ese periodo, se desarrolló el Operativo “Tigre”, consistente en ataques a blancos flotantes en el Río de la Plata. Con el mismo motivo, se organizó una carrera similar a la del año precedente. En esta ocasión, el alférez Estigarrivia ganó la competencia.

Desde el 18 hasta el 30 de noviembre, se efectuó la primera navegación al sur del país que recibió el nombre clave de Operativo “Soberanía”. Despegaron doce Gloster del Grupo 3 de Caza Bombardeo, con el apoyo logístico de un Douglas C-47 y un DH Dove. Durante el trayecto de Morón a Comandante Espora, la Escuadrilla Oro, por un error de navegación, se quedó sin combustible. Sus pilotos, los tenientes Juan C. Correa, De Nogaetz, Gabarret y Panzardi, aterrizaron en una carretera, sin inconvenientes. Después de recibir los equipos de puesta en marcha y el combustible, los aviones despegaron sin novedad y arribaron, minutos más tarde, a Espora.

Las aeronaves llegaron a Río Gallegos. Allí efectuaron prácticas de tiro aire-tierra y navegaciones. Reactores argentinos, por primera vez, sobrevolaban las ciudades de Río Grande y Ushuaia, en la lejana Tierra del Fuego. Durante la estadía en la BAM Río Gallegos, los pilotos fueron trasladados hasta Lago Argentino en el C-47 matrícula TA-05; en una emotiva ceremonia, izaron la insignia nacional en Punta Bandera.

Por si algo faltaba a este año de intensa actividad, como consecuencia de la adquisición de los F-86F Sabre, las unidades de Gloster sufrieron una agradable “sangría”. Para efectuar cursos en la USAF se designó a un selecto contingente de pilotos. Todos ellos capacitados técnicamente y, lo más importante, dotados con ese espíritu de lucha que los había llevado a desafiar la velocidad, las “G”, la falta de medios y cualquier obstáculo que se interpusiera para que a ese avión llegado al país, prácticamente desconocido, pudieran con esfuerzo, amor y audacia sacarle cada día un poquito más. Experiencia y espíritu que se transmitió a los grupos de Caza de A-4B, A-4C y Mirage; y que los viejos glosteros llevaron, años después, a los bombarderos livianos Canberra.

Los siguientes pilotos formados en Gloster constituyeron la primera unidad del país de F-86F Sabre: vicecomodoros Jorge M. Martínez Zuviría y Eduardo Correa Arce; comandantes Jorge A. Mones Ruiz, Orlando O. Arrechea y Asdrúbal A. Cimadevilla; capitanes Jorge A. Van Thienen, Augusto J. Hughes, César A. Petre, David E. Giosa y César A. de la Colina; primeros tenientes Roberto F. Camblor, Héctor R. Luoni, Carlos A. de Blasis y José A. Gutiérrez; y tenientes León V. Mallo, Horacio J. Viola, Enrique M. Carbó Bernard, José L. Rodríguez Morel y Juan Manuel Correa Cuenca.

1960

En enero el Grupo 2 de Caza Bombardeo dejó definitivamente el DAM Tandil y fue transferido a la VII Brigada Aérea en Morón, cuyo jefe era el brigadier Gilberto H. Oliva.

Grupo 2 de Caza Bombardeo: vicecomodoro Lorenzo D. Bravo Deheza (jefe de grupo interino); comandantes José M. Romero y Enrique R. Gavazzi (jefes de escuadrón); capitanes Antonio J. Crosetto,

Reynaldo Gouarderes, Juan R. Boehler y Héctor R. Roy; tenientes Omar A. Torres, Horacio J. Viola, José M. Ignes Rosset, Knud E. Andreasen, José A. Juliá, Carlos V. García, Juan Manuel Correa Cuenca, Andrés A. Antonietti y Wilson R. Pedrozo; y alféreces Enrique A. Sarto, Norberto A. Feo, César A. Torres, Oscar J. Bahamondes, Romeo E. Gallo, Héctor M. Sambrizzi, Jorge H. Bocca, Alberto B. Lucchesi, Eduardo J. Amores y Hermes W. Barbieri.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: vicecomodoro Arquímedes R. Robert (jefe de grupo); comandantes José C. González Castro y Juan C. Carpio (jefes de escuadrón); capitanes Rafael D. Cantisani y Franklin I. Escudero; primer teniente Juan J. Ahets Etcheberry; tenientes Alexis de Nogaetz, Rodolfo A. Carnelli, Enrique M. Carbó Bernard, Juan C. Gabarret, Vicente G. Bozovich, Héctor N. Chiaradío, Héctor L. Destri, Cléver A. Refosco, José L. Rodríguez Morel, Héctor O. Panzardi y Juan F. Laskowski; y alféreces Anselmo F. Estigarrieva, Joaquín P. Solaberrieta y Edgardo R. Bergamaschi.

El 26 de febrero, con motivo de la visita del presidente de los Estados Unidos, Dwight Eisenhower, dos escuadrones de los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo escoltaron al Boeing 707 que lo trasladaba, hasta Ezeiza. El inicio del programa anual de instrucción dio lugar a una situación un tanto insólita. Los alféreces aviadores que llegaban a Morón comenzaban normalmente el programa de adiestramiento volando lecciones de acrobacia y formación de combate en los Fiat G-46. Como éstos habían sido dados de baja, el Grupo 2 de Caza Bombardeo solicitó y obtuvo la asignación de horas de vuelo en los T-34 Mentor, de la EAM. Los alumnos que venían de volarlos en la Escuela se hallaban habilitados en dicho avión; no así los tenientes del CB 2 que les impartieron la instrucción de acrobacia y formación de combate.

A fines de marzo, como parte del programa de Táctica Aérea, cuatro escuadrillas practicaron ataque y defensa a un blanco terrestre defendido con artillería. A modo de incursores, actuaron las escuadrillas Oro del comandante Carpio y Plata del capitán Cantisani. La escuadrilla Azul del comandante González Castro y la Gris del capitán Escudero efectuaron la defensa.

Las aproximaciones al blanco se hicieron en forma convergente. La Escuadrilla Oro de Norte a Sur y la Plata de Oeste a Este. Esta última fue interceptada por la Escuadrilla Gris y a continuación, por la Azul, pero ya en medio de la zona batida por la artillería antiaérea. Previo al bombardeo a los blancos terrestres, la Escuadrilla Plata, que teóricamente venía configurada con cargas externas, había atacado a la Azul.

El resultado no fue claro para los árbitros que, por unanimidad, declararon nulo el combate. Más interesante fue la interceptación que, en un determinado momento y por error, efectuó la sección de la Escuadrilla Gris a la Azul, que era de su propio bando. Al finalizar el ejercicio, el Azul 4 (teniente Refosco) aterrizó con una turbina plantada.

El 6 de abril, el teniente Pedrozo, mientras practicaba circo aéreo como numeral 4, en el momento en que salía de una media vuelta con inversión, sobrepasó la velocidad máxima permitida del Gloster. Su avión, el C-085, entró en compresibilidad y empezó a despedazarse. El piloto, que no alcanzó a desprenderse el correaje, fue despedido de la cabina. Al verse en el aire, abrió el paracaídas y descendió sin novedad. Los restos de la aeronave fueron hallados esparcidos en un radio de seis kilómetros.

Este año empezaron a emplearse los tanques ventrales de aluminio y plástico (más livianos que los originales) fabricados en Río Cuarto y en Córdoba. Así mismo, la FMA desarrolló y construyó dos tanques alares de plástico, que fueron montados con adaptadores debajo de los planos exteriores. Estos tanques, sumados al ventral, aumentaron la autonomía de los Gloster: de cuarenta minutos, con el avión limpio, pasaron a dos horas quince. El C-005 fue acondicionado como prototipo para ensayar estas innovaciones. Mejoras que, por otro lado, fueron de uso restringido a causa de la inestabilidad que inducían las cargas externas en las bajas velocidades de la fase crítica del aterrizaje.

El 12 de julio, durante un vuelo en formación, colisionaron el C-096 piloteado por el capitán Boehler y el C-035, por el teniente Omar A. Torres. Este último falleció. Al intentar evacuar la cabina y lanzarse en paracaídas, el contenedor metálico del cable de apertura se enganchó en el avión y, como una filosa cuchilla, cortó las cuerdas y el velamen impidiendo el despliegue de la tela. Boehler, con mayor fortuna, fue el sexto y último piloto que salvó su vida gracias al uso del paracaídas.

El 29 de septiembre, el Grupo 2 de Caza Bombardeo efectuó tareas de apoyo de fuego a la Agrupación A (División Blindada de Ejército).

Entre el 2 y el 9 de octubre se celebró una nueva Semana de Aeronáutica. Para la apertura, se había programado el Operativo "Costanera", en el cual los Gloster debían realizar una demostración de tiro con cañones sobre blancos flotantes en el Río de la Plata, frente al Aeropuerto. La baja visibilidad obligó, a últi-

mo momento, a modificar el rumbo de ataque. Como consecuencia, los pilotos dispararon sus cañones casi encima del público. El espectáculo fue de un extraordinario realismo y evidenció el excelente nivel de adiestramiento alcanzado por las tripulaciones.

A fines de octubre, escuadrillas de los dos grupos de Caza Bombardeo desplegaron a los aeródromos de Sauce Viejo (Santa Fe) y Mercedes (Corrientes) para intervenir en el Operativo “Litoral”. En noviembre, el Grupo 2 de Caza Bombardeo con doce Gloster cumplió el Operativo “Soberanía”, en Río Gallegos; ejercicio similar al realizado el año anterior por el Grupo 3 de Caza Bombardeo.

En Río Gallegos, se practicaron navegaciones tácticas; tiro aire-tierra con cañones; y, por primera vez, tiro con cohetes de ejercicio SCAR 2,25 pulgadas, cargados en unas parrillas diseñadas en la FMA. Además, este operativo sirvió para ensayar, de una compra de seis equipos, el primer radiogoniómetro instalado en un Gloster argentino, el C-051.

Para probarlo y desplegar al sur, el oficial de mantenimiento lo ofreció a los pilotos de mayor jerarquía, desde el jefe de grupo hasta el jefe de escuadrilla más moderno. Nadie aceptó. Usando las prerrogativas que les confería la antigüedad, todos optaron por volar aviones más caros a sus sentimientos. Sin opciones, el propio oficial de mantenimiento, a su vez jefe de sección, voló el C-051. En la navegación de ida, próximos a Comodoro Rivadavia, una densa nube de polvo levantada por el viento reducía la visibilidad prácticamente a los mínimos. En un momento dado, cuando se desplazaban inmersos en ese mar grisáceo, semitransparente, el oficial de material advirtió que su jefe de escuadrilla se retrasaba, se acercaba a su avión y, con un tono de frío interés profesional que no terminaba de ocultar la ansiedad, le preguntaba cómo andaban las marcaciones. “*Todo bien, gonio cero, señor*” le replicó. A partir de entonces, la nueva tecnología fue tenida en cuenta en las navegaciones.

Durante este ejercicio, cada vez que despejaba un vuelo táctico desde Río Gallegos, transcurridos apenas treinta segundos, aparecía el cónsul chileno para quejarse por violación del espacio aéreo de su país. En realidad, en el aeropuerto eran chilenos desde el mozo del bar hasta el que cargaba combustible.

1961

Continuaba como jefe de la VII Brigada Aérea el brigadier Gilberto H. Oliva.

Grupo 2 de Caza Bombardeo: comodoro Jorge O. Dellepiane (jefe de grupo); comandantes José M. Romero y Enrique R. Gavazzi (jefes de escuadrón); capitanes Reynaldo Gouarderes, Juan R. Boehler y Héctor R. Roy; primer teniente José M. Ignes Rosset; y tenientes Knud E. Andreasen, José A. Juliá, Carlos V. García, Roberto A. Lacabanne, Andrés A. Antonietti, Wilson R. Pedrozo, Norberto A. Feo, César A. Torres, Romeo E. Gallo, Héctor M. Sambrizzi, Oscar J. Bahamondes, Jorge H. Bocca, Alberto B. Lucchesi, Eduardo J. Amores y Hermes W. Barbieri.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: comodoro Oscar J. Romano (jefe de grupo); comandante José C. González Castro (jefe de escuadrón); capitán Rafael D. Cantisani (jefe de escuadrón); primeros tenientes Juan M. Arbeletche, Juan J. Ahets Etcheberry y Alexis de Nogaetz; tenientes Juan C. Gabarret, Héctor L. Destri, Cléver A. Refosco, Héctor O. Panzardi, Juan F. Laskowski, Anselmo F. Estigarrivia, Joaquín P. Solaberrieta, Edgardo R. Bergamaschi, Manuel R. Villagrán, y Hugo C. Aveta; y alféreces Raúl A. Mujica, Eduardo W. Marinelli y Ramón E. Fernández Treviño. Adscriptos: comandantes Francisco P. Matassi y Juan C. Carpio.

Igual que en años anteriores y como un medio eficaz de cimentar la conciencia aeronáutica en la población, continuó la presentación de los Gloster en distintos puntos del país. El 26 y el 27 de febrero, una escuadrilla al mando del comandante González Castro, integrada por el comandante Gavazzi, el capitán Cantisani y el primer teniente Ahets Etcheberry, participó en Miramar de un festival aéreo.

El 15 de abril, una escuadrilla del Grupo 3 desplegó a Leones. Al día siguiente, operando desde el aeródromo, desfiló sobre Rosario; luego del reabastecimiento, regresó a Morón.

El cambio de responsabilidades operativas de caza interceptor a caza bombardero había implicado una serie de innovaciones tecnológicas. La FMA y el Centro de Ensayos en Vuelo tuvieron a su cargo el desarrollo de las modificaciones. Para adaptarlos al nuevo rol aire-tierra, en los aviones se instalaron portabombas y portacohetes suspendidos de soportes subalares diseñados por el capitán ingeniero Héctor E. Ruiz.

Al mismo tiempo que se hacían esas mejoras en Córdoba, en Morón los armeros incrementaban la cadencia de fuego a los cañones Hispano Suiza llevándola de quinientos setenta a seiscientos veinte proyectiles por minuto. La contribución más importante de este personal fue la disminución radical de interrupciones durante el tiro. El Gloster llegó a tener cañones sumamente eficaces. También, estos mismos hombres diseñaron una caja recolectora de vainas servidas. El objetivo inicial era evitar la caída sobre los espec-

tadores en los operativos. Posteriormente, el dispositivo demostró tener utilidad comercial: la venta de las vainas recuperadas fue una inesperada fuente de recursos para perfeccionar los sistemas.

Las raquetas portabombas permitían colgar debajo de los planos cuatro bombas Napalm o de propósitos generales de 50 kilogramos cada una, o un contenedor de ocho bombas de 3 libras de ejercicio. Las cohetas eran a rieles y podían usar tanto cohetes de aleta fija SCAR 2,25 pulgadas inertes como cuatro T-10 de 5 pulgadas con cabezas de guerra, de propósitos generales o de carga conformada. Se efectuaron pruebas con bombas de 100 kilogramos, pero se suspendieron por las dificultades que se presentaron en los portabombas cuando se producían “G” laterales. También se experimentaron cohetes con aletas plegables lanzados con cohetas especiales. El capitán Rogelio M. Balado, jefe de pilotos de prueba de la fábrica, disparó los primeros cohetes experimentales contra blancos terrestres.

En tanto que el Gloster ampliaba su espectro operativo, la FAA incorporaba el F-86F Sabre. Con este avión llegaron los manuales de instrucción de la USAF actualizados. El conocimiento de la moderna doctrina de empleo americana contribuyó a que se renovaran los procedimientos de táctica aérea.

El salto cualitativo implícito en la nueva teoría representó un magnífico desafío para los pilotos de los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo, quienes decididamente se dedicaron a adaptar las normas de los Sabre a las condiciones aerodinámicas y tipo de armamento utilizados por los veteranos Gloster.

Con respecto al tiro aire-tierra, el empuje del comandante González Castro, y el esfuerzo y la dedicación del primer teniente Rubén A. Corradetti se combinaron posibilitando que se analizaran las actitudes aerodinámicas a distintas velocidades, de todas y cada una de las configuraciones (cañones, bombas y cohetes) y se armonizaran miras y cañones para las nuevas funciones. Se calcularon y determinaron circuitos, velocidades, alturas, distancias de disparo y depresiones de miras que, tras muchas horas de trabajo y prácticas en vuelo, incrementaron en un 400% la efectividad.

En cuanto al tiro aire-aire, de un 3% de impactos en la manga se pasó a un 90%, máximo logrado en una oportunidad. Este rendimiento demuestra no sólo la calidad de los procedimientos sino también la eficacia de los cañones. Es de hacer notar que con anterioridad no existían técnicas específicas para tirar con cañones. Cada piloto usaba las armas con la velocidad, la distancia de tiro y el ángulo de picada que le indicaba la experiencia. Los progresos logrados a partir de los estudios y la actualización de los sistemas mencionados se verían reflejados en el rendimiento de la instrucción de tiro de los años venideros.

El comandante González Castro, “el Pepe González” para camaradas y subordinados, fue el mentor de la puesta a punto de procedimientos de tiro, como así también de los dispositivos de lanzamiento de armas contra blancos de superficie. No obstante, es preciso acotar que lo hizo en contra de sus principios. El Pepe González Castro jamás aceptó el cambio de la matrícula I o “India”, que correspondía a los interceptores puros, por la de C o “Charlie” de los mixtos caza bombarderos. “El Gloster nació para pelear en el aire, no para tirar a los de abajo”, decía con apasionamiento. Durante su prolongada estadía en Morón, mantuvo en sus comunicaciones la misma denominación: “India”. Quería tanto al Gloster que aseguraba que era un “*avión con alma*”. En una ocasión, un piloto comentó en su presencia que el Gloster algún día desaparecería. González Castro, mirándolo con bronca, lo increpó: “*Usted, refiriéndose a sus padres, ¿dice que algún día morirán? No, ¿verdad? Bueno, el Gloster es lo mismo y de eso no se habla.*”

Digno representante de la estirpe cazadora, el Pepe vivía para los aviones y los subalternos. Con una generosidad y grandeza de espíritu encomiable, no sólo los apoyaba y cuidaba en el plano profesional sino también en el personal e, inclusive, en el económico. La jefatura de brigada le había asignado una Estanciera para uso particular, por ser jefe de grupo; pero, por orden suya, era el vehículo comunitario con el que los oficiales más modernos, en caso de necesidad, podían llevar a su familia al hospital. En una oportunidad, por razones políticas, le salió el pase a Córdoba a un ex-subordinado del Escuadrón Inspecciones y Recambios. Enterado de la novedad, el Pepe le dijo: “*Usted no se va*”. Durante seis meses, habló con el Comando de Institutos, el de Personal y el de Operaciones; revolvió cielo y tierra hasta que logró el contrapase. En ese lapso, el oficial fue mensualmente a cobrar a Córdoba, pero cumpliendo la orden del Pepe, regresaba de inmediato a Morón. En su foja de servicios de ese periodo, figura destinado en Córdoba.

El 12 de mayo, una escuadrilla del Grupo 2 de Caza Bombardeo, compuesta por el comodoro Dellepiane, el comandante Romero, el capitán Roy, y los tenientes Juliá y García, se trasladó a Asunción del Paraguay. Durante el vuelo de ida, en la escala en Corrientes, los técnicos descubrieron pérdida de combustible en el tanque ventral de uno de los aviones. La solución se logró con un chicle que obturó, precaria pero eficientemente, la fisura.

En el país vecino, guiados por Romero, los Gloster participaron en la celebración de la independencia realizando una exhibición de acrobacia; al finalizar, por mal tiempo en la ruta, debieron demorar el regreso hasta el día siguiente.

Entre el 3 y el 23 de junio, el capitán Boehler y el primer teniente Ahets Etcheberry, uno de cada grupo, fueron comisionados para efectuar, en la IV Brigada Aérea, los cursos de instructores de MS-760. En la habilitación se utilizó el E-217, primer Morane entregado por la FMA a los grupos de Caza de Morón. A cargo del personal de mantenimiento se envió al primer teniente Rubén A. Corradetti. La estadía en Mendoza fue muy fructífera para los hombres de Gloster que, al regresar, aplicaron las innovaciones operacionales de los Sabre. En julio se recibiría oficialmente en Morón el E-217.

A partir de julio, se impartieron en Morón los cursos de MS-760 a los pilotos de ambos grupos. Los programas de adiestramiento eran similares a los del Grupo 1 de Caza Bombardeo de Mendoza. Para fines de año, con la dotación completa de los nuevos entrenadores, finalizó la instrucción de todos los pilotos en las áreas pilotaje e instrumental.

Entre el 1 y el 10 de septiembre, dieciséis Gloster se trasladaron a Mar del Plata y cumplieron ejercicios de tiro aire-tierra. Los resultados obtenidos corroboraron las bondades de los nuevos procedimientos y los reglajes de armamento.

Es de hacer notar la abnegación y el amor a la profesión de los aviadores de esa época. El “espíritu cazador”, ese “no hay quien pueda”, llevaba a los oficiales de ambos grupos a tratar de ser cada día un poco más operativos, a desplegar y ejercitarse en Mar del Plata, la mayoría de las veces sin percibir viáticos. El dinero que se asignaba para gastos eventuales se empleaba en conjunto para lograr estadías más prolongadas. Procuraban alojarse en la base o en hoteles económicos cuando las disponibilidades no alcanzaban. Las comidas eran simples, también de bajo costo y servidas en la unidad.

Del 10 al 25 de octubre se realizó un ejercicio conjunto con el Ejército, en la Pampa de Olaen. Participó el Grupo 2 de Caza Bombardeo con dieciséis Gloster. Operaron desde el aeropuerto de Córdoba, donde se montó un campamento en una de las pistas auxiliares. El vivac contaba no sólo con carpas para dormir sino también con comedor, casinos, y baños con duchas de agua fría y caliente. El pasaje de un temporal fue el único contratiempo que se produjo; las fuertes lluvias inundaron algunas carpas. Las maniobras se realizaron a dos bandos. Por un lado, los F-86F y los Gloster. Por el otro, los Avro Lincoln y los IA-35. Estos últimos atacaron el vivac bombardeándolo con bolsas de harina. En Pampa de Olaen, dos equipos de Control Aéreo Adelantado (ECAA) guiaron los ataques a los blancos terrestres. Por primera vez, los Gloster emplearon cohetes en operaciones conjuntas.

Entre el 29 de noviembre y el 12 de diciembre, el Grupo 3 de Caza Bombardeo con doce aviones desarrolló un nuevo operativo en Mar del Plata, el “Tritón III”. En el polígono de Mar Chiquita, se practicó tiro con cañones, y lanzamientos de bombas y cohetes.

1962

El comodoro Orencio R. Palenque se desempeñó como jefe de la VII Brigada Aérea. Los grupos aéreos estaban formados por el siguiente personal:

Grupo 2 de Caza Bombardeo: comodoro Jorge O. Dellepiane (jefe de grupo); vicecomodoro Fernando M. Pérez Colman; comandante Francisco P. Matassi; capitanes Juan R. Boehler y Héctor R. Roy; primeros tenientes Rodolfo A. Carnelli, José M. Igenes Rosset, Knud E. Andreasen, José A. Juliá y Carlos V. García; y tenientes Andrés A. Antonietti, Wilson R. Pedrozo, Norberto A. Feo, Romeo E. Gallo, Héctor M. Sambrizzi, César A. Torres, Jorge H. Bocca, Alberto B. Lucchesi, Eduardo J. Amores y Hermes W. Barbieri.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: comodoro Julio C. Cáceres (jefe de grupo); comandante Franklin I. Escudero (jefe de escuadrón); capitán Juan M. Arbeletche; primeros tenientes Juan J. Ahets Etcheberry, Juan C. Correa, Alexis de Nogaetz, Juan C. Gabarret, Héctor L. Destri, Cléver A. Refosco, José L. Rodríguez Morel, Héctor N. Chiaradío, Héctor O. Panzardi y Juan F. Laskowski; tenientes Anselmo F. Estigarrivía, Hugo O. Giampaolletti, Carlos A. Speranza, Joaquín P. Solaberrieta, Edgardo R. Bergamaschi, Manuel R. Villagrán y Hugo C. Aveta; y alféreces Raúl A. Mujica, Eduardo W. Marinelli y Ramón E. Fernández Treviño. Adscripto: comandante Horacio F. Serpa.

Con motivo de cumplirse este año las Bodas de Oro de la FAA, en enero la Brigada recibió la orden de constituir un equipo de exhibición de acrobacia y de participar en las ceremonias conmemorativas previstas en distintos lugares del país. El equipo estaría compuesto por una escuadrilla de cuatro aviones y dos solistas. La primera demostración tuvo lugar el 11 de febrero, sobre la playa Bristol de Mar del Plata. La tarea, encomendada inicialmente al Grupo 3 de Caza Bombardeo, recayó en el primer teniente Ahets Etcheberry,

nombrado guía; como numeral 2 se designó al primer teniente Gabarret; numeral 3 (farol), al primer teniente De Nogaetz; numeral 4, al teniente Estigarrivía; y como solistas, a los primeros tenientes Laskowski y Andreassen. Este último, del Grupo 2 de Caza Bombardeo.

La escuadrilla de acrobacia modificó su organización y los procedimientos operativos, gracias al apoyo del comodoro Cáceres (jefe del Grupo 3) y sobre la base de las experiencias anteriores y la posibilidad de mantener un accionar permanente durante el año.

En memoria de los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora, que introdujeron el vuelo de reacción en el país, bautizaron al nuevo equipo de exhibición como Escuadrilla 46. Eligieron, a modo de emblema, la silueta negra de un Gloster visto en planta, dibujado sobre una cabeza de flecha blanca impresa en un círculo naranja, que le servía de fondo.

Considerando que la escuadrilla operaría todo el año, seleccionaron los siete aviones en mejor estado y con mayor cantidad de horas disponibles. Se los pintó con dos colores: blanco en la parte superior y rojo brillante en la inferior. El contraste permitía que el público apreciara las maniobras, sobre todo, cuando las aeronaves pasaban del vuelo normal al invertido. Como insignia de la nacionalidad se ilustraron dos pequeñas banderas a ambos lados del timón de profundidad. La matrícula, en color blanco, se marcó sobre la tapa de la rueda de nariz. A ambos lados de la trompa, en letras negras, se escribió la leyenda FUERZA AÉREA; detalle precursor que sería adoptado, agregando la palabra ARGENTINA, por todas las aeronaves de la Fuerza. Sobre el lado izquierdo, a la altura del parabrisas, se estampó el emblema de la escuadrilla. Esta decoración se empleó solamente hasta fin de año en que se volvió al pintado normal.

La organización incorporó la figura del “coordinador en tierra”. Era un piloto con experiencia acrobática que desde el lugar de la exhibición tenía la responsabilidad de transmitir, al jefe de escuadrilla y a los solistas, las indicaciones que aseguraban el centrado de las maniobras con respecto al público; los momentos oportunos (timing) para las entradas y las salidas; y aquellas novedades que permitieran mayor precisión y seguridad en la operación. El primer teniente Juan M. Baigorria fue seleccionado para este cargo.

Otra innovación importante fue la señalización de los ejercicios con humo. El sistema de expulsión, diseñado en Morón por el Grupo Técnico VII, consistía en un inyector que enviaba aceite a la salida del tubo de chorro donde se quemaba. Era comandado desde la cabina con el disparador de cañones.

La exhibición de diecinueve minutos se iniciaba con un looping de seis aviones. Al salir, los dos solistas que venían formados en los extremos se separaban al mismo tiempo. La escuadrilla efectuaba las figuras clásicas de toneles, immelmann³¹ y rizos. Estos últimos, con cambios de formación: iniciados en columna y terminados en rombo o viceversa. El más complicado incorporaba dos cambios: columna, rombo en el invertido y columna al salir. La demostración finalizaba con la bomba. La escuadrilla y los solistas se alter- naban para estar permanentemente sobre el público, sin dejar espacios vacíos; la participación del coordi- nador en tierra era fundamental.

Con posterioridad, el Grupo 2 de Caza Bombardeo organizó su propia escuadrilla. El capitán Boehler fue elegido como líder; y los tenientes Torres y Antonietti, como numerales. El puesto de farol lo ocupó el primer teniente Juliá. Los solistas eran los mismos para ambas escuadrillas.

Luego de las primeras exhibiciones realizadas por el Grupo 3 de Caza Bombardeo, las escuadrillas se turnaron para presentarse en los festivales.

El 26 de abril, en un vuelo de mantenimiento se accidentó el MS-760 matrícula E-216. El piloto, comandante Horacio F. Serpa, y el copiloto, teniente Hugo C. Aveta, fallecieron en el acto.

El 12 y el 13 de mayo la Escuadrilla 46 del Grupo 3 se presentó en Rosario y en Victoria. Por ser una exhibición más, el acontecimiento hubiera carecido de trascendencia si no fuese porque, al regreso, uno de los numerales despegó con la traba de alerones colocada. El olvido demuestra el exceso de confianza en que se incurre cuando las tripulaciones se encuentran sobre entrenadas. Sin embargo, esa maestría, alcanzada tras largas prácticas en las condiciones extremas del vuelo acrobático, salvó la emergencia. Durante el regreso, el jefe de escuadrilla le formó al numeral, tan cerca y en el ángulo que con la puntera de su avión pudo golpear el alerón trabado varias veces tratando de hacerla zafar. La traba no se soltó del todo, pero se aflojó lo suficiente como para que el piloto tuviera un mínimo de comando y pudiera aterrizar en Morón sin novedad.

A principios de año, bajo la dirección del Grupo 3 de Caza Bombardeo, y con apoyo del Grupo Base 7 y el Grupo Técnico 7, se construyó el Campo de Tiro Mazaruca en la isla homónima en el Delta del Paraná. El terreno bajo y pantanoso había sido cedido a la FAA por Yacimientos Carboníferos Fiscales.

³¹ Immelmann, Max: aviador militar alemán; dio nombre a una figura de acrobacia aérea que consiste en una evolución en la que se combina un ascenso en semirizo seguido de un semitonel horizontal.

Años atrás, con una serie de desagües, defensas y canales, esa empresa había secado y forestado casi toda la superficie de la isla. La única forma de acceder era en lancha o por vía aérea, razón por la cual se taló una extensa lonja del bosque y se construyó un aeródromo apto para la operación de los Gloster. Por la inestabilidad política y el enfrentamiento entre distintas facciones de las FF.AA., ésta resultaba ser una base de alternativa excelente para los Gloster: era inaccesible por tierra y tenía la Capital Federal dentro del radio de acción de los aviones.

El diseño del polígono de tiro aéreo se basó en los manuales de la USAF y en la experiencia del Grupo 1 de Caza Bombardeo de la IV Brigada Aérea cuando se construyó el Campo de Tiro Las Lajas. Cabe recordar que, entre el 2 y el 5 de agosto, una escuadrilla del Grupo 3 de Caza Bombardeo se trasladó a Mendoza donde practicó tiro con cañones. Bajo la dirección del primer teniente Corradetti, se ajustaron los reglajes y procedimientos para lograr la máxima efectividad.

En la última quincena de septiembre, en el seno del Ejército se produjo un enfrentamiento entre dos fracciones identificadas como Azules y Colorados. El Regimiento Aerotransportado de Córdoba, perteneciente al bando Colorado opositor al gobierno, se dirigió por tierra hacia la Capital Federal. El progreso del avance fue seguido desde el aire con aviones MS-760 y T-34 Mentor (de Morón), defensores de la continuidad constitucional.

A la altura de General Rodríguez (Buenos Aires) los paracaidistas abrieron fuego y averiaron uno de los Mentor. Frente a la agresión, los mandos de la VII Brigada Aérea los conminaron a que detuvieran la marcha. Como el ultimátum no fue acatado se le ordenó a una escuadrilla del Grupo 3, detenerlos.

La columna de paracaidistas se desplazaba por la avenida Rivadavia. Próxima a Ituzaingó, la escuadrilla efectuó un pasaje intimidatorio disparando los cañones sobre la banquina norte. Los pilotos observaron que el personal abandonaba los vehículos y se dispersaba en el terreno. Para asegurarse de que no reanudaran la marcha, el jefe de escuadrilla ordenó destruir con cañones y cohetes los camiones y micros de la vanguardia. No obstante, y previendo que algunos elementos todavía pudieran amenazar las instalaciones de Morón, se evacuaron doce Gloster a Mazaruca y ocho a El Palomar. Durante la noche, una delegación del regimiento de paracaidistas se presentó en Morón, parlamentaron y acordaron regresar a Córdoba.

El escuadrón que se encontraba en Mazaruca permaneció cinco jornadas en alerta como reserva operativa. Días después se produjeron nuevos desplazamientos de unidades. En esa oportunidad, los vehículos blindados se concentraron en el autódromo municipal y en las calles lindantes del Parque Chacabuco. Se ordenó actuar a una escuadrilla del Grupo 3. Una sección, luego de efectuar varios pasajes de advertencia, atacó con dos cohetes T-10 el centro del parque. Al mismo tiempo, la otra ametralló con cañones al destacamento concentrado en el autódromo, también previo pasaje disuasivo. Luego de los hostigamientos, las unidades regresaron a sus cuarteles.

En octubre, seis Gloster desplegaron a Mazaruca, donde operaron durante cinco días. Por primera vez se practicó tiro aire-tierra en el nuevo polígono. Si bien la pista de tierra permitía la operación normal, la precariedad de las instalaciones y la dificultad del abastecimiento crearon serios problemas, disimulados por el entusiasmo y el deseo de superación del personal.

El 12 de octubre, la Escuadrilla 46 del CB 3 (Grupo 3 de Caza Bombardeo) realizó una demostración acrobática en Bell Ville, Córdoba. El 28 de noviembre efectuó una presentación similar sobre la VII Brigada, con motivo de la visita de una delegación de la Fuerza Aérea del Perú.

Este año, tan rico en logros operativos, finalizó con tres despliegues. El 28 de octubre, una escuadrilla del Grupo 3 desfiló en Corrientes. El 14 de noviembre, el Grupo 2 se trasladó a Mendoza y ejerció tiro aire-tierra; el 18, fue relevado por pilotos del Grupo 3, quienes realizaron idéntico adiestramiento hasta el 21. Por último, el 8 de diciembre, la Escuadrilla 46 del Grupo 3 realizó una exhibición en Pigüé, Buenos Aires.

1963

El comodoro Orencio R. Palenque continuó al frente de la Brigada y los grupos aéreos estuvieron compuestos por:

Grupo 2 de Caza Bombardeo: comodoro Carlos W. Pastor (jefe de grupo); comandantes José M. Romero y Francisco P. Matassi (jefes de escuadrón); capitanes Reynaldo Gouarderes y Roberto Starc; primeros tenientes Rodolfo A. Carnelli, José M. Igenes Rosset, Knud E. Andreasen, Carlos V. García, José A. Juliá y Andrés A. Antonietti; tenientes Norberto A. Feo, Romeo E. Gallo, Héctor M. Sambrizzi, César A. Torres, Jorge H. Bocca, Alberto B. Lucchesi y Horacio A. Flores; y alféreces Hipólito F. Ghiglione, Victoriano L. García, Abel A. Síntora y Alfredo J. Scacchi.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: comodoro Juan J. Pierrestegui (jefe de grupo); comandantes José C. González Castro y Juan C. Carpio (jefes de escuadrón), y Enrique R. Gavazzi; capitanes Rafael D. Cantisani, Juan M. Arbeletche, Juan J. Ahets Etcheberry y Edgardo G. Cáceres; primeros tenientes Juan C. Correa, Juan M. Baigorria, Alexis de Nogaetz, Juan C. Gabarret, Héctor L. Destri, José L. Rodríguez Morel, Héctor N.

Chiaradío, Héctor O. Panzardi, Juan F. Laskowski, Anselmo F. Estigarrivia, Hugo O. Giampaolletti y Carlos A. Speranza; tenientes Joaquín P. Solaberrieta y Manuel R. Villagrán; y alféreces Raúl A. Mujica, Eduardo W. Marinelli y Ramón E. Fernández Treviño.

El 10 de febrero, el capitán Ahets Etcheberry voló a Junín, Buenos Aires. El 11, con motivo de la inauguración del Campeonato Mundial de Vuelo a Vela, efectuó una exhibición de acrobacia sobre el Club de Planeadores con regresó a Morón; el 24, realizó la misma operación para el cierre del torneo.

El día anterior a la primera exhibición, con el avión elegido (C-095), el piloto practicó sobre Morón. Ya terminaba el turno; mientras hacía el quinto tiempo de un tonel en ocho a 50 metros de altura, intentando salir del invertido, sintió que la palanca se le atascaba y le impedía continuar la rotación. El piloto la empujó hacia delante, ascendió cabeza abajo y constató que, si bien seguía trabada hacia la izquierda, estaba libre a la derecha. Rolando hacia ese lado y ayudándose con aplicación de potencia diferencial en los motores, pudo desinvertirlo y aterrizar. Una vez en plataforma, un equipo de mecánicos dirigidos por el capitán Corradetti investigó el desperfecto. Luego de abrir casi todas las tapas de inspección, se encontró, en el extremo del plano izquierdo, una botella de gaseosa calzada entre el contrapeso del alerón y el recubrimiento del ala. A todos extrañó porque, teóricamente, esa zona sólo era inspeccionada en la recorrida de doscientas horas en la FMA; y al avión le quedaban nueve para efectuársela nuevamente. Es decir, llevaba más de ciento noventa horas volando con la botella sin inconvenientes.

El 22 del mismo mes, una escuadrilla de Gloster integrada por el comandante González Castro, los primeros tenientes Correa y Chiaradío, y el alférez Fernández Treviño realizó un pasaje durante la ceremonia de inauguración del monumento al general José de San Martín, en Montevideo.

A principios de abril se produjo un nuevo choque entre sectores antagónicos de las FF.AA. Esta vez, entre la Base Aeronaval Punta Indio y el Regimiento de Tanques de Magdalena. Durante cuarenta y ocho horas, aviones navales atacaron el regimiento disperso en el terreno. El segundo día, un mediador de la FAA trató de aterrizar en Punta Indio para solicitar a los aviadores navales que depusieran su actitud. Primero con MS-760 y después con un Mentor. En ambos casos la torre de vuelo no autorizó el aterrizaje. Una sección de Gloster, disparando munición trazante de modo intimidatorio, ahuyentó a dos aviones navales que atacaban a los tanques. Por la tarde, al fracasar la mediación, una sección del Grupo 2 y otra del Grupo 3 atacaron las antenas de Radio Provincia, en La Plata, que emitía proclamas revolucionarias. Al tercer día, con las primeras luces, se ejecutó un ataque sincronizado con cañones, cohetes y bombas contra la base aeronaval de Punta Indio. Operaron dos escuadrillas del Grupo 2 de Caza Bombardeo: una de MS-760 y otra de Gloster; y una tercera de F-86F Sabre, de la IV Brigada. La efectividad de los ataques indujo a pedir la rendición incondicional. Afortunadamente, ésta fue la última acción en que los Gloster se empeñaron en luchas internas.

El 9 de abril, durante un ejercicio de combate, dos Gloster colisionaron próximos a General Pacheco. Como consecuencia del choque, falleció el primer teniente Carlos A. Speranza (C-004); mientras que el C-088, con averías, logró aterrizar en Morón.

Entre el 18 y el 21 de agosto, instructores del Grupo 3 impartieron en Río Cuarto un curso de MS-760 a dos pilotos de prueba de ese taller regional.

La operación desde el Aeródromo de Mazaruca permitía realizar las prácticas de tiro con el avión limpio, pero exigía aterrizar y recargar combustible en la isla. A fin de mejorar la operatividad, empezaron a ensayar circuitos de tiro con tanques ventrales tratando de minimizar los cambios de actitudes inducidos por las variaciones de velocidad con distintas compensaciones. Los resultados satisfactorios de los ensayos posibilitaron que, el 3 de julio, se iniciaran las operaciones de tiro en Mazaruca directamente desde Morón. Las ventajas de esta modalidad hicieron olvidar los inconvenientes aerodinámicos que producían algunos de esos depósitos suplementarios.

Durante el año, se mantuvo una estrecha relación con la División Blindada de Campo de Mayo. El vínculo permitió elaborar un procedimiento de apoyo aéreo directo que trataba de incrementar la eficacia del binomio tanque-avión. Se construyó en Morón un Equipo de Control Aéreo montado sobre un camión; se ejecutaron varios operativos. El comandante Matassi, con gran empuje, llevó adelante la iniciativa. Además de los ejercicios, con visitas, partidos de fútbol y los correspondientes asados, se afianzaron los lazos de amistad entre las unidades. En una ocasión se invitó a oficiales de Ejército a volar en MS-760. Algunos bravos oficiales de caballería terminaron descompuestos. La contrapartida tuvo lugar en Campo de Mayo, donde a los pilotos se les ofreció subir a los tanques y participar de un despliegue en el terreno. El teniente Gallo, avezado cazador, se cayó en el barro desde la torreta del tanque en que viajaba, cuando el blindado sobrepasó una loma a gran velocidad. La oruga le rozó un pie. Como consecuencia comió el asado, con el pie dentro de una palangana con agua y sal; debió dejar de volar varios días a causa de pequeñas fisuras en dos dedos.

Del 15 al 20 de diciembre, los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo, en forma alternada, efectuaron tiro

aire-aire en Mar del Plata, emplearon dieciséis Gloster y tres MS-760 como mangueros y traslado de los relevos de ambos grupos.

El MS-760, avión de adiestramiento, no estaba acondicionado para remolcar blancos. Por ese motivo, el personal de mantenimiento tuvo que idear un sistema de arrastre que se perfeccionó con el tiempo. Al principio se usó un contenedor alar; dentro de él, un carretel llevaba el cable de acero que se extendía en vuelo. Una vez efectuada la sesión de tiro, el piloto pasaba sobre la pista y, utilizando un sistema “de corte a cartucho”, desprendía el cable con su manga.

El comandante González Castro, una vez más, fue el responsable de realizar el primer vuelo. Tras despegar, la manga y el cable se extendieron perfectamente. Luego de varios ensayos para determinar los márgenes de vuelo, se hizo la pasada para el desprendimiento, pero no accionó el cartucho. En el segundo y tercer pasaje, tampoco. Decidió aterrizar con la manga extendida, pese al viento cruzado. Fue un momento de extrema ansiedad: la potencia insuficiente del Morane, la manga que venía a 50 metros debajo del avión, las ráfagas que desplazaban el conjunto 30° con respecto de la pista. ¡Gran susto! Pero el Pepe aterrizó sin inconvenientes para alivio de los que habían trabajado en el proyecto. La única novedad fue el desgaste de una cubierta que debió ser cambiada.

No obstante el contratiempo, siguieron los ensayos. Al final, se logró construir un sistema de remolque de mangas simple y seguro, para los MS-760. En el asiento posterior iba un mecánico-armero que, con un sistema de frenado, desenrollaba un carretel con 500 metros de cable acerado. Una vez terminada la sesión de tiro, el armero lo cortaba con una tijera especial y soltaba el blanco a un costado de la pista. Esto permitía actuar de inmediato en emergencias, tales como embestidas de la manga o del cable en plena ejecución del tiro, por algún cazador víctima del fenómeno denominado target fascination (hecho ocurrido esporádicamente).

1964

La jefatura de la VII Brigada Aérea estaba a cargo del comodoro Ricardo J. Salas y la constitución de los grupos aéreos era la siguiente:

Grupo 2 de Caza Bombardeo: vicecomodoros Fernando M. Pérez Colman (jefe de grupo), José M. Romero y Enrique R. Gavazzi (jefes de escuadrón); primeros tenientes Rodolfo A. Carnelli (jefe de escuadrilla), José M. Igenes Rosset (jefe de escuadrilla), Knud E. Andreassen (jefe de escuadrilla), José A. Juliá (jefe de escuadrilla), Andrés A. Antonietti, Jorge H. Bocca, Hermes W. Barbieri y Romeo E. Gallo; tenientes Horacio A. Flores, Hipólito F. Ghiglione, Victoriano L. García, Abel A. Síntora y Alfredo J. Scacchi; y alféreces Arturo E. Pereyra y Juan C. Ferreyra. Adscriptos: comandantes Francisco P. Matassi y Reynaldo Gouarderes.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: comodoro Juan J. Pierrestegui (jefe de grupo); vicecomodoros José C. González Castro y Juan C. Carpio (jefes de escuadrón); capitanes Juan M. Arbeletche (jefe de escuadrilla), Juan J. Ahets Etcheberry (jefe de escuadrilla), Juan C. Correa (jefe de escuadrilla), Alexis de Nogaetz (jefe de escuadrilla), Edgardo G. Cáceres y Juan M. Baigorria; primeros tenientes Juan C. Gabarret (jefe de escuadrilla), Héctor N. Chiaradío, Héctor O. Panzardi, Juan F. Laskowski, Hugo O. Giampaolletti, Anselmo F. Estigarrivia y Manuel R. Villagrán; tenientes Joaquín P. Solaberrieta, Eduardo W. Marinelli y Mario E. Román; y alféreces José L. Cambiaso y Jorge G. Recalde.

Entre el 31 de enero y el 3 de febrero, los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo efectuaron tiro aire-aire en Mar del Plata, con doce aviones y dos MS-760.

El 18 de febrero, el Grupo 3 de Caza Bombardeo planificó una navegación por la zona norte del país para evaluar la disponibilidad de sostén logístico en operaciones de emergencia sin el apoyo de transporte aéreo. Se ordenó el despliegue de una escuadrilla mixta compuesta por cuatro Gloster y por dos MS-760 de apoyo técnico. Estaba al mando del vicecomodoro Carpio y constituida por los capitanes Arbeletche y Cáceres, los primeros tenientes Laskowski y Villagrán, y el teniente Marinelli. Volaron de Morón a Salta realizando escalas en Río Cuarto, Córdoba y Tucumán; y al regreso, en Tucumán, Córdoba, Mendoza, Río Cuarto y Morón. El objetivo se logró plenamente y se destacó la colaboración de Aerolíneas Argentinas. Durante la permanencia en aquella ciudad norteña, en coordinación con elementos del Ejército Argentino, los Gloster desfilaron como parte de los actos conmemorativos del aniversario de la Batalla de Salta.

Este operativo fue un gran desafío ya que obviaba el traslado del apoyo técnico. Se colocaron tres gatos en los contenedores de munición de los Gloster. Las baterías originales fueron cambiadas por las alcalinas de los MS-760, para eliminar los carros de puesta en marcha. En los MS-760 viajaron un ingeniero, tres mecánicos y los repuestos indispensables. El periplo previsto se cumplió sin inconvenientes, excepto el aterrizaje en Salta cuando los Gloster y los Morane debieron aproximar en condiciones bajo mínimos, a causa de un cambio imprevisto en la situación meteorológica.

El 23 de febrero, la Escuadrilla 46 del Grupo 3, con motivo de la Fiesta Nacional del Trigo, realizó una exhibición en Leones, Córdoba. La demostración debía comenzar a las 18, hora en que la pesada siesta veraniega del sur cordobés dejaba que los habitantes se sacudieran la modorra y los camiones regadores asentasen el polvo de los alrededores del anfiteatro donde se realizaría la fiesta. Allí, acalorado, se encontraba el coordinador en tierra, listo para captar la entrada del presidente de la república, Dr. Arturo H. Illia. Ése era el instante fijado para transmitir la orden de puesta en marcha y despegue de la escuadrilla estacionada en el aeródromo local.

Los pilotos, sentados en las máquinas recalentadas, estaban en contacto con el coordinador en tierra; pasaba el tiempo y largas gotas se escurrían de sus cascos empapando los buzos de vuelo. Cuando los minutos se habían hecho horas y el sol se ponía, el oficial coordinador informó la aparición del mandatario. La escuadrilla despegó con las luces de posición conectadas, en pleno crepúsculo; sus evoluciones tuvieron como fondo las primeras estrellas encendidas en el cielo malva del anochecer. El aterrizaje debió efectuarse con faros y con la pista iluminada por vehículos apostados en los bordes.

Horas después, el Dr. Illia se enteró de lo ocurrido y citó al jefe de la Escuadrilla 46, capitán Ahets Etcheberry. Además de felicitarlo en su nombre y en el de su esposa, le expresó sus disculpas por la demora por cuanto desconocía la hora de la exhibición. Tan pesada estaba la tarde que prolongó su siesta un poco más que lo habitual.

El 4 de marzo, el Grupo 2 de Caza Bombardeo –con diez Gloster y dos MS-760– intervino en el Operativo “Nieve” en Esquel, donde efectuaron tareas de apoyo a fuerzas terrestres.

El 15, la Escuadrilla 46 del Grupo 3 de Caza Bombardeo participó de la celebración del cincuentenario de la Creación de la Fuerza Aérea Uruguaya, como parte del Operativo “Santos Dumont II” en Montevideo. El vicecomodoro Carpio encabezó la delegación integrada por los capitanes Ahets Etcheberry y De Nogaetz; los primeros tenientes Andreasen, Gabarret, Juliá, Laskowski y Estigarrivia; el capitán Baigorria, que se desempeñaba como control en tierra, y el capitán Corradetti, a cargo del mantenimiento. Se incluyó en la comisión dos aviones de reserva, con los cuales se pudo efectuar el desfile previsto para el segundo día con dos escuadrillas (C-013, C-019, C-034, C-036, C-086, C-089, C-090 y C-099). Igual que en 1957, también se presentó la Escuadrilla de Acrobacia de Meteor FMk-VIII de la Fuerza Aérea de Brasil.

El operativo estaba planificado para desarrollarse en dos días. En el primero se presentarían las escuadrillas de acrobacia de ambos países, en el sector de la rambla entre Punta Carretas y Punta Trouville. En el segundo se efectuaría un desfile sobre Montevideo con la participación de aviones uruguayos, brasileños y argentinos. Los argentinos desfilarían con los ocho Gloster, formados en dos escuadrillas, al mando del vicecomodoro Carpio.

La jornada de la demostración de acrobacia amaneció con un techo de 600 a 700 metros y 6/8 de cúmulos. La experiencia que los pilotos del Grupo 3 acumularon durante más de dos años, en distintas exhibiciones, había posibilitado que preparasen dos secuencias: una para techos bajos y otra sin restricciones. Esta capacidad permitió concretar la exhibición sobre la playa sin inconvenientes. Los solistas empezaron y terminaron las maniobras a la altura del cuarto piso de los edificios de la costanera. La escuadrilla efectuó toneles en formación que comenzaban y terminaban a 100 metros de altura. Por su lado, la delegación brasileña fue sorprendida por las condiciones meteorológicas y no pudo ejecutar algunas maniobras y en otras se rompió la cohesión del dispositivo. La impecable actuación argentina significó una revancha con respecto a la de 1957, cuando los cariocas efectuaron un tonel en formación.

Al día siguiente, varios aviadores argentinos y brasileños departían amablemente en la recepción del hotel donde se hospedaban, mientras aguardaban el transporte que los llevaría al aeropuerto para volar en el desfile. En ese momento, llegó un aviador brasileño con un periódico que acababa de comprar. Con un destello de picardía en la mirada, se acercó a su compañero que formaba de farol. Carraspeó y, enseñándole la fotografía de tres de los cuatro Meteor VIII formados a la salida del looping en la base de una nube, le dijo: *“No te preocupes, tú sales en la foto del diario de mañana”*.

Los cazadores brasileños eran “todo un caso”. La última noche se ofreció una recepción para las delegaciones. El sitio de reunión, antes de partir, era el recibidor del hotel. Allí aparecieron los cinco pilotos de

los Meteor con uniforme azul, cuando todos debían ir de blanco. Al verlos, el coronel jefe de la delegación brasileña indagó el motivo. El jefe de escuadrilla respondió: “*la caza es diferente*”. El coronel no quiso contradecir a los pilotos y, para uniformar, ordenó al resto de su delegación que se vistiera de azul. Al subir al micro, faltaban los cazadores brasileños. Minutos después, llegaron de blanco. Cuando vio la cara del coronel, el jefe de escuadrilla volvió a decir: “*La caza es diferente*”. Así concurren, con uniforme distinto.

El 18 de marzo, el Comando Aéreo de Combate envió el Mensaje N°1.694 que decía:

El suscrito se complace en felicitar a la VII Brigada Aérea por la brillante demostración efectuada por la Escuadrilla de Acrobacia 46 en la República del Uruguay y que ha constituido motivo de legítimo orgullo para la FAA por la capacidad y disciplina evidenciada.

En la primera mitad del año se destacaron las siguientes actividades. El 14 de abril, volaron el “solo” los pilotos recientemente incorporados a los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo. El 15 y el 17 de abril, los escuadrones de ambos grupos efectuaron ejercicios de interceptación guiados por el CIC del Grupo 1 de Vigilancia Aérea de Merlo. Entre el 21 y el 29 de abril, los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo realizaron la campaña anual de tiro aire-aire, en Mar del Plata. El 6 y el 7 de mayo, se ejercitaron en interceptaciones controladas por el CIC. El 1 de junio, el Grupo 3 inició un ejercicio de aerocooperación con el Ejército. Entre el 29 de junio y el 3 de julio, se efectuó un curso de aerocooperación, en el cual intervinieron personal de los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo y de la 1ª División de Caballería Blindada.

El 1 de julio asumió como jefe de la VII Brigada Aérea el comodoro Jorge M. Martínez Zuviría.³² La actividad operativa continuó el 2 de julio, cuando el Grupo 2 y el Grupo de Vigilancia Aérea realizaron un ejercicio de interceptación a un Bristol, presenciado en el CIC por personal de la Escuela Superior de Guerra del Ejército.

El 9 de Julio, para la conmemoración del Día de la Independencia, un escuadrón de Gloster y otro de MS-760 desfilaron en la Capital Federal.

En este año tan prolífico, el vicecomodoro Carpio, luego de un importante estudio, puso a punto un procedimiento de interceptación que empleaba el equipo de vectoreo PV-1 de dotación de la torre de vuelo de Morón. El método en el que fueron convenientemente instruidos los pilotos contestaba los tres interrogantes fundamentales de una interceptación:

- Dónde interceptar a la formación enemiga.
- En qué momento despegar los aviones de caza.
- Cómo dirigirlos al encuentro.

Términos, hasta ese entonces, desconocidos o conocidos aisladamente sin formar parte de un procedimiento integral fueron aprendidos por los pilotos. Por ejemplo: Zona Defendida por la Artillería Antiaérea, Tiempo de Combate Requerido para Destruir al Enemigo, Línea de Detección Mínima, Radio de Acción Táctica, Línea de Interceptación Deseada, Círculo de Altura, Regletas para Cazas y Bombarderos, etc.

Además, Carpio perfeccionó un ejercicio de comprobación con cuatro escuadrillas. La primera operaba como atacante, con tanque ventral, desde Tandil. A un horario prefijado despegaba y atacaba a la VII Brigada por cualquiera de las siguientes rutas: Tandil-Mercedes-Morón, Tandil-Morón, y Tandil-La Plata-Morón, con la opción de aproximarse a 2.000, 3.000, 4.000 o 5.000 metros de altura y a una velocidad de 450, 500, 550 o 600 km/h. Dos escuadrillas actuaban como defensoras, con configuración limpia, y a una velocidad de interceptación de 500, 550, 600, 650, 700 o 750 km/h. La cuarta montaba un CIC en la torre de Morón y dirigía la maniobra. Dos árbitros, uno en vuelo y otro en tierra, resolvían las controversias entre los participantes. A partir del inicio, las escuadrillas interceptoras se subordinaban al jefe del CIC, que ordenaba los estados de alistamiento: descanso, espera o alarma.

La escuadrilla atacante debía informar ciertas posiciones previamente establecidas y codificadas, no así la ruta elegida. Cada dos minutos, apretando el pulsador en la frecuencia de operación, transmitía el vocablo Fantasma para que el equipo PV-1 de la torre de Morón obtuviese una marcación de su posición.

El jefe del CIC distribuía las siguientes responsabilidades entre los miembros de su escuadrilla:

- Navegación de los atacantes.
- Comunicaciones.
- Navegación de los cazas.
- Controlador de la interceptación.

³² Decreto 4.391 del 11 de junio de 1964 - BAR N°1.535.

El CIC se identificaba como Padre; la base de los cazas, Cama; el incursor, Fantasma y las escuadrillas interceptoras, por su propio indicativo.

Cuando el atacante informaba que se hallaba en el primer punto de notificación, en el CIC se calculaba el Círculo de Altura y la Línea de Interceptación Deseada. En el segundo, la Velocidad de Navegación, Ruta de Ataque, Línea de Interceptación Mínima y Línea de Detección Mínima. Con estos datos el CIC determinaba la hora de puesta en marcha y despegue, teniendo en cuenta que la primera escuadrilla, luego de interceptar al incursor, lo debía escoltar y defender cuando era atacado por la segunda escuadrilla.

Al recibir la orden de arranque, las escuadrillas interceptoras disponían de cinco minutos para estar en el aire. Antes del despegue, el CIC les daba el vector inicial, la altura y la velocidad a mantener en el nivel asignado. Al alcanzar la cota ordenada, los cazas informaban la posición y debían actualizarla a los treinta segundos de ser requerida por el control. Después, de acuerdo con las circunstancias, el CIC les impartía nuevas órdenes y correcciones de altura, rumbo o velocidad. Así mismo, constantemente le informaba la ruta a Cama para ayudar a los cazas a ubicarse en el terreno. Si a los treinta segundos del tiempo previsto para el encuentro el CIC no recibía de los interceptores la clave Huija, que significaba que tenían el blanco a la vista, les calculaba un nuevo rumbo y la velocidad de encuentro.

El árbitro en vuelo despegaba detrás de la primera escuadrilla de la defensa y controlaba el cumplimiento de las órdenes del CIC. Terminaba su misión con el ataque de la segunda. Tenía, además, atribuciones para suspender las acciones, si en algún momento las consideraba peligrosas.

Los días 16, 20 y 21 de julio, se efectuaron tres ejercitaciones. El realismo logrado permitió a los pilotos comprender las implicancias de un procedimiento de interceptación real en el papel de atacante, de defensor o de escolta y, más aún, como integrante de un centro de información y control.

La descripción precedente sintetiza un método que empleaba medios técnicos precarios, desactualizados tal vez, pero que representan el deseo genuino de adiestrarse en la responsabilidad que constituye la razón de ser de la FAA: *defender el espacio aéreo nacional*. Simboliza, también, la expresión más completa del espíritu del cazador, espíritu que movilizó a los cazadores de todos los tiempos a someterse y someter a sus aeronaves a las mayores exigencias tratando de ganar un kilómetro más de velocidad, un metro más de altura para imponerse al adversario. Actividad en la que el piloto de caza, día a día, pone todo de sí y se juega como si fuera el último acto de su vida.

El 3 de agosto, secciones del Grupo 3 efectuaron cuatro salidas de interceptación contra dos Avro Lincoln, que simulaban ataques ingresando por distintas rutas y horarios. El 28 de agosto y el 2 de septiembre, formaciones del mismo Grupo interceptaron aviones civiles que sobrevolaban sin autorización la zona. Estas acciones fueron controladas por el CIC Baires.

El 10 de septiembre, una escuadrilla del Grupo 3 al mando del vicecomodoro González Castro, como parte del Operativo “Cambá”, se trasladó a Corrientes y desfiló durante la ceremonia conmemorativa del sesquicentenario de la provincia. Posteriormente, cumplió temas tácticos por secciones.

El Gloster C-005 fue equipado además del tanque ventral con dos subalares. Para elaborar las tablas de performance con esta configuración, se realizaron varias comprobaciones. El 14 de septiembre, el capitán Ahets Etcheberry efectuó un recorrido poco habitual: el triángulo Morón, Mar del Plata, Azul, Morón; a continuación, sin aterrizar, se alejó hasta Luján y regresó. La carrera de despegue insumió 1.200 metros; en tanto que el ascenso a 6.000 metros le tomó 7min, en los cuales recorrió 70 kilómetros. En 27min y 280 kilómetros se agotaron los tanques subalares. En 1h 3min y 550 kilómetros volados se consumió el ventral. Finalmente, aterrizó en Morón, tras 1h 51min y 968 kilómetros recorridos. El remanente aproximado en cada tanque fue de 100 litros, luego de 1h 59min de funcionamiento desde la puesta en marcha hasta la detención de los motores.

El 11 de septiembre, las escuadrillas Dragón y Pálido, del Grupo 2, se ejercitaron en apoyo aéreo directo a los efectivos del Centro de Tiro de Combate perteneciente al Centro Logístico General Lemos, en Campo de Mayo.

Entre el 5 y el 9 de octubre, organizado por el Comando Aéreo de Operaciones, tuvo lugar el Primer Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra entre unidades de la FAA. Se desarrolló sobre el Campo de Tiro Mazaruca operando desde Morón y El Palomar. Intervinieron todos los sistemas de arma activos en ese momento.

Las unidades de Gloster resultaron triunfantes. El equipo del Grupo 2 de Caza Bombardeo, integrado por el vicecomodoro Romero y el primer teniente Igenes Rosset, ocupó el primer puesto. El segundo le correspondió al Grupo 3. Y el tercero, al Grupo 1 de Caza Bombardeo, con F-86F Sabre. De acuerdo con la

puntuación obtenida, el trofeo individual fue ganado por el vicecomodoro Romero. Los alumnos superaron a los maestros.

El último trimestre, también, fue ajetreado. El 15 de octubre, una escuadrilla del Grupo 2 intervino en el Operativo “Conejo”; tiró con cañones y Napalm en apoyo aéreo directo a unidades del Ejército, en Magdalena. El 16, el Grupo 3 participó en el Ejercicio “Integración”, dirigido por el CIC Baires. El 26, una escuadrilla del Grupo 3, con el Grupo Antiaéreo Escuela y el Grupo 1 de Vigilancia Aérea intervinieron en un ejercicio de interceptación en Mar del Plata.

El 19 de octubre, mientras se practicaban ataques simulados a blancos terrestres en la zona de Paraná Guazú (Entre Ríos), el teniente Horacio A. Flores, con el C-091, chocó contra el mástil de una nave en Puerto Constanza, perdió el control e impactó en el agua falleciendo en el acto. La tragedia recibió amplia cobertura periodística.³³

El 3 y el 4 de noviembre, el Grupo 2 desarrolló el Ejercicio “Centinela II”, con una escuadrilla de Gloster y otra de MS-760, consistente en interceptaciones y ataques al suelo con ametralladoras y cañones. Entre el 23 y el 29 de noviembre los grupos 2 y 3, en forma alternada, cumplieron una nueva campaña de tiro aire-aire en Mar del Plata. Como parte del acuerdo de cooperación con Uruguay, se instruyó a pilotos de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) en procedimientos de defensa aérea, dirigidos por el CIC Baires. Los cursos teóricos de radar fueron impartidos por el vicecomodoro Carpio, del Grupo 3.

El protocolo de cooperación citado preveía la intervención de los F-80C Shooting Star de la FAU en ejercitaciones combinadas. Reglamentaciones internacionales impedían el ingreso de los cazas uruguayos artillados al espacio aéreo argentino. Por esta razón, estos aviones no operaron desde Carrasco como se había acordado y debieron desplegar a Morón, con el apoyo de un DH-104 Dove argentino que trasladó el sostén técnico. Finalmente, se desarrolló un importante ejercicio en el que los F-80C practicaron interceptaciones junto con los F-86F de Mendoza, combate aéreo contra los Gloster y tiro aire-tierra en el polígono de Mazaruca.

A lo largo del año, acorde con las nuevas funciones de caza bombardero, se fue cambiando la pintura de los Gloster. El señor Oscar Baigorria, hermano del capitán Baigorria, diseñó un mimetizado táctico; se utilizó el C-010 como prototipo. Con tiza se delimitaron las áreas de cada color. El esquema elegido se inspiró en el utilizado por la RAF: para la parte superior en dos tonos, verde oscuro y gris plomo; la inferior, azul cielo. Las matrículas se pintaron en blanco igual que la leyenda FUERZA AÉREA, que por primera vez aparecía oficialmente inscrita en un avión de la FAA.

1965

El brigadier Jorge M. Martínez Zuviría permaneció como jefe de la VII Brigada Aérea; los grupos aéreos estaban constituidos por el siguiente personal:

Grupo 2 de Caza Bombardeo: vicecomodoros Raúl Pérez Apolonia (jefe de grupo), Orlando O. Arrechea y Enrique R. Gavazzi (jefes de escuadrón); capitanes Rodolfo A. Carnelli (jefe de escuadrilla), José M. Iñes Rosset (jefe de escuadrilla) y Rubén A. Sánchez (jefe de escuadrilla); primeros tenientes Knud E. Andreasen (jefe de escuadrilla), José A. Julia (jefe de escuadrilla), Andrés A. Antonietti, Romeo E. Gallo, Jorge H. Bocca, Hermes W. Barbieri y Roberto A. Lacabanne; tenientes Roberto M. Gamen, Victoriano L. García, Abel A. Síntora y Alfredo J. Scacchi; y alféreces Arturo E. Pereyra, Juan C. Ferreyra, Luis P. Ronconi, Nicolás E. Kindzersky, César Nenna, Walter H. Véliz, Jorge E. Canese y Jorge L. Páez.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: comodoro Juan J. Pierrestegui (jefe de grupo); vicecomodoros José C. González Castro y Francisco P. Matassi (jefes de escuadrón); capitanes Juan M. Arbeletche (jefe de escuadrilla), Edgardo G. Cáceres (jefe de escuadrilla), Juan M. Baigorria (jefe de escuadrilla), Juan C. Correa (jefe de escuadrilla) y Alexis de Nogaetz (jefe de escuadrilla); primeros tenientes Juan C. Gabarret, Héctor O. Panzardi, Juan F. Laskowski, Hugo O. Giampaolletti, Joaquín P. Solaberrieta, Anselmo F. Estigarrivia y Manuel R. Villagrán; teniente Eduardo W. Marinelli; y alféreces José L. Cambiaso, Jorge G. Recalde, Ernesto R. Dubourg, Lusberto L. Medina, Alberto L. Iannariello, Ángel N. Spedalieri, Aldo R. Tomás y Hernán Arrillaga. Adscriptos: vicecomodoro Juan C. Carpio, comandante Reynaldo Gouarderes y capitán Juan J. Ahets Etcheberry.

El año arrancó con una intensa actividad. El 9 de enero, como parte del Operativo “Circular”, una escuadrilla del Grupo 2 atacó con cañones varios blancos flotantes sobre el río, en la Costanera Norte. La práctica fue televisada por Canal 13. El 22, cinco Gloster y un MS-760, al mando del vicecomodoro González Castro, participaron de los festejos de la inauguración del aeródromo de Viedma. El 11 de febre-

³³ “Un accidente de aviación en Entre Ríos”, *La Nación*, 20 de octubre de 1964.

ro, otra escuadrilla del Grupo 2, conducida por el vicecomodoro Gavazzi, realizó apoyo aéreo directo con cañones a elementos del Ejército sobre Campo de Mayo.

Entre el 26 de abril y el 2 de mayo, se desarrolló en Mar del Plata la primera campaña anual de tiro aire-aire denominada "Cazador 23". En el operativo intervinieron ambos grupos.

Para cumplir con las nuevas funciones aire-tierra asignadas, además de adiestrar a las tripulaciones, se comenzaron a fabricar los distintos componentes técnicos del sistema de control aero-táctico. El 9 y el 16 de mayo, secciones de Gloster realizaron pasajes sobre el Aeroclub La Matanza y sobre Lima (Buenos Aires), apoyados por un Equipo de Control Aéreo móvil construido en el Grupo Base 7.

Gracias a la colaboración de la IV Brigada Aérea, que facilitó tanques subalares de 110 galones de F-86F Sabre, el Grupo Técnico 7 construyó un sistema de trasvase de combustible. El nuevo dispositivo, que elevaba la autonomía de los Gloster a 2h 15min, no fue aprobado inicialmente por la autoridad técnica; por este motivo debían removerse antes que fueran a inspección mayor a Córdoba. Posteriormente, el Centro de Ensayos en Vuelo homologó el desarrollo.

La agenda de actividades de mayo fue completa. El 10, un escuadrón del Grupo 3 rindió honores en vuelo al sha de Irán, Mohamed Reza Pahlevi, y a su esposa, cuando arribaban a Aeroparque. El 17, el Grupo 3 realizó un ejercicio de interceptación con alarmas, conducido por el CIC Baires; un avión de transporte actuó como blanco. El 22, un escuadrón del Grupo 3 rindió honores en vuelo al arribo del comandante en jefe de la FACH; el 27, a su partida, uno del Grupo 2. El 24, fue el turno del Grupo 2 para realizar el ejercicio de interceptación.

Junio no fue a la zaga de mayo, en cuanto a actividades. Así, el 20, un escuadrón del Grupo 3 al mando del vicecomodoro González Castro desfiló sobre el Monumento a la Bandera, en Rosario. El 22, se realizó un nuevo ejercicio de interceptación. El 29, el jefe del Grupo 3, comodoro Pierrestegui, efectuó una exhibición de acrobacia con un Mentor T-34 en la ciudad de Asunción del Paraguay, en representación de la FAA.

El 2 y el 7 de julio, se cumplieron los ejercicios mensuales de interceptación de los grupos 2 y 3 con el CIC Baires; en esta oportunidad, intervino un Avro Lincoln como atacante.

El 9 de Julio, el comodoro Pierrestegui comandó el desfile aéreo en la Capital Federal. Operando desde Morón, intervinieron un escuadrón del Grupo 2, un escuadrón de F-86F Sabre del Grupo 1 y otro de MS-760 de la EAM.

Agosto fue dedicado, casi íntegramente, a trabajar con el CIC Baires y a calibrar sus radares de vigilancia. El 4, una escuadrilla del Grupo 3 realizó un ejercicio de interceptación. El 11, se comprobó el lóbulo del radar con vuelos de MS-760 del Grupo 2 y de Gloster del Grupo 3. El 20 y el 27, ambos grupos de caza repitieron prácticas de interceptación. El mes (del 29 al 31) finalizó con el despliegue de una escuadrilla del Grupo 2 a Mar del Plata, para efectuar pasajes sobre Balcarce en su centenario.

El 15 de septiembre, un escuadrón del Grupo 3, al mando del comodoro Pierrestegui, rindió honores al presidente de Italia al sobrevolar el buque Andrea Doria en el cual arribaba. El 29, una escuadrilla de MS-760 del Grupo 3 participó en el Operativo Aero-táctico "Primavera", en Mar del Plata.

El 20 de octubre, una escuadrilla de Gloster del Grupo 2 realizó un ejercicio de interceptación.

Conducido por el CIC Baires, una sección de MS-760 hizo el papel de incursor.

Entre el 30 de octubre y el 14 de noviembre, una sección de MS-760 del Grupo 2, al mando del vicecomodoro Gavazzi, desplegó a Comodoro Rivadavia y apoyó las operaciones de la Gendarmería Nacional ejecutadas a raíz de los incidentes suscitados con los carabineros chilenos en Laguna del Desierto.

El 31 de octubre, para el cierre de la Semana de Aeronáutica, en Aeroparque se realizó una exhibición de acrobacia. Intervinieron una escuadrilla de Gloster del Grupo 3 y un T-34 piloteado por el comodoro Pierrestegui. También, desfilaron un escuadrón de Gloster y una escuadrilla de MS-760 del Grupo 2, encabezados por el vicecomodoro Arrechea.

Noviembre fue el mes más agitado. El 3, un escuadrón del Grupo 2, conducido por el vicecomodoro Arrechea, escoltó el avión que traía a los reyes de Bélgica e hizo un pasaje de honor en el momento en que eran saludados por las autoridades nacionales. El 4, el Grupo 3 realizó otro ejercicio de interceptación bajo guía radar. El 5, una sección al mando del vicecomodoro Matassi participó en un ejercicio de apoyo aéreo directo a efectivos de la Escuela Sargento Cabral, en Campo de Mayo. El mismo día, ocho Gloster y un MS-760 despegaron hacia la IV Brigada Aérea para representar a los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo en el Concurso de Tiro Aire-Tierra; el vicecomodoro Arrechea presidió la delegación de Morón. Entre el 13 y el 24, una escuadrilla de Gloster, apoyados por un MS-760, partió rumbo a Comodoro Rivadavia. Como parte del Operativo "Oasis", realizó vuelos de reconocimiento ofensivo en la zona de Laguna del Desierto. El 19, bajo guía del CIC Baires, el Grupo 3 trabajó en interceptaciones y comprobaciones del lóbulo del radar, con un MS-760.

El 21 de noviembre, en un hecho sin precedente por la jerarquía de la víctima, se produjo un trágico accidente que enlutó a la familia aeronáutica, no sólo del ámbito militar sino también de la aviación civil donde era muy popular por su participación frecuente en festivales. El jefe del Grupo 3 de Caza Bombardeo, comodoro Juan J. Pierrestegui, falleció mientras ofrecía una exhibición de acrobacia con un Mentor T-34.

Singular piloto de raíz transportera, el comodoro Pierrestegui, además de la hombría de bien y aptitudes militares que lo caracterizaban, poseía un espíritu de vuelo que, seguramente, desbordaba las posibilidades ponderativas de sus superiores. Siendo un joven oficial, se presentó en Morón y carreteó los Gloster durante la crisis del 52; y movió cielo y tierra hasta conseguir volarlos en 1963. A pesar de su ingreso tardío en la especialidad, llegó a ser un jefe de grupo ejemplar y pudo dar rienda suelta a su pasión: la acrobacia. El T-34 Mentor en sus manos cortaba la respiración de los espectadores. Quién no recuerda las expresiones de asombro; las manos acallando las exclamaciones de espanto cuando el Mentor daba una vuelta más en aquellos tirabuzones interminables. Mientras efectuaba una exhibición acrobática en la ciudad de Olavarría, el avión golpeó con un mástil y debido a la baja altura no pudo evitar el posterior impacto con el suelo. La avenida que pasa frente a la ex VII Brigada Aérea de Morón supo llevar su nombre durante muchos años.

1966

El 4 de enero, el comandante Aéreo de Combate puso en posesión del cargo al jefe de la VII Brigada Aérea, brigadier Carlos A. Rey; y el vicecomodoro Mones Ruiz fue designado jefe del Grupo 3 de Caza Bombardeo, en reemplazo del comodoro Pierrestegui.

Los grupos aéreos estaban constituidos por:

Grupo 2 de Caza Bombardeo: vicecomodoros Raúl Pírez Apolonia (jefe de grupo), Luis F. Masserini y Enrique R. Gavazzi (jefes de escuadrón); capitanes Rodolfo A. Carnelli (jefe de escuadrilla), José M. Ignes Rosset (jefe de escuadrilla), Rubén A. Sánchez (jefe de escuadrilla), Andrés R. Dubos, Knud E. Andreasen (jefe de escuadrilla) y José A. Juliá (jefe de escuadrilla); primeros tenientes Andrés A. Antonietti, Romeo E. Gallo y Roberto A. Lacabanne; tenientes Vicente M. Hermida, Pascual A. Soler, Juan C. Ferreyra, Arturo E. Pereyra, César Nenna, Walter H. Véliz, Jorge E. Canese, Jorge L. Páez, Ricardo L. Quellet y Luis D. Villar; y alféreces Alejandro C. Torales, Carlos F. Neme, Baldomero A. Colom y Luis A. Booth. Adscripto: comandante Alfredo M. Torinetti. Provenientes de la V Brigada Aérea, en junio se sumarían los siguientes pilotos: tenientes Osvaldo A. Ávila, Raúl Quiroga y Luis T. Trillo; y alféreces René B. Toranzos, Juan C. Ponce y Adolfo E. Martínez.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: vicecomodoros Jorge A. Mones Ruiz (jefe de grupo), José C. González Castro y Francisco P. Matassi (jefes de escuadrón); capitanes Edgardo G. Cáceres (jefe de escuadrilla), Juan M. Baigorria (jefe de escuadrilla), Juan C. Correa (jefe de escuadrilla), Alexis de Nogaetz (jefe de escuadrilla), Juan C. Gabarret, Héctor O. Panzardi y Juan F. Laskowski; primeros tenientes Hugo O. Giampaolletti, Anselmo F. Estigarrivia, Joaquín P. Solaberrieta y Manuel R. Villagrán; tenientes Roberto M. Gamen, Jorge G. Recalde, Ernesto R. Dubourg, Lusberto L. Medina, Alberto L. Iannariello, Ángel N. Spedalieri, Aldo R. Tomás, Hernán Arrillaga y Eduardo R. Costa; y alféreces Ricardo J. Schmitt, Jorge I. Igarzábal, Raúl E. Echenique y Carlos H. González. Provenientes de la V Brigada Aérea, en junio se sumarían los siguientes pilotos: tenientes Oscar L. Aranda Durañona y Ricardo R. Arias; y alféreces Jorge E. Dulbecco, Roberto F. Cardoso, Julio N. Tulli y Roberto A. Villarreal.

La dotación de cien Gloster adquiridos, diecinueve años atrás, quedó reducida a treinta y nueve. La fatiga de material y la falta de repuestos ya se sentían; se retiraban de servicio aquéllos que requerían reparaciones mayores o que la debilidad de sus estructuras así lo aconsejaban.

El 15 de enero, una sección de MS-760 del Grupo 2 realizó una serie de pasajes sobre el Aeródromo de Santa Teresita, con motivo de su inauguración. Al día siguiente, una escuadrilla de Gloster del mismo grupo escoltó el avión que traía al ministro de Defensa de Italia y le rindió honores en vuelo, tras el arribo a Ezeiza. Las escoltas aéreas parecieron ponerse de moda, este año. El 28 de enero, el vicecomodoro Matassi acompañó el avión presidencial con un escuadrón de MS-760 con motivo de la visita del presidente de la Nación a San Juan. El 8 de febrero, una escuadrilla de Gloster del Grupo 3 escoltó al TC-44 que conducía a los integrantes de la patrulla de exploración al Polo Sur, a su llegada a Aeroparque. Y el 16 de febrero, una escuadrilla de MS-760 del Grupo 2 hizo lo propio con el Guaraní II que regresaba de Francia, donde había sido expuesto en el Salón de Le Bourget.

El 4 de marzo, el Grupo 2 cumplió el ejercicio de interceptación habitual asistido por el CIC Baires; el 6, el capitán Correa participó en un festival aéreo en el Club Universitario, al mando de la Escuadrilla de

Acrobacia del Grupo 3. El 24, un escuadrón de Grupo 2 rindió honores al presidente de la Nación, con dos pasajes sobre la Plaza de Mayo.

El 24 de marzo, el Grupo 2 inició en Mar del Plata el Operativo “Cazador 23/II” de tiro aire-aire; el 30 fue reemplazado por el Grupo 3. El 12 de abril, una escuadrilla del Grupo 3 efectuó un ejercicio de apoyo aéreo directo con cañones y cohetes al Regimiento 3 de Infantería, en Campo de Mayo.

El 25 de Mayo, dos escuadrillas del Grupo 3 desfilaron sobre la Plaza de Mayo en conmemoración del aniversario patrio; dos días después, el 27, ambos grupos de Gloster comenzaron el Operativo “Ñandú” de tiro aire-tierra. El 20 de Junio, día de la enseña patria, una escuadrilla del Grupo 3 guiada por el vicecomodoro González Castro se trasladó a Sauce Viejo, Santa Fe, y desfiló sobre el Monumento a la Bandera en Rosario.

El 9 de Julio, una escuadrilla del Grupo 3 participó en Tandil de un desfile con motivo del Día de la Independencia; el 10, un escuadrón de Gloster del Grupo 2, conducido por el vicecomodoro Pérez Apolonia, y un escuadrón de MS-760 del Grupo 3 desfilaron sobre Buenos Aires en los actos centrales conmemorativos del sesquicentenario de la Independencia. El 10 de agosto, se celebró en la EAM el aniversario de la creación de la FAA; el vicecomodoro Pérez Apolonia desfiló al frente de un escuadrón del Grupo 2.

Tras habilitarse un antiguo polígono de tiro aire-tierra para bombas y cohetes de ejercicio en un costado de la pista de Tandil, el 22 de agosto el Grupo 3 desplegó a esa BAM en cumplimiento del Operativo “Invierno”. El 29, los pilotos del Grupo 2 se trasladaron a Tandil en MS-760 para reemplazar a los oficiales del CB 3, que, a su vez, regresarían en los mismos aviones a Morón.

El encuentro y la transferencia de novedades entre los hombres de ambas unidades se realizaron cordialmente; todo hacía suponer que habían superado el tradicional antagonismo. Para el almuerzo, los armeros habían preparado un riquísimo locro para festejar con los pilotos del Grupo 3 la terminación de la primera fase del ejercicio. Como había sobrado bastante, en muestra de camaradería, los pilotos que partían se lo obsequiaron a los recién llegados, que lo saborearon en la cena y comprobaron su bondad. Sin embargo, “esa noche y al día siguiente los baños no alcanzaron; los ‘carbones’ pasaban de mano en mano como el don máspreciado”, evoca con una sonrisa el brigadier Andreasen. Sólo al segundo día algunos pilotos pudieron empezar a volar.

Entre el 9 y el 15 de septiembre, el Grupo 3 efectuó ejercicios de interceptación apoyado por el CIC Baires. El 5 de octubre, seis Gloster del Grupo 2, al mando del vicecomodoro Gavazzi, volaron a Comodoro Rivadavia e intervinieron en un gran operativo conjunto de aerocooperación con la BAM Comodoro Rivadavia, la II Brigada Aérea y la IX Brigada de Infantería de Ejército. El ejercicio se extendió diez días. El 13, los pilotos fueron relevados por los del Grupo 3, quienes replegaron los aviones.

En esa época, habían llegado a Comodoro Rivadavia las nuevas bombas Bofors de 50 kilogramos, equipadas con una espoleta desconocida que carecía de manuales explicativos. Para probarlas, se cargó una en un Gloster. En el momento en que se la colocaba, se oyó el tic-tac del reloj del mecanismo de armado que comenzaba a funcionar. Segundos después se detuvo. Los presentes, asumiendo que el seguro había quedado liberado, evacuaron el lugar. Luego de largas discusiones entre armeros, el suboficial Oneto se ofreció a desenroscarla con suavidad. Una vez sacada, la entregó al capitán Corradetti. Con cautela, la llevó al otro lado de la pista. En aquel lugar, más tranquilos, junto a los especialistas pretendió hacerla explotar. Pese a los disparos recibidos, la espoleta no detonó. Cuando llegaron los manuales, se constató que realmente había quedado armada, pero sin las 8 “G” requeridas para accionarla.

El 6 de octubre, el curso de coroneles de la Escuela Superior de Guerra recorrió las instalaciones del Grupo 1 de Vigilancia Aérea. Por ese motivo, una escuadrilla de Gloster del Grupo 3 realizó una interceptación guiada por el CIC Baires. El 3 de noviembre, debido a la visita del Curso Básico de la Escuela Superior de Guerra Aérea, el Grupo 2 llevó a cabo un ejercicio similar.

El 23 de octubre, al iniciarse la Semana de Aeronáutica, una escuadrilla de Gloster del Grupo 3 al mando del comandante Gouarderes efectuó pasajes sobre el Aeródromo de San Justo. El 29, el capitán Andreasen brindó dos exhibiciones de acrobacia en Mar del Plata. El 30, un escuadrón de Gloster del Grupo 3 realizó un ataque simulado en la Costanera Sur; y posteriormente, un desfile con motivo de la clausura.

Entre el 7 y el 18 de noviembre se desarrolló en Mar del Plata el Operativo “Cazador 23/III” de tiro aire-aire. El primer turno le correspondió al Grupo 3 y a partir del 12, al Grupo 2.

En el ínterin, el 13, el capitán Correa efectuó una demostración de acrobacia en un festival organizado por la I Brigada Aérea.

El 18 de noviembre, al término del Operativo “Cazador”, el escuadrón del Grupo 2 se trasladó a Tandil donde se ejercitaron en bombardeo en picada, rasante y lanzamiento de cohetes inertes. La práctica finalizó el 21, cuando el escuadrón regresó a Morón.

El 23 de noviembre, se impuso el nombre de Comodoro Juan José Pierrestegui a la avenida Crucero La Argentina que pasa por delante de la VII Brigada Aérea. Con tal motivo, una escuadrilla del Grupo 3, al mando del capitán Cáceres, efectuó dos pasajes sobre el lugar de la ceremonia.

El 25, partió a Mendoza la Agrupación Concurso. En la IV Brigada Aérea la delegación participó del Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Regresó el 2 de diciembre con los trofeos por equipo e individual de tiro con cohetes.

Este año, se reorganizó la Escuadrilla de Acrobacia. El guía fue el capitán Correa. Los numerales, tenientes Iannariello y Dubourg; y el farol, capitán Igenes Rosset. Los capitanes Juliá y Andreasen se alternaron como solistas.

En febrero, por disposición superior, se había creado el Grupo de Tareas Halcón, cuya misión era recibir instrucción y traer los A-4B adquiridos a los Estados Unidos. Este Grupo dependía del Comando Aéreo de Combate y estaba alojado en la VII Brigada Aérea para su entrenamiento en vuelo hasta su partida a EE.UU. (en mayo). Los pilotos y mecánicos seleccionados provenían de las unidades de Gloster y Sabre. De Gloster fueron elegidos el vicecomodoro Mones Ruiz como jefe; los mayores Roy y Boehler; los capitanes Baigorria, De Nogaetz, Gabarret y Laskowski; y los primeros tenientes Antonietti, Villagrán y Solaberrieta. También durante este año, con el aporte del Sr. Venturino, de la Dirección General del Material, se adaptó una cámara fotográfica vertical Fairchild en un Gloster. Instalada en la parte ventral detrás del tanque de combustible, en el compartimiento de radio, la cámara se accionaba con un interruptor en la palanca. Se realizaron pruebas sobre el Aeródromo de Morón. Los resultados fueron parciales por cuanto el sistema acusó algunos problemas para compaginar mosaicos fotográficos a alta velocidad.

1967

Se desempeñó como jefe de la VII Brigada Aérea el brigadier Arturo A. Cordón.

Grupo 2 de Caza Bombardeo: comodoro Raúl Pérez Apolonia (jefe de grupo); vicecomodoro Enrique R. Gavazzi (jefe de escuadrón); comandante Juan M. Arbeletche (jefe de escuadrón); capitanes Rodolfo A. Carnelli (jefe de escuadrilla), José M. Igenes Rosset (jefe de escuadrilla), Knud E. Andreasen (jefe de escuadrilla), José A. Julia (jefe de escuadrilla) y Carlos V. García; primeros tenientes Romeo E. Gallo, Vicente M. Hermida, Guillermo W. Lehmann y Pascual A. Soler; tenientes Juan C. Ferreyra, Arturo E. Pereyra, Luis D. Villar, Raúl Quiroga, Jorge E. Canese, Luis T. Trillo, Juan C. Sapolski, Amando N. Medina, Roberto F. Cardoso, Alejandro C. Torales, Carlos F. Neme, Baldomero A. Colom, Luis A. Booth, René B. Toranzos y Adolfo E. Martínez; y alféreces Luis G. Kettle y Edgardo A. Acosta.

Grupo 3 de Caza Bombardeo: vicecomodoro Hugo R. Marcilese (jefe de grupo); comandantes Teodoro G. Waldner y César A. Petre (jefes de escuadrón), capitanes Juan C. Correa (jefe de escuadrilla), Hugo O. Giampaolletti (jefe de escuadrilla) y Anselmo F. Estigarrivia (jefe de escuadrilla); primeros tenientes Vicente M. Hermida, Oscar L. Aranda Durañona y Roberto M. Gamen; tenientes Jorge G. Recalde, Ricardo R. Arias, Ernesto R. Dubourg, Lusberto L. Medina, Alberto L. Iannariello, Ángel N. Spedalieri, Aldo R. Tomás, Eduardo R. Costa, Hernán Arrillaga, Saturnino H. Cardozo, Carlos H. González, Jorge E. Dulbecco, Raúl E. Echenique, Roberto A. Villarreal, Ricardo J. Schmitt, Jorge I. Igarzábal, Carlos H. Sisso y Julio N. Tulli. Adscriptos: comandante Alfredo M. Torinetti; capitán Rubén R. Dubos; tenientes Rafael E. Díaz Mallea y Rodolfo G. Muñoz; y alféreces Sergio C. Spinzanti y Ernesto E. Rodríguez. Agregados: vicecomodoros José C. González Castro y Juan C. Carpio; y comandante Rafael D. Cantisani.

La agenda del año preveía una serie de ejercitaciones. Así, el 10 de marzo, en Campo de Mayo se desarrolló un ejercicio de apoyo aéreo al Regimiento 1 de Infantería, donde participó una escuadrilla del Grupo 3 al mando del comandante Petre. El mismo día, otra escuadrilla a cargo del comandante Waldner realizó un ejercicio de interceptación con el CIC Baires.

El auspicioso comienzo de la actividad anual se vio empañada el 19 de marzo, cuando el teniente Luis A. Booth, después de despegar en formación con el C-032, posiblemente para evitar sobrepasarse, se elevó por encima del guía y lo perdió de vista. Entró en pérdida y se estrelló a un costado de la pista de Morón. El 10 de abril, en cumplimiento de la Orden de Operaciones 1/67, pilotos del Grupo 3 trasladaron ocho Gloster a Mendoza, para practicar tiro aire-tierra en el Campo de Tiro Las Lajas. Posteriormente, fueron reemplazados por los pilotos del Grupo 2, quienes trajeron de regreso los aviones a Morón, el 20 de abril.

En esta oportunidad, aprovechando que tres aviones tenían instalados los sistemas de tanques subalares, la escuadrilla constituida por el vicecomodoro Gavazzi y los capitanes Carnelli y Giampaolletti realizó un vuelo directo entre Mendoza y Buenos Aires, por primera vez.

Los pilotos de Gloster usaban un pañuelo blanco en el cuello, para diferenciarse de sus pares de otras unidades. Pero este año, por iniciativa del vicecomodoro Marcilese, se cambió por uno verde; el primero quedó para la EAM.

A pesar de la edad avanzada, los Gloster aún despertaban admiración por la sobriedad de sus evoluciones en el aire. El 15 de mayo, una escuadrilla del Grupo 3 ofreció una exhibición de acrobacia que fue filmada por el Canal 13 y tuvo gran repercusión. El 23, este Grupo se trasladó a Viedma para ejercitar tiro aire-aire. Participó, además, en los festejos del aniversario patrio efectuando un desfile aéreo y una demostración de ataque a blancos colocados en la costanera del Río Negro. La escuadrilla, compuesta por el comandante Petre y los tenientes Spedalieri, Iannariello y Tomás, tuvo a cargo esa tarea. A continuación, otra escuadrilla, comandada por el capitán Correa y formada por los tenientes Costa, Dubourg y Arrillaga, realizó una demostración de acrobacia. El regreso a Morón que debía efectuarse el 30 se demoró en Tandil hasta el 3 de junio, por condiciones meteorológicas adversas.

El 30 de junio, con la mayor solemnidad, se conmemoró el vigésimo aniversario de la llegada al país de los Gloster Meteor Mk-IV. El acto fue presidido por el presidente de la Nación, el comandante de la FAA y altas autoridades civiles y militares. También, asistieron los pilotos en actividad y los retirados que habían tenido la suerte de volar este ya legendario avión de caza. Así mismo, mecánicos, empleados civiles y todos aquellos que apoyaron y contribuyeron a mantenerlos en servicio. Estuvieron presentes viejos oficiales y suboficiales, entre los que se destacó el comodoro retirado Carlos Soto. Con motivo de las celebraciones, se colocó una insignia autoadhesiva con el tradicional emblema del Bólide, en el costado izquierdo de la nariz de los aviones visitantes.

Por la noche, se llevó a cabo una magnífica reunión en el hall central de la Brigada. En la oportunidad, se entregaron medallas recordatorias a los pilotos de los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora, los grupos 2 y 3 de Caza Interceptora, y los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo que, a través de estos veinte años, integraron esas unidades.

El 21 de julio, un escuadrón del Grupo 3, al mando del comandante Petre, escoltó al presidente del Uruguay desde Ezeiza hasta San Antonio de Areco. El 26, el último curso de la Academia Aeronáutica de Italia visitó la Brigada y se le brindó una exhibición de acrobacia con una escuadrilla de Gloster.

Agosto fue un mes de gran actividad. El 4, la Escuadrilla de Acrobacia del Grupo 3, comandada por el capitán Correa y compuesta por los tenientes Dubourg y Arrillaga, efectuó una exhibición que fue filmada por un canal de televisión. El 10, para la conmemoración del Día de la Fuerza Aérea, un escuadrón de Gloster y seis MS-760 del Grupo 3 participaron en un desfile organizado en la EAM. El 16, una escuadrilla al mando del comandante Petre realizó pasajes durante la celebración de un acto cívico-religioso en Carmen de Areco, Buenos Aires. El 25, se recibió la visita de profesores y alumnos de la Universidad del Salvador, quienes presenciaron otra demostración de la Escuadrilla de Acrobacia. El 28, volaron su primer "solo" en Gloster los tenientes Muñoz, Díaz Mallea y Sisso, y los alféreces Spinzanti y Rodríguez, del Grupo 3; y los tenientes Sapolski, Medina y Cardoso, y los alféreces Kettle y Acosta, del Grupo 2.

Entre el 12 y el 22 de octubre, un escuadrón de Gloster del Grupo 2 al mando del comandante Arbeletche y una escuadrilla de MS-760 del Grupo 3 intervinieron en el Operativo Conjunto "Yunka", en Resistencia.

Durante este año, el comandante en jefe, brigadier general Armanini, ordenó la incorporación definitiva de los tanques subalares para completar y mantener en condiciones operativas un escuadrón de doce aviones.

El 16 de noviembre, una escuadrilla integrada por los capitanes Carnelli e Ignes Rosset y los tenientes Dubourg e Iannariello efectuó una demostración de acrobacia con motivo de la visita del colegio secundario San José de Morón. Entre el 20 y el 25, los grupos 2 y 3 intervinieron en el Concurso Anual de Tiro en el Campo de Las Lajas.

No obstante los esfuerzos técnicos, al final del año, en consideración a la reducida dotación disponible de aeronaves, se desactivó el Grupo 2 de Caza Bombardeo; el cual se equiparía, más tarde, con MS-760 y sería transferido a la IV Brigada Aérea. En Morón, quedó solamente el Grupo 3 de Caza Bombardeo.

1968

Se desempeñó como jefe de unidad el brigadier Luis A. Cochella.

El Grupo 3 de Caza Bombardeo estaba compuesto por: comodoro Alejandro H. Bandic (jefe de grupo); comandantes César A. Petre y Juan M. Arbeletche (jefes de escuadrón); capitanes José A. Juliá, Jorge S. Raimondi, Knud E. Andreasen, Carlos V. García, Romeo E. Gallo y Hermes W. Barbieri (jefes de escuadrilla); primeros tenientes Vicente M. Hermida, Roberto M. Gamen y Rodolfo G. Muñoz; tenientes Juan C. Sapolski, Hernán Arrillaga, Aldo R. Tomás, Amando N. Medina, Roberto F. Cardoso, Ricardo J. Schmitt, Jorge I. Igarzábal, Baldomero A. Colom, Juan C. Ferreyra, Alejandro C. Torales, Raúl E. Echenique, Roberto A. Villarreal, Adolfo E. Martínez y René B. Toranzos. Adscriptos: brigadier Luis A. Cochella; comodoro José I. Rasso; comandantes Alfredo M. Torinetti y José A. Gutiérrez; capitán Carlos A. Diana; y tenientes Rafael E. Díaz Mallea, Carlos H. González, Jorge E. Dulbecco, Juan C. Ossa, Edgardo A. Acosta y Ernesto E. Rodríguez. Agregados: brigadier Ezequiel A. Martínez; comodoro Francisco Cabrera, vicecomodoros José M. Romero, Aldo M. Barbuy y José C. González Castro; y comandantes Reynaldo Gouarderes, Ernesto H. Crespo, Roberto F. Cambor y Edgardo G. Cáceres.

El 29 de marzo, como parte del Operativo Conjunto “Magdalena”, los Gloster efectuaron apoyo aéreo directo al Regimiento de Blindados.

Entre el 28 de abril y el 17 de mayo, el Grupo 3 se trasladó a Mendoza para cumplimentar la primera campaña anual de tiro aire-tierra, en el polígono de Las Lajas. En esa ocasión, el 2 de mayo, mientras efectuaba una sesión de tiro, falleció el teniente Hernán Arrillaga en un accidente iniciado con el embalamiento de una turbina. Luego de detenerla, el director del Campo de Tiro le ordenó dirigirse a base alta del circuito de emergencia y aterrizar en Mendoza. Como cruzaba la pista con altura insuficiente, el oficial de la torre móvil, que personalmente había tenido un percance similar, le indicó que para dar motor inclinase el avión sobre la turbina en marcha y que, sólo entonces, diera potencia. Únicamente así podría aguantar la asimetría de empuje con los comandos de vuelo. Aparentemente, el piloto trató de ganar altura, sin éxito, ya que luego de asegurar por la radio que no podía dar motor decidió aterrizar en un campo que se abría directamente al frente. Sin embargo, antes de llegar, Arrillaga visualizó un camino que cruzaba en dirección oblicua a su rumbo. Quiso salvar el avión y al girar hacia ese lado sobre la turbina detenida el Gloster se invirtió e impactó contra el suelo en la localidad de El Algarrobal.

El 9 de Julio, un escuadrón de Gloster participó en el desfile aéreo organizado en la Capital Federal con motivo del aniversario patrio. Días después, invitada por la Sociedad Rural Argentina, la FAA presentó un stand en la tradicional Exposición de Palermo. Junto a un A-4B Skyhawk, se exhibió el Gloster C-038 con la pintura táctica a dos tonos y un despliegue del armamento portante.

El 7 de septiembre, un escuadrón del Grupo 3 se desplazó a Corrientes; el 20, otro fue a Bariloche.

Ambas unidades practicaron navegaciones tácticas.

Entre el 9 y el 17 de octubre, una escuadrilla de Gloster desplegó a la Base Aeronaval Comandante Espora, donde practicó tiro aire-aire sobre mangas remolcadas por un MS-760.

Del 9 al 10 de noviembre, en el polígono de Mazaruca se desarrolló el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Intervinieron: Gloster, F-86F Sabre, A-4B Skyhawk, Morane MS-760, T-34 Mentor e IA-35 Huanquero. Pese a los años, los veteranos Gloster obtuvieron todos los premios para reactores, excepto el de cohetes que fue para los F-86F. Representaron al Grupo 3 el capitán Juliá y los tenientes Torales e Igarzábal.

1969

El brigadier Luis A. Cochella era el jefe de la VII Brigada Aérea.

El Grupo 3 de Caza Bombardeo estaba constituido por: comodoro Juan C. Carpio (jefe de grupo); vicecomodoro César A. Petre y mayor José A. Gutiérrez (jefes de escuadrón); capitanes Carlos V. García, José A. Juliá, Hermes W. Barbieri y Vicente M. Hermida (jefes de escuadrilla); primeros tenientes Pascual A. Soler, Roberto M. Gamen y Aldo R. Tomás; tenientes Jorge I. Igarzábal, Baldomero A. Colom, Juan C. Ossa, Ernesto E. Rodríguez, Roberto F. Cardoso, Miguel M. Navarro, Nelson H. Godoy, Alberto Kajihara, Guillermo O. Perondi, Ernesto J. Pich, Ricardo J. Schmitt y Edgardo A. Acosta. Adscriptos: vicecomodoro Alfredo M. Torinetti, mayor Juan M. Arbeletche, primer teniente Juan C. Sapolski, y tenientes Amando N. Medina y Raúl E. Echenique.

A comienzos del año, se presentaron en la unidad los oficiales egresados del primer curso de la flamante Escuela de Caza (nuevo Grupo 2 de Caza Bombardeo), inaugurada el año anterior en la IV Brigada Aérea.

El 5 de marzo, volaron el primer vuelo en Gloster los tenientes Kajihara, Godoy, Pich, Navarro y Perondi. Fue el último “solo” en la historia de estos reactores. A la ceremonia concurrió como invitado especial el inolvidable y respetado comodoro Carlos A. Soto.

En 1969, como un designio ineludible, flotaban sobre la VII Brigada los acordes de la marcha del adiós. Sin embargo, poniendo en evidencia esa garra que había distinguido a este sistema de armas durante los prolongados veinte años de existencia en el país, las tripulaciones no se entregaron a la desidia del tiempo. Por el contrario, así como el año anterior los Gloster se habían alzado con los trofeos del concurso de tiro imponiéndose a sistemas más modernos, este año fue rico como ninguno en iniciativas operativas. Entre el 20 y el 27 de marzo se cumplió la campaña de tiro aéreo en Mar del Plata. El 5 de mayo una escuadrilla efectuó una exhibición de acrobacia, con motivo de la visita de los agregados aeronáuticos extranjeros a la unidad. El 22 de mayo, se efectuó el Operativo “Comprobación II”; los Gloster interceptaron a los Huanquero y Skyhawk, guiados por el CIC Baires. El 9 de Julio, para el aniversario de la Independencia, un escuadrón de Gloster participó en el desfile sobre Buenos Aires. Del 28 de julio al 5 de agosto se desarrolló la segunda campaña de tiro aéreo en Mar del Plata. Para el 10 de agosto, un escuadrón del Grupo 3 intervino en el desfile organizado en la EAM.

En este periodo se estudió seriamente el empleo de cohetes de vuelo libre en combate aéreo. Con tal motivo, el 4 de agosto, una sección de Gloster compuesta por el comodoro Carpio y el vicecomodoro Petre, equipada con los SCAR 2,25 pulgadas, disparó contra una manga remolcada por un MS-760. La experiencia se efectuó en proximidades del polígono de Mar Chiquita operando desde Mar del Plata.

Entre el 30 de agosto y el 7 de septiembre tuvo lugar un ejercicio de apoyo a unidades del Ejército en la zona de Río Gallegos. Con seis Gloster, participaron los siguientes pilotos: comodoro Carpio; vicecomodoro Petre; capitanes Juliá, Barbieri y Hermida; primeros tenientes Gamen y Soler; y tenientes Schmitt, Colom y Cardoso.

El 29 de octubre, en el Comando de Operaciones Aéreas se sortearon las escuadrillas que intervendrían en el Concurso de Tiro. Por el Grupo 3 resultó elegida la integrada por el capitán Carlos V. García, primer teniente Soler, y tenientes Ossa y Colom.

Del 23 de noviembre al 1 de diciembre el Grupo desplegó a Mar del Plata para cumplir con el Operativo “Mar-Aire III”. La regularidad de la ejercitación y los porcentajes de los impactos en las mangas inéditos hasta entonces evidenciaron el elevado rendimiento de los cañones y el profesionalismo de los pilotos. No obstante, la sana competencia por obtener scores más altos provocó situaciones de riesgo, también inéditas.

El teniente Schmitt realizó una final de tiro tan próxima al blanco remolcado que no alcanzó a saltarlo. El plano derecho tocó la parte superior del mástil de arrastre. El contrapeso inferior, que en vuelo mantiene el mástil en posición vertical, basculó hacia atrás y se incrustó en el alerón impidiendo su libre movimiento. Pese a ello, compensando con timón y potencia asimétrica, Schmitt aterrizó sin novedad, pero con la manga “a bordo”. Por su parte, el impacto contra la manga provocó al avión de remolque una gran desviación lateral cuyo piloto, capitán Barbieri, debió esforzarse por controlar hasta que se le cortó el cable.

A fin de año, al CB 3 se lo bajó a la categoría de escuadrón que sumado a un escuadrón de Mentor T-34 y a otro de helicópteros Bell UH-1D/H constituyeron el Grupo Aéreo VII. El mayor José A. Gutiérrez fue designado jefe. El Escuadrón Gloster estaba organizado con tres escuadrillas y tenía como dotación los últimos quince aviones en servicio operativo.

1970

El 19 de diciembre anterior se había hecho cargo de la VII Brigada Aérea el brigadier Jorge J. Sartorio. El año se inició con la nueva organización: jefe del Escuadrón III (Gloster), mayor José A. Gutiérrez; Primera Escuadrilla, capitán Jorge S. Raimondi, primer teniente Amando N. Medina, tenientes Juan C. Ossa y Guillermo O. Perondi; Segunda Escuadrilla, primeros tenientes Roberto M. Gamen y Jorge I. Igarzábal, tenientes Nelson H. Godoy y Ernesto E. Rodríguez; y Tercera Escuadrilla, primeros tenientes Aldo R. Tomás y Baldomero A. Colom, tenientes Edgardo A. Acosta y Miguel M. Navarro. Personal adscripto: brigadier Jorge J. Sartorio, comodoro José M. Romero, capitán Hermes W. Barbieri y primer teniente Roberto F. Cardoso. Durante el año, pese a ser el último en la vida operativa de los Gloster, se cumplieron los planes de instrucción normalmente: tiro aire-tierra en Mazaruca y aire-aire en Mar del Plata con mangas remolcadas por MS-760 provenientes de la IV Brigada Aérea.

El 9 de Julio, doce Gloster desfilaron por última vez en esa fecha patria en los cielos de Buenos Aires. El 17 de agosto, dos escuadrillas hicieron lo propio en conmemoración de la muerte del general San Martín. El 24 de agosto, en presencia del comandante de Operaciones Aéreas, se realizó un ejercicio de defensa aérea. El CIC Baires del GIVA dirigió la operación. Los A-4B de la V Brigada Aérea actuaron como agresores. Durante el desarrollo, una sección de A-4B fue interceptada por los Gloster y, para evadirlos, continuaron la aproximación a máxima velocidad. El jefe de sección, primer teniente Tomás, quiso demostrar que realmente los había interceptado y siguió “prendido” a la cola de los A-4B. Mientras los perseguía “chaucha a pleno”, desde atrás, su numeral observaba con asombro las manifestaciones de

compresibilidad del veterano Gloster. En tierra se comprobó que los daños estructurales del Gloster de Tomás eran de una severidad tal que motivaron su “descanso” definitivo.

En esa época, el desgaste del material se hizo intolerable. En especial, por las fisuras que se producían en partes sensibles de la estructura, como la zona del ventral y la cuaderna 24, a la altura del comienzo del timón de dirección. Los pilotos debían verificarlas antes y después de cada vuelo empleando marcas de tiza para indicar el comienzo y final de las grietas.

En noviembre, se organizó en la unidad el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra, que se llevó a cabo en el Campo de Tiro Mazaruca. Finalizó el 14 con la entrega de premios a los ganadores de las distintas especialidades.

EL ADIOS

Y así, con esa media sonrisa entre triste y satisfecha, que dibuja el deber cumplido y la toma de conciencia del final de un tiempo irrepetible, concluía la vida operativa de los Gloster. Primer caza de reacción de dotación de la FAA, vanguardia tecnológica que, durante sus largos años de servicio, no sólo fue amado por sus pilotos, sino que constituyó el emblema de un país que todos anhelaban al terminar la década del 40 y gran parte de la del 50. Su nombre quedó registrado en diversos productos de consumo masivo, como los cigarrillos Gloster de la empresa Piccardo o las pastillas para tocadiscos Gloster. Un conjunto musical pretendió simbolizar su modernismo llamándose The Meteors. Muchos comercios quisieron atraer a los clientes engalanando las marquesinas de sus negocios con aquellas siete letras.

Los Gloster también atrajeron a los artistas. Su silueta robusta y armoniosa fue inmortalizada por las paletas excepcionales de dos pintores de renombre como el suboficial armero Gualberto Murillo, en las primeras épocas, y el aviador militar Exequiel Martínez, en el ocaso de la vida útil, cuyas obras se admiran hoy en despachos y salones.

La despedida se previó el 28 de diciembre. El programa, que incluía un vuelo sobre Buenos Aires, debió postergarse para el día siguiente por mal tiempo.

Así llegó el 29 de diciembre de 1970. A las 10.40, despegaron los doce Gloster que restaban en servicio. Pilotos y máquinas: comodoro Romero (C-051); capitanes Raimondi (C-088) y Barbieri (C-099); primeros tenientes Tomás (C-027), Gamen (C-093), Medina (C-029), Igarzábal (C-038) y Colom (C-071); y tenientes Acosta (C-094), Ossa (C-037), Navarro (C-005) y Perondi (C-057).

Despegaron como siempre, como un vuelo más. Las turbinas Rolls Royce Derwent V a plena potencia. Los tanques ventrales cargados al máximo. Las narices romas hendieron el aire. Los fuselajes alargados, las siluetas elípticas de los planos y empenajes llenas de nostalgia y sentimiento, aunque fuese por última vez, sobrevolaron majestuosos los cielos de la Capital Federal y Gran Buenos Aires. Los cazas del Bólide, pasados en años, anécdotas e historias, se despedían para siempre del Río de la Plata. Un río con un aspecto, quizás, distinto al de 1947 pero que, desde entonces, imperturbable, orgulloso de ellos, los había visto desfilar, combatir y envejecer.

Habían transcurrido veintitrés años, cinco meses y dieciocho días desde aquella mañana en que un Gloster despegó por primera vez del suelo argentino. Suelo que recorrió, desde Salta hasta Ushuaia, desde el Plata hasta los Andes, representando con gallardía a la FAA no sólo en el país sino también en Chile, Uruguay y Paraguay. Veintitrés años, cinco meses y dieciocho días actuando o viviendo en hechos históricos desencadenados por su mera presencia o por su acción efectiva. Hechos equivocados o no, pero ejecutados siempre con la convicción de que era lo mejor para la Patria. Veintitrés años, cinco meses y dieciocho días instruyendo y formando pilotos de pura estirpe cazadora, los mejores, los *....no hay quien pueda*.

Regimiento 4 y Regimiento 6 de Caza Interceptora, Grupo 2 y Grupo 3 de Caza Interceptora, Grupo 2 y Grupo 3 de Caza Bombardeo, Escuadrón III del Grupo Operaciones VII y el Gloster Meteor Mk-IV fueron inseparables, un mismo sentimiento, una misma acción, un mismo amor.