

CAPÍTULO VII

A-4C SKYHAWK

1975 - 1999



Escuadrón A-4C



Mientras se remanufacturaban los A-4C en el Área de Material Río IV, se confeccionó su emblema. La idea se remontaba a los tiempos del entrenamiento con los A-4B en EE. UU.

Uno de los instructores, héroe de guerra en Corea, usaba un escudo cuyo lema decía "REGRESAD CON HONOR". Se adoptó el lema y se adaptó la idea: un halcón peregrino levantando vuelo en los cielos de la Cruz del Sur. Fue llevado por los pilotos en sus buzos de vuelo, con un pañuelo de cuello color naranja, y pintado en los aviones del Escuadrón A-4C de la IV Brigada Aérea, luego del C-5 de la V Brigada Aérea, hasta su desactivación en 1999. El precepto del lema fue premonitorio del desempeño del Escuadrón en los cielos de Malvinas. Los pilotos de A-4C "REGRESARON CON HONOR". Con posterioridad al conflicto, se le agregó la Barra del Bautismo de Fuego y los laureles de la gloria.

A-4C SKYHAWK SEGUNDA GENERACIÓN

1974

Nace el Proyecto A-4C

A la hora de reemplazar a los F-86F, el rendimiento demostrado por los A-4B Skyhawk influyó en la decisión de los mandos de la FAA para seleccionar el modelo A-4C. A esta segunda generación de Skyhawk la caracterizaba su capacidad todo tiempo, gracias al radar táctico AN/APG-53 que permitía el seguimiento del perfil del terreno, el vuelo bajo en zonas de montaña y obtener distancias de tiro en condiciones instrumentales. Al radar lo complementaba un Director de Indicación de Actitud, tipo universal, marca AJB-3, esclavo a una central giroscópica, en cuyo indicador de cabina, la posición del avión se integraba con información de VOR/ILS, con un horizonte artificial de emergencia tipo Sand-By y con un radio altímetro hasta los 5.000 pies.

Se adquirieron a Lockheed Air Services veinticinco A-4C, que poseían cinco puntos de suspensión en lugar de los tres del modelo B. Un programador de tiro (AWE-1), operado desde la cabina, facilitaba el empleo de la gran variedad de configuraciones con que se lo podía cargar. Por otro lado, las dos estaciones Aero 20, adicionales, casi en los extremos del ala, aptas para misiles y bombas, aumentaban en 500 kilogramos la capacidad portante con relación a los B. La mayor carga no afectaba las prestaciones de los C, debido al motor más potente que equipaba: el J-65 W-20 de 7.300 libras de empuje, contra las 6.700 libras del J-65 W-16-A del A-4B.

Además, el A-4C poseía piloto automático táctico, toda una novedad para los cazadores, que funcionaba independizado de las ayudas radioeléctricas, incorporaba los modos rumbo prefijado, mantenimiento de altitud y de la posición de palanca de comando de vuelo permitiendo hacer maniobras de combate tipo *chandelles* o picadas. El tanque de oxígeno líquido de 10 litros duplicaba la capacidad del equipado a los A-4B, y aumentaba su autonomía con reabastecimiento en vuelo.

El Proyecto A-4C se creó con dependencia directa del comandante de Operaciones Aéreas. Se le asignó como tarea “coordinar las acciones entre los distintos ámbitos involucrados, para remanufacturar en el país el material Skyhawk A-4C, en proceso de adquisición, y ponerlo en condiciones operativas en el menor tiempo posible”. Se designó jefe del proyecto al vicecomodoro Juan C. Gabarret.

El A-4C era la versión más popular de los modelos A-4 y el más querido por los pilotos. Para la FAA representaba la posibilidad de equiparse con un cazabombardero de gran radio de acción, sin limitaciones climáticas ni horarias, único en América del Sur. La formidable capacidad de ataque lo convertiría en un importante factor disuasorio. Así como el F-86F había producido un salto cualitativo y mejorado drásticamente la eficiencia operacional, el A-4C potenciaría la aptitud todo tiempo a gran distancia.

El upgrade de los A-4C

La experiencia adquirida por el Área de Material Río IV y la V Brigada Aérea, después de varios años de operación con los A-4B, permitió conformar una comisión capacitada para seleccionar en EE.UU. el material aéreo a adquirir. Se decidió constituir el equipo con un piloto experimentado del Grupo 5 de Caza y personal técnico del Área especializado en las inspecciones mayores de los A-4.

La comisión estuvo a cargo del vicecomodoro, ingeniero aeronáutico, Juan F. Fernández e integrada por el piloto de A-4B, capitán Ricardo R. Arias, el suboficial mayor Antonio F. Martínez, y los técnicos civiles Julio C. Ruiz, Emilio Ghiglione, Pablo Rocuzzo y Julio Miguel. Estos hombres se trasladaron a principios de agosto a la Base Aérea de Davis Mountain en Tucson - Arizona.

El mayor retirado Ricardo R. Arias recuerda al respecto:

Fue tremendo el impacto que nos produjo cuando, al entrar en el circuito de aterrizaje de dicha base, desde el avión que nos llevaba desde Los Ángeles vimos, distribuidos perfectamente sobre la arena que la rodeaba, más de 5.000 aviones de distintos tipos y tamaños. Ese material, que en ese momento eran una reserva estratégica, había sido traído en vuelo desde su último destino. Al llegar se le había efectuado un tratamiento preventivo al planeador, equipamiento y motores, y sellado exteriormente. Finalmente, se los había colocado sobre maderas apoyadas en la arena.

Considerando la cantidad de A-4C en venta, luego de analizar exhaustivamente sus antecedentes, para seleccionarlos tomamos como base los siguientes criterios: equipamientos similares y unos veinte boletines mandatorios que deberían estar cumplimentados y cuyos costos de realización eran realmente elevados. De esta forma, revisamos en detalle un gran número de historiales (alrededor de 1.500 páginas para cada avión), hasta lograr una cantidad adecuada para efectuar su inspección. Las inspecciones

implicaban la rotura del sellado del avión, por lo cual, si luego era desechado, representaba un gasto adicional para efectuar nuevamente todo el proceso de preservación y sellado. Por ese motivo el estudio previo tuvo gran importancia.

Iniciada la revisión de los aviones se encontraron que en su interior se habían guardado repuestos importantes de alto costo (como unidades Drive) y herramientas especiales. Todo ello hizo que la tarea de la comisión fuera relevante para el armado, inspección y rehabilitación posterior en Río Cuarto. Entre los hechos interesantes de recordar, destaco la amistad lograda entre nuestros técnicos y el personal de los depósitos. Esta relación permitió que muchos de estos repuestos y herramientas, que venían con los aviones, fueran cambiados por otros en mejor estado o nuevos.

Seleccionados los veinticinco aviones, los últimos días de septiembre 1974, el capitán Arias, el suboficial mayor Martínez y los agentes civiles Rocuzzo, Miguel y Ghiglione regresaron. Permanecieron en Tucson el vicecomodoro Fernández y el personal superior Ruiz hasta fines de enero de 1975 trabajando con el personal de Lockheed Air Services para supervisar el desarmado y encajonado de los aviones que serían trasladados por barco a Buenos Aires y por tierra, al Área de Material Río IV.

1975

A pesar de la tarea realizada en Tucson, el material tenía sus buenas horas de vuelo, equipos fuera de servicio y carencia, en algunos casos, de documentación técnica de consulta. No obstante, los especialistas asignados al Proyecto no se desanimaron y trabajaron sin descanso tratando de solucionar los problemas más complejos. Su entusiasmo y dedicación permitió alcanzar metas que parecían imposibles. Sin embargo, tropezaron con barreras insalvables. Con los equipos más sofisticados, sin repuestos ni manuales, no podían hacer milagros. Aunque, con notable habilidad lograron hacer funcionar un radar APG y un LABS, colocarles una mira nueva y adicionarles un ADF que, originalmente, no poseía.

La mira de tiro Ferranti fue una agradable sorpresa, por cuanto había sido requerida por la V Brigada para los A-4B. Llegaron técnicos ingleses que colaboraron en la instalación. Luego de varias pruebas, los resultados fueron alentadores. El nuevo dispositivo de puntería permitió, posteriormente, adiestrar a los pilotos en tiro aire-aire y explotar las excelentes condiciones de los A-4, en combates debajo de 6.000 metros. A pesar de ser un equipo moderno, la instalación del ADF fue un problema mayúsculo porque la colocación de la antena en este avión, muy compacto y lleno de equipos, generaba muchísimas interferencias.

Luego de arduos trabajos, con la colaboración de técnicos norteamericanos, se encontró la solución.

El avión quedó provisto con ADF, VOR/ILS, mira de tiro Ferranti, piloto automático y reabastecimiento en vuelo. Faltaban varios equipos originales, muy esperados por los pilotos, como el sistema de bombardeo a baja altura AN/AJB-3 que, posiblemente por razones políticas, habían sido removidos en los EE.UU.

El vicecomodoro Gabarret fue nombrado jefe del Escuadrón A-4C, a implementarse el año siguiente en la IV Brigada Aérea; y, por este motivo, rehabilitado en A-4B. Además, fueron designados ocho oficiales de Villa Reynolds para integrar el nuevo organismo: los capitanes Alejandro C. Torales, Carlos A. Oliva, Gustavo A. Piuma Justo y Gilberto H. Oliva; y los primeros tenientes Alberto Kajihara, Fernando A. Castellano, Jorge O. García y Jorge C. Dellepiane.

Inicialmente, la V Brigada Aérea proveyó los equipos de apoyo a Mendoza, para permitir operar a los A-4C. El 4 de diciembre, voló el primero de ellos. El vicecomodoro Gabarret lo describió con estas palabras:

Eran las diez de una mañana luminosa, de puro sol en el Área de Material Río IV. Recuerdo que decolé con el C- 305 para realizar el primer vuelo de comprobación; a su vez, el primero de un A-4C en el país. El avión volaba soberbio y respondía a los mandos dócilmente. Comprobé que los sistemas no presentaban inconvenientes. El momento culminante fue cuando conecté el piloto automático. Funcionaba, me parecía increíble. Una y otra vez, me repetía: “¡Lo logramos y lo logramos en la Argentina!” Fue emocionante. Dicen que la realidad supera a la ficción.

Días más tarde, también en Río Cuarto, efectuaron el primer vuelo: el 10 de diciembre, capitán Torales; el 11, capitanes Carlos Oliva y Piuma Justo y primeros tenientes Kajihara, Castellano y García; el

17, primer teniente Dellepiane. El 6 de febrero del año siguiente, lo haría el capitán Gilberto Oliva.

Durante la estadía en aquella unidad, los pilotos comenzaron a pergeñar el escudo del Escuadrón, entre otras tareas. Un día, el capitán Torales presentó al vicecomodoro Gabarret un libro con los escudos de las unidades aéreas de otros países. Con gran emoción, reconoció el emblema que, en 1966, tenía el *commander* Lavra en la habitación del Casino de Oficiales, cuando Gabarret hizo el curso de A-4B en Olathe.

Lavra es un héroe de guerra cuya vida y acciones fueron recogidas por diferentes revistas, entre ellas, *Selecciones* que las tradujo a varios idiomas. A pesar de ser uno de los hombres más condecorados de EE.UU., era increíblemente sencillo; brindó a los argentinos una amistad y un afecto poco comunes. Sostenía que los pilotos de caza eran todos iguales, no importaba si volaban en la fuerza aérea o en la marina; si eran alemanes, franceses, norteamericanos o argentinos. Los instaba a que adoptaran la canción “No hay pilotos de caza en el infierno” que cantaban los cazadores en el mundo entero, en todas las lenguas y, señalando el escudo que estaba en la pared, agregaba: “Y que regresen con honor”. Inspirado en ese recuerdo nació el escudo y su lema. Formado por dos campos: en el superior, el perfil blanco de un halcón entero sobre fondo dorado; en el inferior, la Cruz del Sur sobre fondo negro. En el borde superior, el lema: “Regresad con Honor”.

Es de hacer notar que, en los primeros vuelos, se observaron numerosas fallas del mecanismo giroscópico del horizonte artificial AJB-3 y del indicador electrónico de rumbo RMI, a causa del deficiente estado del cableado original. Por esa razón, el Área de Material Río IV decidió reemplazarlo para la totalidad de los sistemas.

1976

Los A-4C en la IV Brigada Aérea

El brigadier José C. González Castro comandaba la IV Brigada Aérea; el comodoro David E. Giosa, el Grupo Operaciones IV; de acuerdo con lo previsto, el vicecomodoro Juan C. Gabarret se hizo cargo del Escuadrón A-4C. Las escuadrillas de este último fueron conformadas por los capitanes Gustavo A. Piuma Justo, Gilberto E. Oliva, Luis G. Kettle y Juan J. Lupiáñez; los primeros tenientes Alberto Kajihara, Fernando A. Castellano, Jorge O. García y Jorge C. Dellepiane; y los tenientes Carlos A. Musso, Reinaldo P. Vitale, Pedro L. Crouzelles y Luis A. Demierre. Adscriptos: el comodoro Giosa, el vicecomodoro Juan Manuel Correa Cuenca y los capitanes Alejandro C. Torales y Carlos A. Oliva.

Para aumentar su capacidad de autodefensa se compraron misiles Shaffrir de origen israelí. En Río Cuarto, se debieron desarmar los aviones terminados, y retirar el cableado empleado con los Sidewinder e instalar el nuevo. Estas tareas demoraron las entregas.

El 16 de marzo, en la IV Brigada Aérea, se puso en funcionamiento la planta para producción del oxígeno líquido destinado a los A-4C. Días después, los cabos principales Mario E. Vilches y José P. Torino fueron comisionados a la Base Aeronaval Pensacola (Florida, EE.UU.) para realizar los cursos de Piloto Automático y de AJ-B3, respectivamente.

A fines de marzo, el Área de Material tenía los primeros seis aviones listos para ser entregados. El 5 de abril, recibió la orden de trasladarlos a la IV Brigada Aérea. El miércoles 7, a las 18.30, decolaron seis A-4C rumbo a su nueva casa. El brigadier Gabarret recuerda la ocasión:

Era una maravillosa tarde de otoño, sin una sola nube. La formación hizo un pasaje sobre el Área de Material, que tan bien los había acogido; bordeó la ciudad y puso rumbo al Oeste, proa al sol poniente. A bordo, los pilotos, con una sensación de felicidad suprema, volaban un avión notable, cargado de historia y remanufacturado en el país por la FAA. La escuadrilla arribó a Mendoza con las últimas luces. En el aire calmo del atardecer cuyano, los aviones hicieron un pasaje a gran velocidad; y otro, en formación cerrada, integrada por dos flechas de tres. Luego, se escalonaron a la derecha e iniciaron la maniobra de aterrizaje. Los efectivos de la Brigada los esperaban formados. Diez años después de aquel 31 de octubre de 1966 en que, procedentes de EE.UU., los queridos A-4B habían aterrizado por primera vez en Villa Reynolds, los A-4C llegaban a Mendoza. Al día siguiente, se comenzó a operar y a completar la instalación del Escuadrón que, como siempre ocurre, requiere un tiempo para ponerlo a punto.

El 29 de abril, el comodoro Giosa realizó el primer vuelo en A-4C.

El 10 de mayo, los agregados aeronáuticos acreditados en el país visitaron el Escuadrón; y el 25, con motivo de los actos conmemorativos del aniversario de la Patria, una escuadrilla de A-4C desfiló sobre la ciudad de Mendoza, por primera vez.

El 27 de junio, el comandante en jefe, brigadier general Orlando R. Agosti, y el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Miguel A. Ossés, visitaron la unidad y presidieron la ceremonia de

los “solos” de los nuevos pilotos de A-4C, capitanes Kettle y Lupiáñez; y tenientes Musso, Vitale, Cruzeilles y Demierre. Los visitantes entregaron los diplomas y se firmó el Libro de Oro.

El 5 de julio, el brigadier mayor Ossés regresó a la unidad para inspeccionarla; y el 26, la visitó una delegación de oficiales de la USAF.

Para el Día de la Fuerza Aérea, el 10 de agosto, dos escuadrillas desfilaron sobre Mendoza; el 17, otra escuadrilla sobrevoló el Cerro de la Gloria durante los actos conmemorativos del aniversario de la muerte del General San Martín.

El 29 de septiembre, el teniente Pedro L. Cruzeilles se accidentó en el C-308 y falleció. Debía realizar un vuelo de comprobación de autonomía en versión Bravo (tanques internos completos más media carga de tanques externos). Se supone que intentó hacer una pasada baja sobre un puesto de Gendarmería, uno de los puntos del triángulo a sobrevolar. El peso excesivo del avión y la altura del lugar se confabularon en su contra. En esos casos, los A-4C no perdonaban.

El 10 de noviembre, el presidente de la Nación visitó la capital mendocina; una escuadrilla lo escoltó al arribo y a la partida.

El 14 de diciembre, voló el “solo” el vicecomodoro Correa Cuenca. Al finalizar el año, el Escuadrón había recibido de Río Cuarto diecinueve aviones.

1977

El brigadier José C. González Castro continuaba al frente de la IV Brigada Aérea. El comodoro Augusto J. Hughes fue designado jefe de Grupo Operaciones IV y el vicecomodoro Juan C. Gabarret siguió al mando del Escuadrón A-4C. En las escuadrillas revistaban los capitanes Gustavo A. Piuma Justo, Gilberto H. Oliva, Luis G. Kettle, Juan J. Lupiáñez, Carlos A. Morillo y Marcos G. Martínez; los primeros tenientes Fernando A. Castellano, Jorge O. García, Jorge C. Dellepiane, Carlos A. Musso, Luis A. Puga, Jorge A. Pierini y Valentín Acosta; y los tenientes Reinaldo P. Vitale, Luis A. Demierre, Carlos A. Moreno, Álvaro L. Pérez, Mariano A. Velasco, Normando Costantino, José L. Gabari Zoco y Eduardo González. Volarían como adscriptos el brigadier González Castro, el comodoro Hughes, el vicecomodoro Juan Manuel Correa Cuenca, el mayor Raúl Quiroga; los capitanes Alejandro C. Torales, Carlos A. Oliva y Alberto A. Catalá; y los primeros tenientes Alberto Kajihara, Carlos A. Maffeis y Raúl A. Gambandé. El 10 de febrero, realizaron su primer vuelo el mayor Quiroga y el teniente Moreno.

De acuerdo con lo planeado por el Comando de Operaciones, el Escuadrón A-4C debía desplegar y operar en el remozado aeródromo de Gobernador Gregores, estratégicamente ubicado en el centro de la Patagonia. Como era normal, se efectuó un reconocimiento previo. Para aterrizar con reactores de combate, poco tiempo antes la pista había sido alargada y reparada con una nueva capa asfáltica. Pero, se desconocían los valores soporte. En el caso del A-4C, son importantes por la elevada concentración de peso sobre la angosta banda de rodamiento de las cubiertas de alta presión. El aeródromo, además de ser precario, tenía una plataforma de escasa superficie y las instalaciones muy reducidas. El material de apoyo debería permanecer a la intemperie. Los despliegues en temporada invernal se complicarían. Pese a todo, lo más preocupante era la pista y el acceso: donde terminaba la carpeta asfáltica podía verse un colchón de tierra arenosa y esponjosa. A manera de ensayo, se clavó una varilla metálica en distintos lugares y se constató que penetraba con sospechosa facilidad.

De regreso a Mendoza, se solicitó probar la operación en dicha pista con un avión. A Gobernador Gregores viajó el jefe de la Brigada, brigadier González Castro, con un reducido equipo de apoyo. Previa escala en Comodoro Rivadavia, el jefe de escuadrón efectuaría la prueba en un A-4C con sólo los tanques internos cargados (versión Alfa).

El brigadier Gabarret recuerda que desde el aire, la pista lucía perfecta, de buena longitud y orientada con el viento predominante. El día estaba claro ilimitado y el viento era de 20 nudos. Tras posarse suavemente, el piloto comenzó a sentir una sensación similar a andar en bicicleta sobre un médano. Quiso rodar hasta la plataforma y debió hacerlo con bastante potencia. Luego de estacionar, se observó que una huella de profundidad variable había marcado el recorrido. Se colocaron rápidamente unas planchas de acero debajo de las ruedas, para evitar el hundimiento.

Para el despegue, se cargó el avión con el combustible indispensable para llegar a Comodoro Rivadavia. El rodaje se hizo con precaución, por cuanto se debía aplicar una potencia desacostumbrada y no detenerse por el riesgo de hundirse; los spoilers, abiertos debido al fuerte viento cruzado que se había levantado. Al alcanzar la cabecera, procurando no dejar de rodar en ningún momento, el piloto giró con toda la amplitud que le permitió la pista. No obstante, por el menor radio de viraje, la rueda izquierda se hundió peligrosamente. Después de enfrentar el avión con potencia máxima, sin permitir que se frenara, inició la carrera de despegue. Pese a transcurrir eternos segundos a pleno, no lograba velocidad. Sólo pasada la mitad de la pista, se sintió que el A-4C tomaba sustentación y comenzaba a sacar las ruedas de aquel “chocolate”. De golpe, fue como si le hubieran encendido *jatos*¹.

¹ *Jatos*: cohetes auxiliares de despegue

Liviano y con sus 8.400 libras de empuje, libre del empasto que lo adhería al piso, salió catapultado. Una vez más, el Halconcito se había portado. Posteriormente, se eligió San Julián como aeródromo de despliegue para el Escuadrón A-4C, previas modificaciones a la infraestructura.

A días de regresar de Gobernador Gregores, el 17 de febrero, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Miguel A. Ossés, inspeccionó la unidad. Se le informaron las novedades y la necesidad de incrementar el adiestramiento en vuelo por instrumentos para alcanzar la calificación de “todo tiempo”. El Comando aprobó elevar, de dieciséis a veinte, las horas de vuelo mensuales por piloto.

El 1 de marzo con motivo del 163.º aniversario del fallecimiento de Jorge Newbery en un accidente aéreo en Los Tamarindos, una escuadrilla de A-4C efectuó un pasaje sobre la Plaza San Martín de Mendoza durante los actos conmemorativos.

Abril fue el mes de los primeros vuelos de la mayoría del personal recién destinado. El 4, volaron los capitanes Catalá, Morillo y Martínez; y los primeros tenientes Puga, Pierini y Acosta. El comodoro Hughes, el 14 de abril. Y el 20, el primer teniente Gambandé, los tenientes Pérez, Velasco, Costantino, Gabari Zoco y González. Como cierre de este abril de intensa actividad, el 28, el Estado Mayor del Comando de Operaciones inspeccionó la unidad.

El 20 de mayo, el jefe de la IV Brigada Aérea, un cazador de la talla del brigadier González Castro, que en 1967 cuando llegaron los primeros A-4B a sobrevolar Buenos Aires los desafió en velocidad con su antiguo y venerado Gloster Meteor, voló por primera vez en A-4C. ¿Habrá extrañado el inefable Pepe la ruda nobleza de aquellos viejos reactores, la anilla de la palanca de los comandos mecánicos, el chistido del sistema a aire de los frenos?

El 25 de mayo, para el aniversario de la Revolución de Mayo, dos escuadrillas desfilaron sobre la ciudad de Mendoza.

A mitad de año, la pista del aeropuerto El Plumerillo permaneció cerrada para efectuarle una reparación general. Por esta razón, se programó el Operativo “Cóndor” que preveía el traslado del Escuadrón A-4C a Río Cuarto. A partir del 1 de julio, el adiestramiento aéreo continuó en dicha unidad. La instrucción se efectuó con las incomodidades propias de la ausencia de instalaciones para el Grupo Aéreo. Sin embargo, gracias a la buena voluntad de los pilotos y la cooperación del personal del Área se solucionaron las deficiencias.

El 2 septiembre, según los Planes de Instrucción, se inició el adiestramiento nocturno. Algunos aviadores aún no habían volado de noche en monoplaneo. Además, la zona era poco familiar y tenía escasas referencias visuales. Como medida precautoria, el jefe de escuadrón decidió cambiar el tema de navegación triangular previsto por un vuelo en secciones. Se decolaba en formación, el guía volaba por instrumentos, el numeral hacía de seguridad y, a mitad del turno, cambiaban de puesto. Debían dirigirse a Córdoba y practicar entradas VOR/ILS. Se apreciaba que era un tema sencillo, con muchas ayudas. Antes de despegar, sintonizaban la emisora cordobesa LV 10, que se recibía fuerte y claro, y el VOR del aeropuerto Córdoba, que entraba desde el mismo carreteo en Río Cuarto. Córdoba estaba a 80 millas y el resplandor de sus luces se veía apenas se tomaba altura.

El jefe de escuadrón efectuó un vuelo de verificación en versión Alfa. Controló la meteorología, el estado del balizamiento y luego se comunicó con Córdoba para asegurarse que los esperaban, de acuerdo con lo requerido. Villa Reynolds también mantenía todo dispuesto para dar apoyo terrestre ante una eventual alternativa. Una vez aterrizado, Gabarret dio el visto bueno y comenzaron a despegar las secciones. Una tras otra iban y regresaban, sin novedad.

Sin embargo, una sección, compuesta por el teniente Vitale y el primer teniente Acosta a bordo del C-317 y C-316, respectivamente, no regresó. No se habían comunicado con ninguno de los controles citados. Transcurrieron horas de incertidumbre. Cuando ya se pensaba lo peor, llegó el aviso de que se habían extraviado y que, al agotárseles el combustible, se habían eyectado. Ambos salvaron la vida; sólo el teniente Vitale sufrió heridas leves. Los aviones, en cambio, se destruyeron en las cercanías de las localidades de Luis Palacios y Aldao (Santa Fe).

El 23 de diciembre, finalizó el operativo y el Escuadrón regresó a Mendoza, con seis aviones más porque el Área de Material había completado la dotación prevista.

Las miras electrónicas Ferranti adquiridas para reemplazar las originales tuvieron, inicialmente, muchos problemas. Con frecuencia, salían de servicio por mala regulación de la sensibilidad de los actuadores electrónicos (el banco de pruebas llegó más tarde y los técnicos de Quilmes demoraron en calibrarlas). Como consecuencia, a fin de cumplir los temas de tiro y bombardeo hubo que reemplazarlas por miras fijas.

Durante este año, se comenzó a practicar combate aéreo con aviones de diferentes *performances*. El Escuadrón A-4C combatió contra los M-III, F-86F y MS-760.

1978

El brigadier José C. González Castro continuó al frente de la IV Brigada Aérea. El comodoro Juan

J. Ahets Etcheberry fue nombrado jefe del Grupo Operaciones IV y el vicecomodoro Juan Manuel Correa Cuenca, jefe del Escuadrón A-4C.

Las escuadrillas estuvieron conformadas por los capitanes Carlos A. Oliva, Gilberto H. Oliva, Gustavo A. Piuma Justo, Alfonso Ruggiero, Alberto A. Catalá, Carlos A. Morillo, Alberto Kajihara, Luis A. Puga y Fernando A. Castellano; los primeros tenientes Jorge A. Pierini, Carlos A. Maffeis, Carlos A. Musso, Jorge R. Gatti, Jorge O. García, Jorge C. Dellepiane, Luis A. Demierre y Carlos A. Moreno; y el teniente José D. Vázquez. Como adscriptos volaron el brigadier González Castro; el comodoro Ahets Etcheberry; los mayores Raúl Quiroga, Jorge G. Recalde, Joaquín P. Solaberrieta y Norberto I. Razquín; el capitán Jorge E. Baravalle; los primeros tenientes Guillermo R. Siri y Mario J. Caffaratti; y los tenientes Álvaro L. Pérez, Mariano A. Velasco, Normando Costantino, José L. Gabari Zoco y Eduardo González.

El 19 de enero, dos escuadrillas escoltaron al presidente chileno, que viajó a Mendoza para entrevistarse con su par argentino, a fin de encontrar una solución al fallo arbitral por la posesión de las islas Picton, Lennox y Nueva, desfavorable para los intereses de la Nación.

El 1 de marzo, una escuadrilla sobrevoló el monumento a Newbery en el aniversario de su fallecimiento. El 10, voló el “solo” el capitán Ruggiero; el 15, el primer teniente Gatti y el teniente Vázquez; y finalmente, el 28, el mayor Recalde.

El 5 de abril, en el 160.º aniversario de la Batalla de Maipú, una escuadrilla efectuó un pasaje en el acto realizado en el Cerro de la Gloria. El 11, realizó su primer vuelo el comodoro Ahets Etcheberry.

Como parte de las tareas de alistamiento ante un eventual enfrentamiento armado con Chile, y con el doble propósito de comprobar el armamento y exhibir al público interno y externo el nivel operativo alcanzado por la FAA, el Comando de Operaciones ordenó al Grupo Operaciones IV organizar, coordinar y conducir una demostración de fuego. El operativo se cumplió el 10 de mayo. Participaron todas las unidades de combate, con armamento de guerra sobre blancos construidos en el Campo de Tiro Las Lajas. Las escuadrillas operaron desde Mendoza. Durante treinta minutos, cuarenta y cuatro aviones descargaron en forma continua cañones, bombas y cohetes, ante la presencia de las más altas autoridades nacionales.

Entre el 24 de mayo y el 10 de junio, el teniente coronel de la Fuerza Aérea de Israel, Shlomo Shapira, de gran experiencia en la guerra contra los árabes, dictó un curso teórico práctico de empleo del misil de combate Shaffrir, que tendría gran valor en el futuro. El oficial fue habilitado en A-4C el 29; luego de impartir algunas nociones teóricas, instruyó en combate a los pilotos del Escuadrón.

El 25 de Mayo, el Escuadrón A-4C participó en Mendoza del desfile aéreo organizado para conmemorar la fiesta patria. Días después, el 30 de mayo, dos escuadrillas de A-4C junto con otras unidades de la FAA intervinieron en el gran ejercicio de comprobación de armamento, organizado por el Comando de Operaciones Aéreas en el Campo de Tiro Antuna.

También en mayo, pese a la falta de repuestos y bancos de prueba adecuados, con gran esfuerzo, el Grupo Técnico 4 puso en servicio los radares de dos A-4C. Durante la evaluación, se vivieron ciertas experiencias riesgosas que indujeron a declararlo no confiable. A baja altura, por instrumentos y con llovizna suave, dentro de los valles cordilleranos, la pantalla se empastaba peligrosamente.

Imbuido de la responsabilidad que le competía como nuevo elemento operativo, el Escuadrón aceleró la preparación para la guerra. Entre otras tareas, cabe destacar la traducción del Manual Táctico con adaptación de las tablas de bombas nacionales y extranjeras, y de la Lista de Control de Procedimientos Tácticos de Bolsillo. Estos documentos representaron una sensible mejora en la instrucción en tierra y la posibilidad de redefinir en vuelo, en forma rápida, las condiciones de tiro ante una reasignación del blanco. Incorporaron al compendio todas las armas lanzables de fabricación nacional y de procedencia no americana recientemente adquiridas; además, una tabla de compatibilidades de espoletas.

Con motivo de la visita a Mendoza del primer mandatario de la Nación, se escoltó el avión presidencial.

Durante un vuelo de instrucción, el 13 de junio, mientras efectuaba una práctica de tiro en el Campo de Las Lajas, se le plantó el motor al teniente Vázquez. El piloto se eyectó y resultó ileso; el C-306 se destruyó al impactar.

El 20 de Junio, día de la tradicional Jura de la Bandera de los soldados de la clase incorporada, una escuadrilla realizó un pasaje sobre la plaza de Las Heras, donde se realizaba la ceremonia. Y el 9 de Julio, para dar comienzo a los actos conmemorativos del 162.º aniversario de la Independencia, dos escuadrillas sobrevolaron la Plaza San Martín.

El 19 de julio, una escuadrilla de A-4C participó en un ejercicio de aerocooperación con la VIII Brigada de Infantería. El 24, otra escuadrilla probó las bombas de alta velocidad Mk-82 con espoletas de retardo 000 y 025 milisegundos, en el Campo de Tiro Las Lajas. A fines de julio, una delegación de la Academia del Aire de la USAF visitó la unidad y presencié una demostración aérea.

Otra de las innovaciones tácticas que se introdujo este año fue la práctica del circuito de bombardeo en picada de gran altura, llamado jocosamente por los pilotos “el estratosférico”. Diseñado para tirar fuera del alcance de los misiles S-A, se iniciaba desde 28.000 pies, con 60º de ángulo de picada, y se restablecía por

encima de los 17.000 pies. Al principio, la dispersión era excesiva, pero con el adiestramiento se redujo hasta obtener un error circular aceptable.

En agosto el Escuadrón intervino en varias ceremonias:

- Entre el 8 y el 11, dos escuadrillas desplegaron a la III Brigada Aérea y se sumaron a los actos conmemorativos del aniversario de la Fuerza Aérea.
- El 17, una escuadrilla desfiló sobre el Cerro de la Gloria, con motivo del aniversario del fallecimiento del General San Martín.
- El 28, el Aeroclub Rivadavia organizó un festival aéreo. Una escuadrilla ofreció una exhibición de acrobacia.

De modo similar a otras unidades operativas, el Escuadrón A-4C aportó un nutrido contingente de pilotos para constituir el grupo aéreo que nacería con la compra del sistema de armas Mirage 5 Dagger. El 28 de agosto, les salió el pase a la VIII Brigada Aérea a los capitanes Kajihara y Puga; a los primeros tenientes Maffeis, Musso, Gatti y Dellepiane.

El 5 de septiembre, un escuadrón desplegó a Río Gallegos en cumplimiento de un operativo ordenado por el Comando de Operaciones Aéreas.

Para la inauguración de un monumento al general José de San Martín en la plaza de Luján de Cuyo, el 9 de septiembre, una escuadrilla efectuó un pasaje.

El 15 de septiembre, los mayores Solaberrieta y Razquín, el capitán Baravalle y los primeros tenientes Siri y Cafaratti hicieron el primer vuelo. A partir del 18, de acuerdo con lo programado por el Comando de Operaciones Aéreas, el Grupo Operaciones 4 desarrolló en sus instalaciones un Simposio sobre Táctica Aire-Aire, Aire-Tierra, Artillería Antiaérea y Radar. Intervinieron pilotos y especialistas de las brigadas aéreas II, IV, V, VII y VIII, de la Escuela de Aviación Militar y de las bases aéreas militares Tandil y Reconquista. El agregado naval de Estados Unidos, ex piloto de A-4C en su país, el 1 de octubre expuso en el auditorio de la unidad su experiencia durante la Guerra de Vietnam.

El 10 de octubre, operando desde la Base Aeronaval Comandante Espora, con el apoyo de la Armada, el vicecomodoro Correa Cuenca y el teniente Pérez ensayaron los misiles Shaffrir, con resultados satisfactorios. Se buscó determinar: 1) capacidad y alcance de detección; 2) lanzamiento y trayectoria del misil; 3) seguimiento y funcionamiento de la espoleta de proximidad.

Entre el 15 y el 19, para hacer vuelos de comprobación, se ordenó al Escuadrón Aeromóvil A-4C realizar un despliegue reducido al aeródromo de campaña montado por la unidad en el aeropuerto de San Julián. Se ensayaron las configuraciones de armamento previstas en los planes de guerra adquiriendo, por primera vez, experiencias reales en estas operaciones. Las enseñanzas sirvieron para mejorar e incrementar acciones futuras, tanto en lo logístico como en lo operativo.

El 15, la primera escuadrilla volaba hacia San Julián. Las condiciones del tiempo se presentaban críticas, con la agravante de que la única ayuda de aquel aeródromo era un simple radiofaro. El jefe de escuadrilla, con autorización del jefe de grupo, previo a comunicarse y solicitar apoyo a la 3ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Armada en Comandante Espora, decidió aterrizar y efectuar una escala técnica. Recargaron combustible y oxígeno con celeridad; despegaron de esa base y arribaron a San Julián, sin novedad, con la tranquilidad de disponer aún de autonomía suficiente para volar a alternativas con radioayudas más confiables, como Río Gallegos y Comodoro Rivadavia. Debido a que se trataba de un movimiento secreto, no se había confeccionado Plan de Vuelo ni informado la escala en Espora. El Comando de Operaciones, cuando se enteró de la hora de arribo, no entendió por qué con un A-4C habían tardado más de 6h 30min en el trayecto Mendoza - San Julián. En San Julián, se desempeñaban como jefe de Operaciones el vicecomodoro Correa Cuenca y como jefe de escuadrilla, el mayor Quiroga.

A fines de octubre, las relaciones con Chile se tensaron y se multiplicaron las medidas de alistamiento. El 1 de noviembre, fue creado oficialmente el Escuadrón Aeromóvil A-4C. El 8, se aceleró la instrucción para alcanzar su máxima capacidad operativa. El 11, se rehabilitó al capitán Castellano y a los primeros tenientes Jorge O. García, Moreno y Demierre, que a principios de año habían pasado a desempeñarse como instructores en los escuadrones de MS-760. Debido a la experiencia anterior, se dio la orden de rehabilitarlos con un vuelo local y nombrarlos jefes de sección. Como el tiempo apremiaba y para ambas cosas era muy poco un simple vuelo de pilotaje, los jefes de escuadrilla decidieron ampliar el tema incluyendo una navegación táctica. El brigadier Demierre comenta su experiencia:

Ruggiero, que debía guiarme, me hizo preparar la navegación rasante desde Mendoza hasta Desaguadero y Encón, con regreso, para efectuar un ataque simulado a la pista de Mendoza. Con el remanente de combustible pensábamos practicar circuitos de pista. Lo que no tuvimos en cuenta fue que, tras diez meses de volar los MS-760 a 240 nudos, es decir, a 4 millas por minuto, pasaba a volar rasante a 420 nudos, o sea 7 millas por minuto. Esto implicaba casi el doble de velocidad y necesitaba un tiempo de adaptación. La navegación fue normal en los dos primeros tramos, pero, en mi cabina, no me alcanzaban las manos ni el espacio físico para desplegar las cartas, ni la velocidad mental para adaptarme al cambio. Así fue que, al llegar a Encón, mientras estudiaba la carta, levanté la vista y me encontré con la torre de la antena de

la policía frente a mis ojos. Con un violento “palancazo” atrás pude evitar la torre, pero no la antena. La golpeé con el ala y el tanque desprendible derecho (luego me enteré que la torre tenía 42 metros y la antena sólo 3 metros). Por un agujero en el tanque comenzó a salir combustible pulverizado como si fuera humo. Alarmado, Ruggiero me ordenó eyectarme en varias ocasiones. Por mi parte, al ver que el avión respondía a los controles, esperé y, tomando altura, probé los comandos. Al mirar el plano, vi que llevaba un tramo de la antena clavado en el slat derecho y que el tanque se había abierto como una flor. Me expliqué la inusitada tendencia a virar a la derecha. Hicimos unas prácticas de circuitos de aterrizaje en altura y, al bajar de 170 nudos, el A-4 amagaba entrar en pérdida. Por ese motivo, decidí dirigirme al aterrizaje con una final no menor a los 180 nudos. Aterricé sin problemas. Incluso no hubo necesidad de enganchar la barrera. A raíz de esta experiencia, a los demás rehabilitados se les programó un “vuelo normal”.

El 17 y el 18 de noviembre, se impartió un curso de Oficiales de Enlace de la FAA con el Ejército y de Oficiales de Control Aéreo Adelantado, puestos claves para completar el Sistema de Control Aerotáctico y satisfacer los requerimientos de apoyo aéreo directo a las operaciones de las fuerzas terrestres. Los cursantes fueron pilotos en situación de retiro, con experiencia en aviones de combate, que habían sido reincorporados al servicio activo especialmente para este fin.

Bautismo sobre las aguas del Pacífico

Como muestra del valor y el amor propio que caracteriza a los pilotos de caza y que, al mismo tiempo, constituye un ejemplo que no se recomienda imitar, se transcribe a continuación un relato del entonces capitán Piuma Justo, jefe de Operaciones del Escuadrón:

En los primeros días de noviembre corrió la versión de que dos F-5 de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), que tenían su asiento en Pudahuel (Santiago), en vuelo nocturno y a gran altura habían sobrevolado territorio argentino, bloqueado la Capital Federal y regresado a su país. Los oficiales chilenos habían festejado esta hazaña con botellas de champagne y, con gran orgullo, se habían jactado que a nosotros nos habían tocado..., nos habían mojado la oreja. En la IV Brigada había muchos oficiales; el Grupo Aéreo estaba formado por un escuadrón de A-4C, otro de F-86, dos de MS-760 y otro más de helicópteros Lama. Los jóvenes que se estaban adiestrando para la guerra y comentaban indignados cómo nadie había salido a interceptarlos. Obviamente, era imposible por cuanto carecíamos de radares en la zona. A la semana siguiente circuló otra versión sobre una escuadrilla de A-37 que, en vuelo diurno, había realizado un ataque simulado al aeródromo de San Rafael. En mi fuero íntimo me sentía humillado, no podía creer que estos señores se atrevieran a semejante osadía. Un buen día, a menos de quince para desplegar a San Julián, tuve una idea mientras desayunaba con mi escuadrilla en el bar del famoso Grupo 1 de Caza. Fuimos a un aula para la reunión previa al vuelo. El tema a analizar era: navegación alta-baja-alta con ataque a un puente en Neuquén; el día anterior la habíamos preparado. Allí, reunido con el primer teniente Dellepiane, el capitán Puga (jefe de sección) y el teniente Eduardo González—alias “Pata de lana”, el más moderno del Escuadrón—les anuncié que el vuelo iba a ser muy particular, que necesitaba un compromiso de honor, y que asumía toda la responsabilidad de este pacto de caballeros; en contrapartida, me comprometí a bautizarlos sobre las aguas del Pacífico.

Salimos en versión Bravo + 50, suficiente para volar más de dos horas. Despegamos rumbo al Sur y ascendimos a nivel 260, recostados sobre el límite, hasta que avisté el volcán Maipo. Viramos al Oeste y comenzamos a perder altura. Ordené escalonado táctico a la izquierda, y descendimos siguiendo el perfil de la cordillera, siempre con rumbo a esa montaña; era un día claro y aún hoy lo recuerdo como un cono perfecto. Continuamos hacia el Oeste pegado al suelo. Ya en la llanura, divisé a la derecha una ciudad y a mi izquierda, un aeropuerto y varios aviones en la plataforma, era Temuco. Cambiamos el rumbo hacia el Sudoeste hasta que, de pronto, apareció el gran Océano Pacífico. Sobre sus aguas viramos rumbo Norte, paralelos y a una milla de la costa, rozando las olas, durante unos treinta y cinco a cuarenta minutos. Al principio sólo veía pequeños pueblos. De pronto, a la derecha, apareció un puerto importante y edificios. Sin haberlo previsto, estábamos bloqueando Valparaíso, luego Viña del Mar y los típicos edificios costeros. Reconozco que me asustó la inconsciencia. Jugado por jugado, seguimos hacia el Norte hasta que, por unas playas extensas, asumí que estábamos en La Serena, lateral de San Juan. Entonces pusimos rumbo Este, entramos al continente y al cruzar la ruta Panamericana, observé una columna de camiones y blindados dirigiéndose hacia el Sur. Ahí rompí el silencio y ordené: “Ataque a la columna blindada”, obviamente simulado. En el primer pasaje, observé que las tropas nos saludaban, convencidos de que éramos chilenos. Alentado, ordené “¡Reempleo!”. Al terminar, comencé a tomar altura con la escuadrilla escalonada a la izquierda. Sabía que el único radar chileno era el de Pudahuel y, si nos interceptaban, vendrían de la derecha. Cuando ya estábamos formados y próximos al límite se me ocurrió gastar una broma a mi escuadrilla y grité: “¡Bandidos a las 6!”; que es la posición que exige girar la cabeza al máximo. Ahí, fue cuando el 4, “Pata de lana”, exclamó, con voz angustiada: “¡Vistos, son dos!”. El desparramo que se armó fue inimaginable. Cada uno dio motor a pleno tratando de cruzar la frontera lo antes posible. Así, fue que

informé a la Torre que la Escuadrilla Grillo efectuaría un aterrizaje individual.

Al día siguiente, la Escuadrilla se reunió en el aula y brindamos con champagne. Recuerdo que les dije que, si bien este vuelo fue un paseo, también podíamos hacerlo con armamento. Hoy, después de más de veinticinco años, es una experiencia que rememoro con un poco de vergüenza profesional, y que la mantuve callada muchos años, al igual que mis numerales, pero al relatarla, en el fuero íntimo, siento una gran satisfacción.

El despliegue

El 19 de noviembre entró en vigencia la Orden de Operaciones Aymount, CATOS 78. El Escuadrón Aeromóvil A-4C adelantó al sur parte de sus medios: tres escuadrillas a San Julián y una a Comodoro Rivadavia. El 29, el comandante en jefe, brigadier general Orlando R. Agosti, inspeccionó la unidad. Y el 19 de diciembre, se completó el traslado del Escuadrón a San Julián. En aquella base, se montó en forma precaria un taller de electrónica, y se logró poner en servicio los programadores de tiro AWE-1 en todos los aviones. Uno de los tripulantes, que ha pedido permanecer en el anonimato, evoca el ambiente de ese período tan crítico de la historia del país y de la aviación de caza en especial:

Nos alojamos en el mejor residencial de Puerto San Julián. Recuerdo los asados en el galpón municipal, de sus deliciosos corderos patagónicos. También, el cansancio que fuimos acumulando con las alertas permanentes, en la cabecera de la pista. Los turnos duraban dos horas, vestidos con el equipo de vuelo, los mecánicos listos para poner la puesta en marcha. Se habían detectado vuelos fotográficos chilenos y nos ordenaron interceptarlos. En una oportunidad, cruzaron la vertical de San Julián y despegó la sección en alerta. Nuestros pilotos alcanzaron ver al Learjet fotográfico que, al saberse perseguido, escapó a plena potencia rumbo al Oeste. A máxima velocidad, los A-4C no lo alcanzaron. Durante la espera, en estas alertas, cuando no estábamos sentados en los aviones, jugábamos al ajedrez y apostábamos quién sería el primero en lograr una interceptación. Existía un gran espíritu de camaradería. Organizábamos campeonatos de fútbol, voleibol y básquet. Aquella experiencia de nuestra juventud nos permitió adquirir gran práctica de despliegues de más de dieciséis aviones y a familiarizarnos con la geografía del lejano Sur. Diariamente, salíamos en navegaciones reconociendo las posibles rutas de ataque, volando sin restricciones de consumo. Como llegábamos muy cansados a la hostería, negociábamos con el jefe de escuadrón tratando de lograr un poco más de descanso y disfrutar de la pesca de centollas. Recuerdo a un veterano de la zona, que nos acompañaba cuando bajaba la ría y nos enseñaba a pescarlas con un palo de escoba y una bolsa. Caminábamos sobre el fondo barroso mirando las pequeñas lagunas que el mar dejaba al retirarse y con el palo le pegábamos en el lomo. Ésta se prendía al palo y la metíamos en la bolsa. ¡Las sopas y los banquetes que disfrutamos! En una pequeña barraca del lugar ahumaban truchas para comercializarlas. Nos hicimos amigos del dueño y también comíamos truchas. Con gran satisfacción hago una especial mención del afecto y la solidaridad con que nos recibió el pueblo de San Julián.

El 22 diciembre, el comando necesitaba descubrir la capacidad de respuesta de la defensa aérea de la FACH. Se ordenó una misión para comprobarla. Alrededor de las 22, despegó una sección de A-4C compuesta por el capitán Piuma Justo y el teniente González, en versión Charlie. Debían sobrevolar Punta Arenas y observar la reacción de la caza enemiga. La operación se efectuó con el apoyo del radar del Centro de Información y Control (CIC) Río Gallegos. Tras alcanzar los 10.000 metros, nivel de vuelo previsto, el guía comprobó que la calefacción se había trabado en frío y que tenía los pies casi congelados. Pese a ello, continuó y el radar lo guió a la vertical de Punta Arenas. En ese momento le indicó: “Penetre, penetre más, se encuentra a 10 millas, ahora a 5, a 3...” De repente, con tono alarmado, el controlador del radar le advirtió que hiciera un viraje de 180° y regresara a territorio argentino, porque acababan de despegar dos F-5. Añadió que no se preocupara porque estaban lejos y los tenía identificados en la pantalla. De regreso, los A-4C bloquearon Río Gallegos y Puerto Santa Cruz. Con combustible suficiente, el vuelo se hizo largo y agotador. La meteorología empeoró, comenzó a llover y González se quedó sin radio. Por señas, el N°2 le hizo saber a Piuma Justo que tenía pérdida de combustible. Como el último tramo era sobre el mar, la novedad resultó inquietante. La sección llegó a San Julián, hizo el procedimiento y recién en la final vio las luces de la ciudad. Primero aterrizó el numeral, mientras el guía efectuaba un circuito corto. En la plataforma, el jefe de escuadrón los esperaba con un vaso de ginebra. Los pilotos lo bebieron de un envión; sólo entonces se recuperaron del frío y de la tensión vivida.

Dos días después de este episodio, Chile y Argentina aceptaron la mediación papal. El comando ordenó el repliegue de la mayoría de los medios; y se mantuvo, por precaución, un despliegue preventivo de los sistemas de armas más expuestos a un ataque sorpresa; entre ellos, el Escuadrón A-4C, que se instaló en el Área de Material Río IV, el 27 de diciembre.

1979

El brigadier Augusto J. Hughes, designado jefe de la IV Brigada Aérea, fue puesto en posesión del

cargo el 26 de enero por el nuevo comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Jesús O. Cappellini. Como jefe de Grupo Operaciones IV continuó el comodoro Juan J. Ahets Etcheberry, al tiempo que el vicecomodoro Joaquín P. Solaberrieta fue nombrado jefe del Escuadrón I A-4C.

Eran oficiales de escuadrilla los capitanes Alfonso Ruggiero, Alberto A. Catalá, Fernando A. Castellano, Jorge A. Pierini y Jorge O. García; los primeros tenientes Jorge C. Dellepiane, Luis A. Demierre, Guillermo R. Siri, Mario J. Caffaratti, Carlos A. Moreno, Álvaro L. Pérez y Mariano A. Velasco; los tenientes Normando Costantino, José L. Gabari Zoco, José D. Vázquez, Eduardo González y Omar J. Castillo; los alféreces Ricardo Fischer, Juan D. Bernhardt, Miguel A. Cruzado, Daniel A. Paredi, Héctor R. Volponi, Oscar A. Renz, Gabriel A. Debenedetto, Juan A. Macaya, Carlos M. Echevarría, Miguel A. Giménez, Jorge E. Casco, Néstor F. Brest y Fernando Klix Berrotarán.

Volaban como adscriptos el brigadier Hughes; el comodoro Ahets Etcheberry; el vicecomodoro Juan Manuel Correa Cuenca; los mayores Jorge G. Recalde, Raúl Quiroga y Norberto Razquín; y el capitán Jorge E. Baravalle.

Al dejar el comando de la FAA, el 18 de enero, el brigadier general Orlando R. Agosti visitó y se despidió de la unidad. El nuevo comandante en jefe, brigadier general Omar D. Graffigna, la inspeccionó el 6 de febrero; y el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Jesús O. Cappellini, el 28 de marzo.

Con motivo del 161.º aniversario de la Batalla de Maipú, el 5 de abril, una escuadrilla efectuó un pasaje sobre el Parque San Martín, a la iniciación del desfile.

El 19 de abril, volaron el “solo” el teniente Castillo; y los alféreces Fischer, Bernhardt, Cruzado, Paredi, Volponi, Renz y Debenedetto.

Para asistir a los pilotos en la navegación, se iniciaron las pruebas en vuelo de los sistemas Omega/VLF evaluando, simultáneamente, los equipos Litton y Marconi.

A principios de año, en el Área de Material Río IV se recuperó un lanzador de blancos aéreos tipo “dardo”, usado por los F-4 Phantom de la US Navy. Los blancos habían sido adquiridos por la FAA con el material de apoyo para A-4C. Luego de la adaptación y de los ensayos funcionales, del 3 al 14 de mayo, el Escuadrón desplegó a Mar del Plata. Por primera vez en Argentina, un sistema de armas de caza practicó tiro aire-aire sobre un dardo remolcado por otro A-4C. Las ejercitaciones se realizaron por secciones. El manguero remolcaba el dardo haciendo ochos perezosos, con tres a cuatro “G” permanentes, en lugar del remolque en vuelo recto anterior con las mangas tipo bandera. La experiencia fue de gran valor. Además, en este mes se desarrollaron las siguientes actividades fuera de programa, en la ciudad de Mendoza:

- El 5, una escuadrilla efectuó exhibiciones de acrobacia en el festival aéreo organizado por el Aeroclub Mendoza.
- El 16, con motivo del Día de la Armada, una escuadrilla participó en un desfile.
- El 25, durante la celebración de la fiesta patria desfilaron dos escuadrillas.
- El 29, Día del Ejército Argentino, una escuadrilla sobrevoló el Liceo Militar General Espejo.

Entre el 12 y el 15 de junio se practicó, por primera vez en el país, reabastecimiento en vuelo desde los KC-130, recientemente adquiridos. A tal efecto, se impartieron clases teóricas y, posteriormente, se realizó una ejercitación de enganche y recarga aérea. Participaron todos los pilotos habilitados en A-4C y dos tripulaciones de KC-130.

El 20, los soldados de la guarnición juraron a la Bandera en una ceremonia realizada en el departamento Santa Rosa (Mendoza). Una escuadrilla de A-4C efectuó un pasaje.

Entre el 25 y el 30, ordenado por el Comando de Operaciones Aéreas, se cumplió en la IV Brigada Aérea el Operativo “Golondrina I”, que consistió en prácticas de ataque y defensa al aeródromo con apoyo de radar y artillería. Intervinieron los sistemas de armas de la FAA; además, practicaron tiro aire-tierra en el polígono de Las Lajas. Participó la totalidad del Escuadrón A-4C.

Para el Día de la Independencia, una escuadrilla desfiló sobre Mendoza.

El 15 de julio, por primera vez, se empleó el sistema de navegación Omega/VLF de Litton en un A-4C, el cual por falta de espacio fue instalado en reemplazo del radar táctico que había tenido muy pobre rendimiento. Por su buen resultado, poco después en otro avión se instaló un Omega/VLF de Marconi, para que los capitanes Catalá y Baravalle los compararan operativamente durante tres meses. El 22, una delegación de la Academia del Aire de la USAF visitó la unidad y presenció una exhibición aérea.

Como parte del entrenamiento en reabastecimiento con KC-130, se iniciaron las prácticas de acople usando el procedimiento llamado “en tobogán”: el KC-130 alcanzaba la velocidad máxima de 240 nudos, en lugar de las normales de 200/210 que permitían reabastecer a los A-4C con máxima carga de bombas. Con esa configuración, la velocidad de pérdida era superior a 180 nudos y no dejaba margen suficiente al piloto para maniobrar en la aproximación a la canasta.

El 1 de agosto, el presidente de la Nación visitó la ciudad de San Juan. Una escuadrilla escoltó al avión presidencial. Para el aniversario del Fuerza Aérea, seis A-4C desplegaron a La Rioja, el 7 de agosto; desfilaron el 10, y replegaron a Mendoza el 11. Una semana más tarde, el 17, otra escuadrilla desfiló, sobre el Cerro de la Gloria durante los actos recordatorios del fallecimiento del general José de San Martín. Entre el 20 y el 31, pilotos del Escuadrón A-4C participaron en Ascochinga del Operativo de Gabinete “Caroya I”, donde

estuvieron representadas todas las unidades del Comando de Operaciones Aéreas y del Comando Aéreo de Defensa. Se evaluaron bombas de ejercicio de 25 libras de fabricación nacional, con programador de tiro, en el Campo Las Lajas. También las bombas frenada-acelerada CONDIB rompe-pistas, de origen israelí.

El 8 de octubre, el comandante de Operaciones Aéreas y su Estado Mayor efectuaron una inspección al Escuadrón Aeromóvil A-4C. El 10, se ensayó, funcionalmente, en un A-4C el Programador de Tiro modelo PT-303, de fabricación nacional, con resultados altamente satisfactorios.

Para evaluar los Omega, dos aviones volaron nocturno 5h 45min, entre Mendoza, Trelew, Salta y Mendoza. Se reabastecieron en vuelo sobre Trelew y Salta, con dos KC-130 que habían despegado de El Palomar. Ésta constituyó, hasta esa fecha, la navegación nocturna de mayor distancia volada por los A-4C. Terminada la comprobación, se dieron por finalizados los ensayos. Sobre la base de los resultados, se eligió el Omega/VLF Litton. A pesar de ser menos preciso, la sencillez de su manejo facilitaba la operación de los numerales en formación nocturna o por instrumentos. Al decidirse la incorporación, por falta de espacio en el compartimiento de la nariz, se quitó el radar a todos los aviones.

El 2 de noviembre, en cumplimiento del Ejercicio Operativo “Foca”, el Escuadrón Aeromóvil A-4C con siete aviones desplegó a San Julián. Operaron durante seis días consecutivos, y regresaron el 9 a Mendoza. Entre el 12 y el 19, el Escuadrón efectuó prácticas de tiro aire-aire en Mar del Plata. El 22, los alféreces Macaya, Echevarría, Giménez, Casco, Brest y Klix Berrotarán volaron por primera vez.

El 4 de diciembre, el comandante en jefe, brigadier general Graffigna, inspeccionó la unidad; el 6, fue puesto en funciones el vicecomodoro Enrique M. Carbó Bernard como jefe de Grupo Operaciones IV, en reemplazo del comodoro Ahets Etcheberry que había sido designado agregado aeronáutico en Gran Bretaña.

1980

Continuó como jefe de la IV Brigada Aérea el brigadier Augusto J. Hughes; como jefe del Grupo Operaciones IV, el vicecomodoro Enrique M. Carbó Bernard; y como jefe del Escuadrón I A-4C, el vicecomodoro Joaquín P. Solaberrieta.

Las escuadrillas estuvieron compuestas por: capitanes Fernando A. Castellano, Jorge A. Pierini y Jorge O. García; los primeros tenientes Luis A. Demierre, Álvaro L. Pérez, Mariano A. Velasco, Normando Costantino, José L. Gabari Zoco, José D. Vázquez y Eduardo González; tenientes Omar J. Castillo, Ricardo Fischer, Juan D. Bernhardt, Miguel A. Cruzado, Daniel A. Paredi, Héctor R. Volponi, Oscar A. Renz, Gabriel A. Debenedetto, Juan A. Macaya, Carlos M. Echevarría, Miguel A. Giménez, Jorge E. Casco, Néstor F. Brest y Fernando Klix Berrotarán; y alféreces Juan D. Vidaechea, Fernando D. Seigneur, Jorge A. Bono, Daniel O. Méndez, Atilio V. Zattara, Néstor E. López, Ricardo Lucero, Jorge R. Farías y Oscar A. Cuello.

Como adscriptos al Escuadrón volaban el brigadier Hughes y los mayores Jorge G. Recalde, Norberto I. Razquín y Raúl Quiroga.

El jefe de Estado Mayor del Comando de Operaciones, brigadier Hellmuth C. Weber, a cargo interinamente, el 10 de enero efectuó una visita de inspección. Y el 11 de marzo, el titular del Comando, brigadier mayor Jesús O. Cappellini.

El 25 de Mayo, en los festejos de la fiesta patria, dos escuadrillas desfilaron sobre las ciudades de Mendoza y Malargüe. Al día siguiente, el Escuadrón se trasladó a San Julián, donde operó hasta el 30; luego replegó a Mendoza. El 29, Día del Ejército, una escuadrilla realizó un pasaje durante los actos conmemorativos, sobre la Plaza San Martín de Mendoza.

La ceremonia de Jura de la Bandera de los soldados de la Brigada se llevó a cabo en la Plaza Patricios de Guaymallén. Como era costumbre, en la apertura una escuadrilla realizó pasajes. El 26 de junio, el comandante en jefe, brigadier general Omar D. Graffigna, inspeccionó la unidad.

El 4 de julio, hicieron su primera salida el teniente Julio C. Lombardi del Área de Material IV; y los alféreces Vidaechea, Seigneur, Bono, Méndez y Zattara.

En cumplimiento de la Orden de Operaciones “Aniversario”, el 6 de julio, el Escuadrón desplegó a Morón con doce aviones. El 9, participó junto con otros sistemas en el desfile del Día de la Independencia, luego del pasaje, regresó en vuelo directo a Mendoza.

En agosto, el Escuadrón se presentó en dos ocasiones más. El 6, desplegaron doce aviones a Paraná; participaron en los actos organizados para celebrar el aniversario de la Fuerza Aérea y regresaron el 11. El 17, una escuadrilla desfiló sobre el Cerro de la Gloria, en los actos conmemorativos del fallecimiento del General San Martín.

El 29 de agosto, volaron el “solo” los alféreces López, Lucero, Farías y Cuello.

De acuerdo con lo programado, el 23 de septiembre, el Escuadrón desplegó a Mar del Plata para ejercitarse en tiro aire-aire.

En este mes, durante una sesión de tiro aire-tierra en el campo Las Lajas, alrededor de las 13.30, en el Departamento Operaciones de la IV Brigada Aérea se recibió una llamada de la Central de Policía. Un oficial informaba que en las cercanías del Parque San Martín, próximo a la avenida Boulogne Sur Mer, al parecer, había caído un proyectil aéreo en una casa de familia. Pegó en la puerta a medio abrir y entró en una habitación donde estudiaba una señorita. Tras impactar contra el televisor, el proyectil transformó la pieza en

una gran humareda donde centelleaba una lluvia de vidrios y pedazos del aparato. A todo esto, la escuadrilla causante de los estropicios ya había realizado la reunión posterior al vuelo y ninguno de sus integrantes reportó haber observado una anomalía con el disparo accidental. Los investigadores no pudieron determinar si el responsable se había dado cuenta. Sí, se pudo averiguar que, en básica, el numeral 4 recibió el orden del jefe de escuadrilla de acortar el circuito y que, al dar el comprendido, en lugar de pulsar la radio apretó el disparador de cohetes. La Brigada se hizo cargo de las reparaciones y, ese mismo día, repuso el televisor y los muebles destruidos.

La novedad fue transmitida por el jefe de Operaciones, mayor Quiroga, al jefe de grupo y al jefe de brigada, que estaban almorzando en el casino. El comentario del titular de la unidad al recibir el informe pasó a la historia: “Quién otro podría haber sido sino el geranio ese” refiriéndose al numeral 4.

El 16 de octubre, el comandante en jefe, brigadier general Graffigna, inspeccionó la unidad. Días después, con motivo de la visita a Mendoza del presidente de la Nación, una escuadrilla escoltó a su avión.

Como parte de la Fase I Alistamiento, del Plan de Capacidades del Comando de Operaciones Aéreas, el Escuadrón A-4C designó al personal y preparó los elementos de despliegue y equipos de apoyos para reorganizar el Escuadrón Aeromóvil.

El comandante de Operaciones Aéreas, el 5 de noviembre, concurrió a Mendoza para poner en posesión del cargo al nuevo jefe de brigada, comodoro Ernesto H. Crespo.

Entre el 5 y el 15 de noviembre, para la realización del Operativo “Comprobación I”, la unidad se trasladó a Río Gallegos y cumplió las órdenes fragmentarias impuestas por el nivel superior. Mientras estaba desplegada, el 12 de noviembre, el comandante en jefe, brigadier general Graffigna, efectuó una inspección operativa que, a la vez, era su despedida porque lo reemplazaría el brigadier mayor Basilio A. Lami Dozo.

El año finalizó con un lamentable accidente. El 18 de diciembre, en la localidad de El Sosneado, se precipitó a tierra el C-320 causando la muerte del piloto, alférez Juan D. Vidaechea.

1981

Como jefe de unidad se desempeñaba el brigadier Ernesto H. Crespo; al frente del Grupo Operaciones IV se designó al comodoro José A. Juliá y se hizo cargo del Escuadrón A-4C el mayor Jorge G. Recalde.

La primera escuadrilla estaba compuesta por el capitán Jorge A. Pierini; el teniente Daniel A. Paredi; el primer teniente José D. Vázquez; y los alféreces Jorge A. Bono y Gerardo G. Isaac. La segunda escuadrilla la componían el capitán Jorge O. García; el teniente Jorge E. Casco; el primer teniente Daniel F. Manzotti; y los alféreces Daniel O. Méndez y Gustavo A. Falavigna. La tercera escuadrilla, el capitán Mario J. Caffaratti, el teniente Fernando Klix Berrotarán; el primer teniente Eduardo González; y los alféreces Atilio V. Zattara y Carlos A. Codrington. La cuarta escuadrilla estaba integrada por el primer teniente Luis A. Demierre; el teniente Omar J. Castillo; y los alféreces Fernando D. Seigneur, Néstor E. López y Guillermo A. Martínez.

Como adscriptos al Escuadrón volaban el comodoro Juliá; el vicecomodoro Joaquín P. Solaberrieta; el mayor Raúl Quiroga y el capitán Fernando A. Castellano.

El 9 de enero, a las 13.30, en el Departamento de Maipú, se accidentó el A-4C tripulado por el teniente Oscar A. Renz que se eyectó y resultó ileso. El 18, durante la ceremonia de conmemoración de la partida del Ejército de los Andes, una escuadrilla de A-4C efectuó pasajes sobre el monolito.

El 12 de marzo, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Basilio A. Lami Dozo, visitó la Brigada.

En la ceremonia realizada el 5 de abril, con motivo del 163.º aniversario de la Batalla de Maipú, una escuadrilla efectuó un pasaje sobre la Plaza San Martín.

Entre el 2 y el 7 de mayo, el Escuadrón Aeromóvil A-4C desplegó a San Julián, en cumplimiento del Operativo “Catriel” ordenado por el Comando de Operaciones. En aquel aeródromo, operó a órdenes del nivel superior. En coincidencia con el ejercicio, el 5, el comodoro José A. Juliá efectuó el primer vuelo en A-4C; y el 8, volaron el “solo” los alféreces Isaac, Falavigna, Codrington y Martínez.

Para el Día de la Armada Argentina, el 17 de mayo, una escuadrilla sobrevoló la Plaza Almirante Brown en Mendoza. El 28, la Brigada recibió la visita del comandante en jefe, brigadier general Omar D. Graffigna.

El 3 de junio, con la presencia del comandante de Defensa, brigadier Antonio J. Crosetto, y del jefe de la VI Brigada Aérea, brigadier Teodoro G. Waldner, el Escuadrón participó en el Operativo “Zonda”. El 20 de Junio, en un importante acto realizado en el Estadio Provincial, prestaron juramento los soldados clase 1962 de Ejército y Fuerza Aérea de la Guarnición Mendoza. Dos escuadrillas efectuaron un pasaje.

El 9 de Julio, otra escuadrilla desfiló sobre la Plaza San Martín. El 26, una delegación de la Academia del Aire estadounidense recorrió las instalaciones del Escuadrón, estaba compuesta por un oficial, seis cadetes y el mayor Howard Berube de la Misión permanente de la USAF en Buenos Aires, acompañados por un oficial y dos cadetes de la EAM. Se expuso sobre el material de vuelo y la instrucción aérea, y se efectuó una exhibición de acrobacia.

El 10 de agosto, se efectuaron en Mendoza los actos centrales del Día de la Fuerza Aérea. El Escuadrón desfiló con una escuadrilla, junto con otras de A-4B, F-86F, M-3E, IA-58 y Lama. Otra escuadrilla, el 17, con motivo del aniversario del fallecimiento del general San Martín, desfiló sobre la plaza homónima de la capital. El 19, el alférez Gustavo A. Falavigna se eyectó por una falla del avión, sobre el departamento de Tunuyán, sin consecuencias personales.

El 18 de septiembre, los A-4C y los F-86F participaron en el Operativo Conjunto de Pampa de Canota. Por el Ejército, intervinieron efectivos de la VIII Brigada de Infantería de Montaña y la IV Brigada Aerotransportada de Córdoba. Días más tarde, el 1 de octubre, los A-4C participaron en el Operativo “Blasón 1”, en el nordeste del país.

Además de los citados, a lo largo de 1981, el Escuadrón efectuó despliegues periódicos de dos escuadrillas por vez, a Río Gallegos. Se realizaron cuatro en total, de tres días de duración cada uno. Esta gimnasia de movilidad del Escuadrón, en la que se vieron involucrados los especialistas que soportaban la acción del sistema de armas, permitió ajustar una serie de procedimientos y detalles menores que, cuando hay tiempo de sobra de alistamiento, pasan desapercibidos, pero que influyen y pueden llegar a retardar la operación a la hora de desplegar ante una situación real.

El brigadier general Graffigna visitó a la unidad el 15 de octubre; y regresó nuevamente el 2 de diciembre para despedirse, acompañado por su sucesor el brigadier mayor Lami Dozo.

La última actividad extra del Escuadrón A-4C tuvo lugar el 7 y el 8 de noviembre, cuando una escuadrilla ofreció dos exhibiciones de acrobacia durante un festival aéreo organizado por el Aeroclub San Rafael.

1982

Al frente de la IV Brigada Aérea continuaba el brigadier Ernesto H. Crespo y el comodoro José A. Juliá, en el Grupo Operaciones IV. El Escuadrón A-4C estaba comandado por el mayor Juan J. Lupiáñez.

Se desempeñaban como oficiales de escuadrillas los capitanes Jorge A. Pierini, Jorge O. García, Fernando A. Castellano, Eduardo D. Almoño y Mario J. Cafaratti; los primeros tenientes José D. Vázquez, Daniel F. Manzotti, Ernesto R. Ureta, Normando Costantino y Omar J. Castillo; los tenientes Daniel A. Paredi, Jorge E. Casco, Jorge A. Bono, Daniel O. Méndez, Atilio V. Zattara, Néstor E. López, Ricardo Lucero, Jorge R. Farías y Oscar A. Cuello; y los alféreces Gerardo G. Isaac, Carlos A. Codrington, Guillermo A. Martínez, Sergio M. Donato, Enrique V. Amrein, Roberto C. Prior, Guillermo C. Juliá, Emilio W. Rodríguez, Héctor R. Palacio y Víctor H. Gutiérrez.

Como adscriptos volaban el comodoro Juliá, el vicecomodoro Joaquín P. Solaberrieta y el mayor Jorge G. Recalde.

El 18 de enero, una escuadrilla de A-4C efectuó el tradicional pasaje sobre la Plaza San Martín, en conmemoración del 165.º aniversario de la partida del Ejército de Los Andes. El 26, realizó el primer vuelo el primer teniente Ernesto R. Ureta.

El 18 de febrero, se produjo el deceso del jefe de Operaciones de la Brigada, vicecomodoro Jorge G. Recalde. Este cazador, de larga trayectoria en Gloster Meteor y A-4B, volando por instrumentos en el C-307, se estrelló contra el cerro del Diablo, a 30 kilómetros de la unidad.

El 23 de febrero, el capitán Almoño hizo el primer vuelo. El 11 de marzo, con la presencia del comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Hellmuth C. Weber, volaron el “solo” los alféreces Donato, Amrein, Prior, Juliá, Rodríguez, Palacio y Gutiérrez.

El 31 de marzo, dos escuadrillas se trasladaron a Río Gallegos. Volaban hacia uno más de los despliegues rutinarios ordenados por el comando. Volaban en paz en sus aviones. Tenían conciencia de saberse entrenados y capacitados para enfrentar las contingencias habituales de los ejercicios periódicos, sin sospechar siquiera que, muy pronto, algunos de ellos, emprenderían el vuelo hacia la historia.

¡Dios guarde en su gloria a aquellos héroes de los A-4C!