

# CAPÍTULO IX

## M-5 DAGGER - FINGER



### **Escuadrón Dagger Grupo 6 de Caza Bombardeo 1978**



El emblema de los Dagger, diseñado por los primeros pilotos que lo operaron, consta de un campo en azul y otro en gules con bordura de plata. En el primero ascienden cinco aviones sobre el retículo de la mira aire-aire. En el centro un águila portando una bomba representa la capacidad de caza-bombardeo y simboliza a la reina de las aves, los colores oro y plata a la nobleza, el poder y la sabiduría. El emblema está pintado en los M-5 y llevado por los pilotos en sus buzos de vuelo, junto con el pañuelo de cuello en damero azul y rojo. El emblema pasó a ser del I Escuadrón Dagger, recibió la barra del Bautismo de Fuego y los laureles de la Gloria por Malvinas. El sistema se disolvió en el año 2015.

## Formación del Escuadrón Dagger

En junio, un grupo de oficiales y suboficiales de la VIII Brigada, especialistas en Mirage, con el mayor grado de confidencialidad, partió a Israel para tomar contacto con la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa a fin de enterarse del estado de los aviones Nasher (Dagger) que la Argentina se aprestaba a comprar. La comisión estuvo integrada por los comodores Barreira y Mir, el vicecomodoro Luscher y los suboficiales mayores Ferrara y Ambros; se ocuparon de constatar el estado del material, excepto el comodoro Mir, que investigaba las posibilidades operacionales del avión, sus condiciones particulares y los límites de vuelo.

El informe final fue satisfactorio. La similitud del Dagger con el M-III argentino contribuyó al logro de esta calificación. Los sistemas, salvo diferencias técnicas menores o subsanables, eran prácticamente idénticos. Por cierto, se trataba de aviones con dos guerras en su haber y su teatro operacional les había exigido prestaciones de un cazabombardero, que implicaban mayores exigencias estructurales, distintos sistemas de puesta en marcha (arranque con aire a presión) y mayor cantidad de estaciones de sujeción del armamento; diferencias que merecían una minuciosa evaluación.

En vista del favorable análisis posterior, el Comando en Jefe resolvió comprar el sistema de armas M-5 Dagger. Por su parte, la Fuerza Aérea de Israel condicionó la entrega a que Industrias Aeronáuticas Israelíes (IAI) le proveyera, simultáneamente, los nuevos Kfir C2, en etapa final de fabricación. La flota elegida de veintiséis Dagger triplicaría el poder de fuego de la FAA. Por eso, se decidió que, antes de la recepción definitiva, IAI les efectuara una inspección P (periódica) y actualizara el equipamiento asegurando al menos 200 horas por avión, antes de la primera intervención ponderable en la Argentina.

El requerimiento fue aceptado. Se decidió, entonces, aprovechar el tiempo que demorarían las inspecciones en adiestrar al personal con el nuevo sistema. A los efectos de acortar plazos y ganar eficiencia, se destacaron pilotos y técnicos de la VIII Brigada Aérea y de otras unidades a las IAI y a la Fuerza Aérea de Israel para que trabajaran y adquirieran conocimientos en la operación de los M-5.

En Israel, en las mismas instalaciones de las IAI, la comisión integrada por el comodoro Barreira y los suboficiales mayores Berardi, Bohm, Hlaczik, Carando y Robles, desde tiempo atrás, estaba en plena tarea de inspección y recepción del primer lote de M-5 Dagger. El proceso de aceptación terminaba con los vuelos de prueba realizados por el mayor Sapolski, que viajaba a Israel cada vez que los lotes estaban aprobados técnicamente.

En octubre, concluyeron los vuelos de recepción de dos lotes de seis aviones. Dada la urgencia, de inmediato fueron acondicionados y enviados por vía marítima al país. La Fuerza Aérea de Israel asumió la responsabilidad de la preparación y del embarque de los aparatos. A modo de encubrimiento, lo hizo como si se tratase de sus propios aviones.

Fue un operativo de movilización terrestre en el que los israelíes hicieron gala de su permanente alistamiento bélico. El personal argentino pudo apreciarlo en cada etapa del proceso: la adecuación de los aviones, la minuciosa planificación de la ruta, los traslados del material y los especialistas en vehículos, las medidas de apoyo policial y de sanidad, etc. Estas y otras disposiciones de seguridad fueron una gran enseñanza que vale la pena recordar con más detalles.

El operativo se iniciaba con una cena en el comedor de la fábrica. Con buen humor asistía el personal involucrado: desde quienes habían montado los aviones en los remolques hasta la policía caminera y los conductores de ambulancias que acompañarían a los aviones hasta el puerto. Invitados especiales a este ágape mayor del transporte terrestre eran los técnicos de las autopistas que debían desmontar y montar las señales carreteras durante la marcha de 40 kilómetros hasta el lugar de embarque evitando, así, posibles colisiones de los extremos salientes del avión.

Semejante despliegue se realizaba sin necesidad de interrumpir el tránsito de la autopista ni de afectar la conexión de las unidades israelíes que se servían de dicha ruta. La operación finalizaba cuando los aviones eran izados a bordo y acondicionados en bodega o en cubierta. Se los sujetaba con calzas soldadas al piso para cruzar el Mediterráneo y el Atlántico.

Es preciso destacar que el movimiento que había comenzado con la cena debía finalizar con el zarpado del buque antes de las 4.30, hora en que comenzaba a clarear. Tal era el límite fijado por los planes israelíes para evitar la detección satelital.

El celo puesto por los responsables de cada tarea permitió que se efectuaran cinco embarques y doce traslados, sin el menor incidente.

El mayor Román, experto piloto de M-III, destinado en un comando en ese momento, luego de ser rehabilitado en el sistema Mirage, fue nombrado jefe del Escuadrón Dagger. Compusieron aquel flamante Escuadrón los siguientes oficiales: mayor Juan C. Sapolski; capitanes Alberto Kajihara, Carlos N. Martínez, Luis A. Puga y Guillermo A. Donadille; primeros tenientes Amílcar G. Cimatti, Carlos A. Maffeis, Alberto

L. Dorado, Raúl A. Díaz, Horacio Mir González, Jorge C. Dellepiane, Carlos A. Rohde, Eduardo D. Almoño, Roberto E. Janett, Carlos A. Musso, Norberto R. Dimeglio, Jorge O. Ratti y Higinio R. Robles; y tenientes Jorge D. Senn y Daniel L. Herlein.

De estos oficiales, los capitanes Kajihara, Martínez, Puga y Donadille, y los primeros tenientes Almoño, Janett, Musso y Dimeglio fueron enviados a Israel para realizar el curso de pilotaje en la Fuerza Aérea de ese país. Volaron en la Base Aérea Eitam, efectuaron el “solo” el 27 y el 28 de noviembre, y regresaron el 20 de diciembre.

Las experiencias adquiridas por estos pilotos alcanzan para llenar un anecdotario. Se alojaban en Tel Aviv, todos los días debían volar en un Arava a la base donde recibían el curso, ida y vuelta. Severas medidas de seguridad les restringían el acceso a la mayoría de las instalaciones. Los vuelos se realizaban sobre el Mediterráneo, en dirección a la isla de Chipre. Los sectores aéreos eran muy limitados y estrictamente respetados, bajo amenaza de ser derribados por las defensas aéreas egipcias, sirias o jordanas.

Con el mínimo de instrucción en biplazas ya volaban solos. Algunos salieron a volar sin ladero en medio de una activa defensa de misiles SAM-6, como el capitán Martínez que venía de cuatro años de inactividad en monoplazas, con sólo 1h 20min de doble comando.

Al regresar, los festejos constituían un episodio aparte. Sobre todo el del primer agasajado: luego de los consabidos y universales puntapiés y “birretazos”, despojado ya del equipo de vuelo, obligaron al recién aterrizado a arrojar dentro de un tacho con agua. “¡Qué festejo estúpido!” habrá pensado el argentino, ignorando que, inmediatamente, los pilotos judíos introducirían en el tacho a una de las hermosas tenientes de relaciones públicas para que compartiera el baño y la alegría de haber regresado sano. Eso sí, nada más que un chapuzón.

Los primeros tenientes Cimatti, Dorado, Maffeis, Díaz, Dellepiane y Rohde, antes del “solo” en M-III en Mariano Moreno, se trasladaron a la Base Aérea Chiclayo, Perú. Allí, completaron la formación en los M-5 de la FAP. Regresaron en diciembre. Los primeros tenientes Robles y Ratti, y los tenientes Senn y Herlein continuaron la instrucción en M-III. Efectuarían su vuelo “solo” en los Dagger durante enero y febrero de 1979, con estas aeronaves ya desplegadas en el Área de Material Río IV.

Además de los cursos de pilotaje, las IAI impartieron un programa de empleo operativo de los Dagger al que asistieron cinco oficiales, tres del futuro Escuadrón Dagger y dos de M-III. Realizaron el curso de combate aire-aire y de instructores: el comodoro Manuel M. Mir, el mayor Juan C. Sapolski, el capitán Héctor M. Pergolini, y los primeros tenientes Carlos A. Arnau y Horacio Mir González. La enseñanza y práctica fue sobre teoría de empleo de misiles de corto alcance y cañones más un total de 10 turnos de vuelo. Se pudo comprobar como llevaban adelante el adiestramiento que se notaba muy aguerrido, incluyendo ataques simulados de aviones de una unidad sobre otros con un registro entre unidades contabilizados a fin de año. Lo mismo en el adiestramiento dentro de cada escuadrón pues se contabilizaban los derribos simulados, filmados y evaluados adecuadamente. Los jefes de Escuadrilla no integraban la lista de evaluados. Los instructores de vuelo fueron Schlomo ERETZ y Georam GEVA. Estos cinco alumnos avanzados permanecieron en Israel hasta comienzos de diciembre. Al regresar, el mayor Sapolski y el primer teniente Mir González se incorporaron definitivamente al Escuadrón Dagger, en tanto que el capitán Pergolini y el primer teniente Arnau se desempeñarían como instructores de M-5 hasta junio y febrero de 1979, respectivamente. En esa ocasión se reintegraron al Escuadrón M-III.

Junto con estos pilotos, un equipo compuesto por el comodoro Antonio F. Rizzo Corallo, y los tenientes Roberto J. Mammana y Guillermo S. Posadas, fue adiestrado en apoyo técnico en campaña con miras a participar, al regreso, en lo que se vislumbraba como un conflicto inminente.

Las enseñanzas recibidas en Israel, un país en constante beligerancia con sus vecinos árabes, fueron sumamente enriquecedoras. Tuvieron el privilegio de ser instruidos por pilotos, como el mayor Schlomo Erez, de larga trayectoria en combates reales. Todos, con varias victorias sobre los Mig egipcios o sirios que, anualmente por su condición de oficiales de reserva, actualizaban el entrenamiento en la Fuerza Aérea de Israel. Esta exigencia, dándole una perspectiva dramática al empleo del avión, los había llevado a obtener, de los Mirage, prestaciones que no sospechaban ni imaginaban los mismos diseñadores y pilotos franceses. La experiencia fue capitalizada con vital agresividad por los argentinos dando lugar a que en la FAA coexistieran por un tiempo dos escuelas con relación al empleo del Mirage: la francesa, la de los manuales, depurada y matemática; y la judía, la del “vale todo”. Escuelas que con los años se sumarían y darían origen a una original escuela argentina.

## **Llegan los Dagger**

Los primeros aviones llegaron al puerto de Buenos Aires en noviembre de 1978. Los capitanes Julio C. Farkas y Carlos F. Neme fueron los responsables de recibirlos en las dársenas y supervisar el traslado terrestre hasta el hangar de Austral, en el Aeroparque Jorge Newbery, traslado que fue efectuado en horario

nocturno bajo estrictas condiciones de seguridad y encubrimiento. Allí, con la asistencia de técnicos de las IAI fueron puestos en condiciones de volar. Los primeros veintiséis Dagger arribaron en tandas de seis.

Para continuar con el encubrimiento de la operación el personal técnico israelí efectuó los trabajos de acondicionamiento de los Dagger con las puertas del hangar cerradas. El problema se presentó cuando llegó el momento de trasladar las aeronaves en vuelo hasta Mariano Moreno, por lo que se decidió que esta tarea debía ejecutarse con la mayor premura posible.

Como los únicos pilotos habilitados en Dagger eran el mayor Sapolski y el primer teniente Mir González, en más de una oportunidad, urgidos por las circunstancias, se recurrió a pilotos de M-III como los mayores Román y Costa quienes, luego de consultar el Manual del Piloto de Dagger para interiorizarse de las diferencias entre ambos aviones, colaboraron trasladando algunas de estas aeronaves de Aeroparque a Mariano Moreno.

La decisión inicial referida a dónde mantener los Dagger hasta la adecuación de la BAM Tandil fue basarlos en Mariano Moreno. El Escuadrón Dagger permaneció operando en esta Brigada Aéreas hasta que el Comando Aéreo Estratégico ordenó su traslado a su base de despliegue operativo en el Área de Material Río IV el 8 de diciembre de 1978. A fines de ese mes, después de la deflación del conflicto con Chile, se revocó la decisión inicial y se decidió mantener el escuadrón operando en el Área de Material en forma transitoria hasta su ubicación definitiva en la BAM Tandil.

La razón de este cambio de criterio en el asiento transitorio de los Dagger se basó en el hecho que el adiestramiento de tal cantidad de pilotos y aeronaves se habría visto penalizado en un área de vuelo congestionada como el TMA Baires y sus alrededores,.

Si bien la carencia de barreras de contención y la baja experiencia en el avión de la mayoría de los pilotos implicaban un riesgo calculado, la longitud de la pista disponible en Río Cuarto compensaba este problema. Lo que no se pudo compensar fue la pérdida del apoyo de radar disponible en Mariano Moreno, lo cual limitó la operación de los Dagger en condiciones meteorológicas adversas. La aeronave disponía solamente de un ADF como única radioayuda.

La estadía en Mariano Moreno fue aprovechada para efectuar vuelos de comprobación de estas aeronaves. Entre ellos, una calurosa mañana de fines de noviembre el mayor Román realizó un vuelo con el máximo peso de despegue, el Dagger configurado con tanques externos de combustible y bombas de 500 libras, sin espoleta, en todas las estaciones disponibles. Con este tipo de comprobaciones se fue obteniendo información acerca de las reales capacidades del avión: carrera de despegue, perfiles de ascenso, de crucero y máximo nivel a alcanzar y mantener con la aeronave en configuración pesada.

Esta tarea revestía importancia. La conducción del novel escuadrón tenía presente que desde la posición relativa que el Comando Aéreo Estratégico había asignado al escuadrón Dagger en el Área de Material Río IV, los objetivos materiales a alcanzar iban a implicar un extenso tramo de navegación ida y vuelta y el cruce del macizo andino, justamente en la latitud en que este último presenta sus máximas cotas de elevación.

Los Dagger eran una versión cazabombardero de los M-III. Diferían, básicamente, en que no poseían radar, tenían mayor capacidad de combustible en tanques internos y más estaciones de armamento (siete en lugar de las cinco del M-III). Era distinto el sistema de control de armas, que correspondía al del F-4 Phantom. Además, el arranque del motor se efectuaba con una fuente de aire comprimido externa y no con los microturbo internos de los Mirage franceses.

Los veinticuatro monoplazas recibieron las matrículas C-401 al C-424 y los dos biplazas, C-425 y C-426.

### **Diciembre del 78 del Escuadrón Dagger**

En igual fecha que los Mirage M-IIIIEA, 8 de diciembre, un escuadrón de seis M-5 Dagger, asignado al Comando Aéreo Estratégico y configurado como escuadrón aeromóvil, desplegó al Área de Material Río IV junto con su apoyo técnico, con la tarea de adiestrarse con el material recién recibido y alistarse para entrar en operaciones desde esa posición relativa. Las órdenes fragmentarias para las primeras salidas del escuadrón abarcaban ataques aire-tierra sobre los objetivos materiales asignados. Como tarea secundaria debía ejecutar la defensa aérea del Área de Material, para lo cual se habían previsto aeronaves en alerta diurna en tierra con cañones y misiles Shaffrir.

Integraban este escuadrón: como jefe el mayor Mario E. Román; como jefes de escuadrilla el mayor Juan C. Sapolski y el capitán Héctor M. Pergolini; como jefes de sección los primeros tenientes Carlos A. Arnau y Horacio Mir González; y como oficial de escuadrilla el primer teniente Amílcar G. Cimatti. . El 20 de diciembre, el escuadrón fue completado con los pilotos que recibieron adiestramiento en Israel.

En el vuelo de despliegue, los Dagger tuvieron que pasar el mismo frente que había afectado a los M-III afrontando varios inconvenientes técnicos, como fallas de presurización y climatización de cabina, que obligaron al primer teniente Cimatti a eyectar la cúpula de la cabina del C-406 por falta de visibilidad al



escarcharse el lado interno de la cabina. Además, se afectaron las cabezas de los misiles Shaffrir a causa del granizo.

El personal desplegado, pilotos y suboficiales de apoyo técnico, fue alojado en los casinos del Área de Material. Como asiento del escuadrón se destinaron las escasas habitaciones del edificio de la torre de vuelo donde, a similitud de los inicios vividos por M-III en Mariano Moreno, se ubicaron la sala de reunión previa, los equipos personales y una sala de situación en cuyo pizarrón figuraban los vuelos del día y la silueta de las aeronaves del oponente. Por supuesto no faltaron los equipos de mate y de café. El Área de Material había asignado un ómnibus y un jeep para los traslados del personal desde los casinos hasta la torre de vuelo y viceversa.

En esas reducidas instalaciones para la cantidad de pilotos, se realizaba a diario la instrucción que abarcaba el repaso de las operaciones normales y de emergencia, los perfiles de ataque aire-tierra con el armamento disponible, las maniobras de combate aéreo con misiles, las características de los objetivos materiales asignados y otros temas de riguroso interés. También comenzaron muy temprano las discusiones propias del personal de un escuadrón en formación: el color o colores del pañuelo, el diagrama y formato del escudo y el lema a incorporar.

Como era verano, las presentaciones al aire libre frente a la torre de vuelo no provocaron ningún resfrío, pero no fue igual para los tripulantes de las aeronaves en alerta diurna en tierra que se “cocinaban” en la cabina. Afortunadamente estaban en un Área de Material y pronto hubo que agradecer al personal local la elaboración de unas estructuras metálicas con toldo que minimizaron el problema.

Recién en Río IV se alcanzó a reunir la totalidad de pilotos del escuadrón. Fuera del extenso horario de actividades, la presencia de todos los integrantes alojados en los casinos contribuyó a cimentar la camaradería y el conocimiento personal. Desde charlas informales en el bar, almuerzos y cenas compartiendo una larga mesa, partidas de truco y metegol hasta la faz deportiva con fútbol y tenis.

Para la defensa antiaérea local el Ejército había desplegado una sección de piezas Bofors de 40 mm a cargo de un teniente primero, quién pronto confraternizó con los pilotos de Dagger. Estos se extrañaron al ver que las piezas se habían emplazado sobre el terreno con escasa protección ante ataques aéreos así que, previa consulta con el jefe de escuadrón, se decidió colaborar con el adiestramiento de los artilleros ejecutando un ataque aéreo simulado sobre el Área de Material. Algunos pasajes rasantes a 450 nudos fueron suficientes y muy pronto se observó a todos los artilleros con palas de campaña en las manos, profundizando el enterrado de las piezas y llenando bolsas con tierra y arena.

Hubo que solucionar problemas técnicos. La puesta en marcha del turborreactor de los Dagger en el país fue inicialmente bastante problemática. La aeronave había operado en Israel con combustible JP4 y el cambio a JP1, menos inflamable, originaba puestas en marcha fallidas y en algunos casos incendio en la cámara de post combustión. Esto obligó a que en la puesta en marcha del motor se ubicara un hombre cercano a la cola del avión provisto de un extinguidor.

En Río Cuarto continuaron presentándose estos inconvenientes ya evidenciados en Mariano Moreno. Otro de ellos fue el planteado por el dispar sistema de arranque con tubos de aire comprimido. El personal de mantenimiento sufrió serios dolores de cabeza hasta comprender la forma correcta de calibrarlos. No faltó, entre las soluciones propuestas, la “gaucha” idea de colocar dos tubos en serie en la creencia de que les faltaba “fuerza”.

Estos problemas técnicos revestían gravedad, dado que el escuadrón se encontraba a días del eventual inicio de operaciones reales de combate y si no se solucionaban iban a comprometer seriamente la cantidad y continuidad de las salidas aéreas previstas y los tiempos de respuesta de la alerta en tierra. Era fundamental asegurar los arranques del motor. Afortunadamente con la experiencia se fueron corrigiendo al ir variando los parámetros del arranque, el avance del acelerador entre ellos, y calibrando los tubos de aire comprimido hasta lograr minimizarlos.

Mientras tanto, diciembre también había resultado un mes ajetreado para los Dagger. Necesidades operativas impedían continuar normalmente el adiestramiento programado de las tripulaciones. Por falta de interceptores debieron asumir ese rol y cumplir alertas diurnas con cañones y con misiles Shaffrir, en el sector de DA dirigido por el CIC de Villa Reynolds. La carencia de un radar de a bordo fue suplida, en parte, por las capacidades de aceleración y maniobra, propias del M-5, y por su dominio de vuelo en la gama supersónica.

Después de la deflación del conflicto con Chile, el Escuadrón Dagger permaneció en el Área de Material Río IV como unidad desplegada de la VIII Brigada Aérea. En ese aeródromo iniciaría el adiestramiento anual. Sin embargo, la experiencia del operativo hizo reflexionar a la superioridad sobre la conveniencia de volar en una zona menos saturada que la de Moreno. El cambio del destino definitivo de esta novísima unidad llegaría por sí solo.

El 23 de diciembre, en vísperas de la primera salida de combate del escuadrón, llegó la noticia que tranquilizó los ánimos: al aceptarse la mediación papal ofrecida por el cardenal Samoré se suspendían las

operaciones previstas. Al día siguiente de esta novedad llegó la comunicación que determinaba que el escuadrón no iba a replegar a Mariano Moreno, sino que debía permanecer operando en el Área de Material hasta su traslado definitivo a la BAM Tandil. Su dependencia orgánica seguía siendo de la VIII Brigada Aérea y operaría en Río Cuarto como unidad alojada.

La finalización de los aprestos bélicos marcó el inicio de otra etapa en las actividades del escuadrón, con menor urgencia y orientada entonces a continuar con la formación operativa de los tripulantes que habían iniciado su actividad en ala delta en tres países diferentes, lo cual señalaba la necesidad de estandarizar los procedimientos de empleo.

Dos factores incidieron negativamente en este novel escuadrón. Por un lado, la poca familiaridad con el material en sí –apenas un mes– por el otro, la escasa experiencia de la mayoría de sus pilotos en aviones de ala delta, que habían realizado su primer vuelo cuarenta y cinco días antes. No obstante, la gran voluntad puesta de manifiesto y la experiencia de los pilotos de M-III que los acompañaban como asesores permitió superar estas limitaciones. En un corto lapso estos veteranos cazadores se habían transformado en un escuadrón operativo.

### **Los cimientos del Grupo Aéreo 6 de Caza Bombardeo**

En 1979, la actividad aérea de los Dagger desplegados en Río Cuarto había comenzado con el firme propósito de completar la formación operativa de los tripulantes que provenían de tres escuelas diferentes: Israel, Perú y Moreno; y, sobre todo, con la necesidad de estandarizar los procedimientos de empleo.

Con una dotación inicial de ocho aviones, la responsabilidad de mantenerlos en servicio estaba a cargo del teniente Posadas y de un número limitado de mecánicos y técnicos. Los 700 kilómetros que los separaban de la unidad logística superior representaban un desafío para sostener el programa de vuelo e imponían soluciones novedosas. Para obtener regularmente los repuestos desde Buenos Aires, se implementó un sistema de intercambio con las empresas de colectivos, coordinado por enlaces telefónicos diarios (red militar), en horarios predeterminados. De esta forma, se logró un flujo de abastecimiento que aseguró el cumplimiento de la actividad aérea hasta la ubicación definitiva de los M-5 en Tandil.

El alejamiento del personal de sus hogares fue otro problema para resolver. La solución llegó aplicando un régimen de trabajo especial: diez días de actividad continuada y cuatro de franco. Esta modalidad dio excelentes resultados. La compensación que representaban los descansos incentivó al personal y se logró un mayor aprovechamiento de los días de actividad.

Además del adiestramiento, el Escuadrón efectuó varios despliegues durante su estadía en Río Cuarto. También desde Catamarca, en el día de la FAA, desfilaron seis Dagger sobre Jujuy, encolumnados detrás de los M-III.

El hecho de operar durante más de nueve meses en una virtual situación de campaña imprimió un cariz muy particular a la relación entre pilotos y mecánicos. Cariz que desde el comienzo, con la llegada de los primeros aviones para enfrentar el conflicto con Chile, había estado signado por un clima de acción.

Este común sentimiento de pertenecer a una misma maquinaria bélica, en el momento de elegir el lema del organismo, impulsó a muchos de los integrantes del Escuadrón a seleccionar el título de una película: Nacido en combate. A la larga, quizás por una extraña premonición que la historia confirmaría, se eligió un lema más metafísico y cargado de significado, *Duc in altum: Conduce a lo profundo*.

En un ejercicio efectuado con munición de guerra junto con otras unidades en el Campo de Tiro Táctico de Antuna, en San Luis, previo a los estudios y comprobaciones correspondientes, los Dagger dispararon cohetes Zunni 5 pulgadas de dotación de los A-4B. El éxito de los ensayos homologó el empleo de estos poderosos cohetes aire-tierra, en los Mirage. Hasta el momento, la probable ingestión de los gases del quemado del cohete por la turbina del avión, desautorizaba el tiro desde las estaciones internas de ala y fuselaje, únicas, por otro lado, con resistencia suficiente para soportar el peso de las cohetas. Una modificación introducida por los israelíes, consistente en un refuerzo de las estaciones externas del ala para el misil Shaffrir, posibilitó usarlas con los Zunni. De igual forma, durante este operativo, los Dagger probaron un pod fotográfico de alta velocidad –hasta 500 nudos– con una cámara especial que tomaba fotos verticales y oblicuas, a la vez.

Durante uno de los numerosos despliegues de 1979, el Escuadrón sufriría el primer incidente. Próximo a aterrizar en la IX Brigada Aérea, el avión pilotado por el primer teniente Almoño colisionó con el desnivel del borde de la pista. Se rompió el tren de aterrizaje, pero el piloto resultó ileso. La aeronave fue recuperada meses después en Río Cuarto.

El 26 de noviembre, durante otro operativo, volando entre Tandil y Río Cuarto, el Dagger C-406 tripulado por el capitán Cimatti, numeral del capitán Kajihara, sufrió la detención repentina del reactor. Pese a los intentos por reencenderlo, el motor no arrancó. El piloto debió eyectarse a unos 3.000 pies de altura. Si bien se perdió el primer Dagger, el piloto fue rescatado sano y salvo.

Los conocimientos profesionales de los integrantes del Escuadrón y las facilidades del M-5 como cazabombardero permitieron que, con una organización adecuada y en un lapso breve, se lograra una gran capacidad operacional y la predisposición para movilizarse a otros destinos como escuadrón aeromóvil.

Haber operado fuera de la unidad un tiempo prolongado, cumpliendo la actividad de adiestramiento con excelentes resultados, indujo a los jefes a incluir en la orgánica del Escuadrón Aéreo al personal técnico de primera línea. Esta relación fue cambiada sólo dos años más tarde, no por los malos resultados sino por el comprensible conflicto de competencia que se suscitó entre los grupos aéreo y técnico, por la dependencia del personal de mecánicos.

La elección del diseño del pañuelo de Dagger motivó un largo debate entre los integrantes del Escuadrón. Las posibilidades eran varias. Incluían desde un pañuelo color azul; otro, plata; hasta la posibilidad de combinar en un damero los colores plata y negro, rojo y azul, o rojo y plata. Después de largos cabildos y acaloradas discusiones se preseleccionaron dos alternativas: plata y negro, y rojo y azul. Las opiniones estaban divididas. El jefe del proyecto Dagger y su segundo se inclinaban por la última opción, pero hallaban tanta resistencia que debieron apelar al apoyo de las esposas de los oficiales para imponer, finalmente, el damero rojo y azul. Poco tiempo después, los miembros del Escuadrón se enteraron de que ambos jefes eran hinchas fanáticos de San Lorenzo.

A partir de julio, se inició, por etapas, el transporte de aviones y equipos de mantenimiento al futuro y definitivo asentamiento en Tandil. Los primeros tres M-5 volaron desde Río Cuarto sin ningún tipo de apoyo y fueron dejados en custodia hasta agosto. Al mando de la escuadrilla volaba el vicecomodoro Viola, seguido por el mayor Villar y el primer teniente Musso. El cambio de base fue programado de tal modo que no afectara la actividad en Río Cuarto ni las tareas operativas ordenadas por el CAD, (Comando Aéreo de Defensa).

Se llegó, así, al 16 de agosto. El Escuadrón Dagger dejó de pertenecer al Grupo Operaciones de la VIII Brigada Aérea y pasó a ser una unidad alojada de la BAM Tandil, dependiente del CAD a través del jefe de Operaciones Dagger. La nueva relación de dependencia se oficializó mediante una ceremonia presidida por el comandante en jefe, brigadier general Graffigna.

El segundo ferry a Tandil se cumplió con ocho aviones y con el mínimo escalón de apoyo posible ya que, al mismo tiempo, seis M-5 se hallaban desplegados en Catamarca.

El Escuadrón se mudaba pero los operativos continuaban. La actividad estable y continua de los Dagger en Tandil sólo se produjo en los primeros días de octubre, cuando se completó la dotación con los últimos M-5 recibidos en la BAM Mariano Moreno, en julio. Los aviones de este lote habían sido matriculados como C-421, C-423, C-424, C-425 y C-426. Los dos últimos eran los biplazas, que permitirían iniciar los cursos de adiestramiento.

En septiembre, al núcleo fundador se le sumaron los primeros oficiales destinados al Escuadrón Dagger en Tandil: primeros tenientes Carlos A. Moreno, de la V Brigada Aérea, y Osvaldo R. Battioni, de la EAM. Dado lo avanzado del año, se les impartió un curso especial; el programa teórico fue impartido por el primer teniente Mir González y la práctica en vuelo, por el mayor Villar. En los comienzos de enero de 1980, estos alumnos protagonizarían la primera ceremonia de vuelo “solo” del Escuadrón Dagger en su nueva base. El comodoro Waldner lo realizó el 14 de marzo de ese año.

Cuando el Escuadrón Dagger comenzó la actividad en Tandil, en 1979, si bien se contaba con un equipo de ayuda a la navegación (VOR) que aventajaba las capacidades del obsoleto equipo de ADF de Río Cuarto, no se disponía de balizamiento adecuado ni de sistema de aproximación por instrumentos (ILS); y, una vez más, se debió apelar a antiguas y conocidas soluciones: los viejos bochones a gasoil.

Esas abolladas y renegridas esferas de latón, apenas mayores que una bocha, alumbraron despegues y aterrizajes del moderno caza supersónico. En más de una oportunidad, el humo, producido por su llama amarillenta mezclándose con la tenue neblina –característica de las frías noches tandilenses–, afectaba la visibilidad y fue motivo de largas esperas en la célebre “casita colorada” (nombre con el que los pilotos bautizaron, por el color de sus techos, al edificio de un desvencijado puesto de guardia ubicado al fondo de las plataformas).

Esa “casita colorada” fue el albergue del Escuadrón hasta la finalización de las obras del Grupo Aéreo, casi un año después. Allí, la sala de equipos y supervivencia, el bar y la sala de reunión previa al vuelo se confundían en un espacio común. Pintoresco local multiusado que no impidió el desarrollo de la actividad programada, pero que, a veces, puso a prueba la paciencia de los jefes de escuadrilla.

La deficiente infraestructura del comienzo no fue óbice para que la unidad se mostrara ante la comunidad de Tandil. En octubre, se organizó una jornada de “puertas abiertas” que tuvo gran repercusión entre los pobladores. En diversos stands se exhibió el material aéreo y los armamentos adquiridos. Con eficaces demostraciones aéreas se deslumbró a más de 10.000 espectadores que colmaron la unidad.

Aprovechando un campo al costado de la pista que los venerables Gloster habían usado para sus prácticas de tiro, una escuadrilla de M-5, compuesta por el mayor Sapolski, el capitán Puga y los primeros

tenientes Musso y Ratti, tronó en la despejada tarde tirando con los cañones de 30 milímetros, para satisfacción y admiración de los visitantes. Acto seguido, el mayor Villar mostró las cualidades acrobáticas del Dagger. De esta forma ruidosa y gallarda, el Escuadrón se presentó en sociedad y dio inicio a un proceso de integración con la población tandilense tan afectuosa y cercana, en cuerpo y espíritu, a la FAA.

El 10 de diciembre de 1979, por resolución del Comando en Jefe, la BAM Tandil se convirtió en VI Brigada Aérea y el Escuadrón Dagger, en Grupo 6 de Caza Bombardeo. El comodoro Teodoro G. Waldner fue designado jefe de brigada; el vicecomodoro Horacio J. Viola, jefe del Grupo Aéreo; el mayor Luis D. Villar, jefe del Escuadrón Aéreo Operativo; el mayor Juan C. Sapolski, jefe del Escuadrón Aéreo de Instrucción; el comodoro Antonio F. Rizzo Corallo, jefe del Grupo Técnico; y el comodoro Alejandro N. Lazo, jefe del Grupo Base. Además, aún permanecía en Tandil el Grupo de Artillería Antiaérea, a cargo del comodoro Juan C. Casado.

Con este simple acto administrativo, a un año de recibido el primer lote de M-5 Dagger, la FAA incorporaba, integralmente, otro sistema de armas. La capacidad operacional en tareas de superioridad aérea se potenciaba con este nuevo e incisivo vector, capaz de penetrar las defensas enemigas a gran velocidad.

El número de Mirage alcanzaba a cuarenta y cinco, lejos de aquellos doce cazas supersónicos adquiridos en 1972.

## **1980 EN TANDIL**

En Tandil, la VI Brigada Aérea, transformada en una poderosa unidad equipada con veintiséis M-5 Dagger, con ímpetu y esperanza, comenzaba el primer año de su nueva categoría. La comandaba el brigadier Teodoro Waldner, secundado por los comandos Horacio Viola, Antonio Rizo Corallo y Alejandro Noel Lazo, al frente de los grupos 6 de Caza, Técnico 6 y Base 6, respectivamente. En el horizonte, se vislumbraba la posibilidad de recibir doce aviones más que la FAA gestionaba comprar ante el Ministerio de Defensa de Israel.

Este promisorio futuro se veía magnificado por el marco que prestaban las sierras de Tandil al raudo vuelo de los Dagger y por la satisfacción profesional y humana del personal de estar destinado en una región de buenas tierras y mejor gente.

La integración de los hombres de la Brigada y, en particular, del Grupo 6 de Caza con los pobladores de Tandil fue estrecha y cordial, desde el primer día. Tradicional amistad, nacida allá por los 50, cuando los Gloster Meteor IV insuflaban el espíritu aeronáutico a esta ciudad heredera del Fuerte Independencia. Afianzada, más tarde, por el Escuadrón de Búsqueda y Rescate con los Grumman Albatross, se extendió a los Dagger y se reavivó con la transformación en VI Brigada Aérea.

Cabe mencionar aquí la desinteresada incorporación del primer médico del Grupo Aéreo, el tandilense Mario Rizzo que, en forma gratuita, ofreció sus servicios a los integrantes del Grupo y, en más de una ocasión, a sus familias. Nombrado Cazador Honorario, acompañó con su generosa amistad a los pilotos que pasaron por el Grupo Aéreo 6, hasta su fallecimiento el 27 de abril de 2014.

En 1980, el Grupo 6 de Caza, compuesto por dos escuadrones –Instrucción y Operativo–, previó continuar la capacitación de los pilotos Etapa III y el dictado del curso de vuelo a los recién destinados. Éste sería el primer curso en el nuevo asentamiento de la unidad.

Al frente del Escuadrón de Instrucción se hallaba el mayor Sapolski; como oficial de operaciones, el capitán Donadille; y como instructores, los capitanes Dorado y Mir González. Fueron alumnos de esta primera promoción de Dagger en Tandil: tenientes César F. Román, Juan D. Bernhardt, Gustavo E. Aguirre Faget, Pedro I. Bean y Héctor R. Volponi. Realizaron el vuelo “solo” el 2 de julio.

El Escuadrón Operativo, por su lado, afianzando la capacitación adquirida en Río Cuarto, participó en seis ejercicios a lo largo del año. Del 18 al 30 de abril, en cumplimiento de la Orden de Operaciones 01/80 “Aries”, realizó un ejercicio de tiro en el Aeródromo de Neuquén. En mayo, operó por diez días en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, en un operativo similar. En julio, la unidad desfiló en Buenos Aires. Y en Rosario, un mes más tarde, para el aniversario de la FAA; en este último caso, desde el aeropuerto de Ezeiza. También intervino en el Ejercicio “Golondrina II” organizado en la V Brigada Aérea; para ello, se trasladó a Río Cuarto, entre el 5 y 12 de septiembre.

El Escuadrón culminó el año con un despliegue a la BAM Río Gallegos. Allí, en cumplimiento de la Directiva 09/80 del Comando de Operaciones Aéreas “Comprobación Sur”, actuó durante cuarenta y cinco días, tras los cuales regresó a Tandil a mediados de noviembre. La prolongada duración del ejercicio, la región y la época del año son una muestra cabal de la preocupación prioritaria de los comandos superiores de aquel momento, signado por la tirantez de las relaciones con los vecinos chilenos.

Dos hechos ocurridos en ese operativo indican, a su vez, el grado de alistamiento y capacitación profesional de la unidad. Al primero, lo protagonizaron el capitán Donadille y el primer teniente Dellepiane. Mientras cumplían un alerta a tres minutos a órdenes del CIC Gallegos, recibieron la orden de despegar e



interceptar un eco no identificado que sobrevolaba las cercanías de Río Turbio. La eficiencia de los equipos terrestres y las tripulaciones permitió que, a pesar de la falta de equipamiento adecuado (radar) a bordo del M-5, se interceptara al incursor, un DC-6 chileno que había violado el espacio aéreo argentino y que fue obligado a regresar a su territorio. En el segundo episodio también participó el capitán Donadille. Apoyado por el radar TPS-43 del CIC Gallegos descubrió un barco chileno, a 50 ó 60 millas de la entrada del Estrecho de Magallanes, efectuando contramedidas electrónicas que perturbaban la transmisión del radar argentino. Luego de varios pasajes rasantes sobre el buque, cesaron las interferencias y consiguió que el agresor se alejara del lugar.

Estas vivencias, tan cercanas a una situación conflictiva real, y el extenso Operativo “Comprobación Sur” permitieron aquilatar enseñanzas que tendrían gran valor en el futuro, como las proposiciones, elevadas al Comando, de modificar las configuraciones de armamento vigentes por otras que ahorraban tiempo de preparación.

Luego de este trascendente ejercicio, durante un vuelo de adiestramiento nocturno en Tandil, se produjo un accidente sin consecuencias personales, pero con serios daños para uno de los biplazas del Escuadrón Operativo, matrícula C-425. El primer factor causante del percance fue una repetida deficiencia del sistema de subida y bajada de la barrera de contención que, estando habitualmente baja, transitoriamente esa noche fue levantada durante el desarrollo de la actividad de vuelo. El segundo factor, fue el viento calmo que había esa noche. Cuando el Capitán Mir González habilitaba en vuelo nocturno al Capitán Maffeis, estaba en uso la cabecera 01, opuesta a la final del procedimiento normal con ILS. Por consiguiente, esa noche, la barrera ubicada en la cabecera 19 se hallaba desplegada, situación no informada a la tripulación. Los pilotos iniciaron el tema practicando una entrada por ILS con rumbo 190° hasta los mínimos, según la rutina, pero aprovechando la condición de viento calmo se decidió hacer un "toque y despegue". En el momento de detener el descenso y restablecer para el aterrizaje, los faros iluminaron la barrera de contención levantada a escasos metros del avión. Por más que se intentó sortear la barrera levantando la "nariz" del avión, el tren principal de aterrizaje se enganchó en la parte superior de la barrera y lo "arrancó de raíz, haciendo que el avión impactara sobre el eje de la pista. El Dagger se detuvo después de desplazarse incendiado más de 1000 metros. Afortunadamente ambos oficiales salieron ilesos del accidente y el avión fue recuperado, años más tarde, en el Área de Material Río IV.

En el bar del Grupo Aéreo, una botella de champagne Espiño (vacía) con el rótulo de “Una noche fogosa”, escrito y autografiado por los integrantes del Grupo 6, evoca ese lamentable pero feliz incidente. El des-tape de botellas de champagne Espiño para festejar los eventos importantes, festejo adoptado por el Escuadrón Dagger en sus comienzos, se convirtió en una tradición del Grupo 6 de Caza. Hoy, con sólo observar en el bar las botellas con los hechos por la cual cada una fue abierta y las firmas de los testigos, basta para refrescar la historia de los M-5.

El cierre del primer año de actividad reportó al Grupo 6 una práctica importante en cuanto a la capacidad de operar desplegado en distintos lugares y al empleo de diversos armamentos. Las ejercitaciones operativas acortaron radicalmente los tiempos de alistamiento y brindaron un completo conocimiento del material. A fin de año, contaba con veinticuatro pilotos y se habían volado 2.900 horas.

## **1981 EN TANDIL**

La jefatura de la Brigada y los grupos mantenían los mismos titulares; al mismo tiempo, se decidió actualizar la aviónica del Dagger incorporándole un sistema de navegación y tiro automatizado con un presentador “cabeza arriba” (Head Up Display o HUD), un navegador inercial y un radar de tiro telemétrico. Así, la FAA preveía convertir a los M-5 en un sofisticado sistema de ataque al suelo dando a los pilotos la posibilidad de disponer del equipamiento más moderno de la época. Para lo cual el mayor Villar fue enviado a Israel en enero, para participar en la definición operativa de los simuladores de vuelo de M-5 y M-III, y en el diseño operativo del Sistema Integrado de Navegación y Tiro (SINT) de M-5. También, realizaría los vuelos de recepción y posterior envió a la Argentina de los doce Dagger, recientemente adquiridos; los primeros seis arribaron al país el 21 de junio. Fueron recibidos y trasladados en vuelo a Tandil por personal de la VIII Brigada Aérea.

En la tierra de los M-5, este año fue también muy activo y promisorio: doce Dagger incrementaron la dotación y se adquirió un simulador de vuelo con representación visual, que sería entregado al año siguiente e incrementaría la calidad del entrenamiento de los pilotos.

Los oficiales recientemente incorporados que desarrollaron el adiestramiento teórico y práctico del curso de pilotaje culminaron con el “solo” el 12 de junio. Este segundo curso en el país estuvo integrado por: primer teniente Héctor H. Luna, y tenientes Mario M. Callejo y José L. Ardiles, como alumnos; y capitanes Horacio Mir González y Jorge C. Dellepiane, y primer teniente Norberto R. Dimeglio, como instructores.

Unos meses antes, el 13 de abril, el futuro jefe de Grupo Aéreo, vicecomodoro Tomás A. Rodríguez, también había realizado su “solo” integrándose, con su vasta experiencia como cazador, al grupo de los pilotos de Mach 2.

A mitad de año, se inició un segundo curso. Tres nuevos y jóvenes oficiales comenzaron el entrenamiento en el avión: los alféreces Daniel O. Valente, Luis M. Cismondi y Carlos J. Castillo, que volaron el “solo” el 30 de noviembre. Con la incorporación de personal moderno, hecho inédito en la historia de los Mirage, se deseaba determinar la conveniencia de adiestrar a pilotos con poca experiencia.

La actividad operativa de los escuadrones aéreos fue intensa. Entre el 28 de mayo y el 6 de junio, participaron de los operativos “Zonda II” y “Zonda IV”, basados en la IV Brigada Aérea. En octubre, entre el 21 y el 28, intervinieron en la Ejercitación Conjunta “Coya III” con el Ejército Argentino, realizada en San Antonio de los Cobres, operando desde el aeropuerto de Jujuy, por primera vez.

En diciembre, el II Escuadrón se trasladó por treinta días a la BAM Río Gallegos para intervenir en el Operativo “Comprobación Sur III”. En todos los despliegues, se utilizó el concepto de escuadrón aeromóvil que incluía el personal y el material para operar en forma autónoma, por un período de treinta a cuarenta y cinco días.

Hacia el final del segundo año de vida de la VI Brigada Aérea, el brigadier Waldner entregó la unidad al brigadier Roberto F. Cambor, a la vez que el comodoro Tomás A. Rodríguez asumió como jefe del Grupo 6 de Caza y el comodoro Pedro Martínez, como jefe del Grupo Técnico 6. En los escuadrones aéreos I y II fueron designados el vicecomodoro Juan C. Sapolski y el mayor Carlos N. Martínez; mientras que el vicecomodoro Villar quedaba a cargo de los vuelos de comprobación y homologación del SINT que se llevaría a cabo en el Área de Material Río IV, en el avión prototipo C-427 que arribaría de Israel con las modificaciones.

La actividad aérea de los M-5 acumulaba casi 4.000 horas de vuelo, cifra nada despreciable para las características operativas y técnicas de este cazabombardero. La flota se había incrementado a treinta y seis aviones e incluía tres biplazas. La cantidad total de Mirage de la FAA era de cincuenta y cinco unidades.

## 1982

Al comenzar el año, ningún integrante del Grupo Aéreo VI podía imaginar que, en menos de cinco meses, iba a estar en pleno combate contra una fuerza aérea de la OTAN, en defensa de la soberanía sobre las Islas Malvinas. El inicio de las actividades estuvo enmarcado por la rutina de despliegues, operativos y cursos de entrenamiento habituales.

Se esperaban la recepción del simulador de vuelo y combate de M-5. Por otro lado, la VI Brigada Aérea, aguardaba la modificación de los Dagger y el inicio de los vuelos de homologación del SINT en el prototipo, cuyo arribo de Israel estaba previsto para enero.

El Grupo VI de Caza Bombardeo inició la actividad de 1982 con un plan que preveía festejar, a fin de año, las 12.000 horas de vuelo en M-5, desde su arribo cuatro años atrás. El curso de pilotos comenzó normalmente.

En poco tiempo, el 20 de abril, los cuatro oficiales que lo integraban, capitán Luis A. Demierre y primeros tenientes Carlos A. Antonietti, José L. Gabari Zoco y Jorge M. Reta, volaron el “solo” y se enorgullecieron cuando, alrededor del cuello, los instructores les anudaron el pañuelo azul y rojo, emblema del Grupo 6 de Caza.

Un mes antes, dos expertos cazadores con amplia experiencia en vuelo se sumaron a las huestes de Mach 2.02: el 22 de marzo el vicecomodoro Oscar L. Aranda Durañona y el 26 de marzo el mayor Gustavo A. Piuma Justo realizaron su vuelo “solo” en Dagger incorporándose al grupo de los cazabombarderos supersónicos. Estos dos cazadores tuvieron destacada actuación en la lucha por las Islas Malvinas, uno en tierra en Puerto Argentino como jefe del CIC Malvinas y el otro en el Escuadrón II desplegado en San Julián.<sup>21</sup>

Antes de finalizar el año, tres nuevos vuelos solos cerrarían la actividad del Escuadrón de Instrucción. Dos, dentro de los planes normales del año y uno, simbólico: el vicecomodoro Joaquín P. Solaberrieta, el 28 de septiembre; el jefe de brigada, brigadier Cambor, el 19 de noviembre; y un ilustre visitante, el célebre piloto de caza francés, coronel Pierre Closterman, el 23 de octubre, que lo hizo a bordo de un biplaza.

Con estos últimos, en 1982, nueve pilotos más habrían volado los Dagger totalizando veinticuatro cazadores incorporados al sistema M-5 en los cuatro años de vida del Grupo 6 de Caza Bombardeo.

Ejecutada la Operación “Azul y Blanco”, el 4 de abril se ordenó desplegar dos escuadrones aeromóviles de seis aviones. De igual forma, el 4 de abril, el vicecomodoro Oscar Aranda Durañona fue destinado al Estado Mayor de la FAS y nombrado, a posteriori, jefe del CIC Malvinas.

Complementariamente, ante el giro que se preveía en los acontecimientos, se disparó una febril actividad de mantenimiento para colocar la máxima cantidad de aviones en servicio.

Desde la VI Brigada Aérea de Tandil, el I Escuadrón voló el 6 de abril, inicialmente hacia la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia. El jefe de escuadrón era el mayor Napoleón Martínez, y los pilotos: capitanes Amílcar Cimatti, Horacio Mir González, Roberto Janett, Carlos Moreno, Carlos Rohde, Carlos Maffeis; primeros tenientes Héctor Luna y José Ardiles; y tenientes Juan Bernhardt, Pedro Bean y Ricardo Volponi. Matrículas de aviones: C-401, C-410, C-412, C-428, C-430 y C-433.

Por su parte, el II Escuadrón, al mando del mayor Juan C. Sapolski, se compuso por: capitanes Raúl Díaz, Jorge Dellepiane y Norberto Dimeglio; primeros tenientes Jorge Senn, César Román y Mario Callejo; y teniente Gustavo Aguirre Faget. Volaron ese mismo 6 de abril en los M-5 matrículas C-416, C-420, C-421, C-429, C-431 y C-436. El 13 de abril, los capitanes Donadille y Carlos A. Rohde trasladaron un avión más a cada escuadrón, para incrementar los efectivos desplegados.

Sobre la marcha se planificó un redespiegue de los escuadrones. El 25 de abril se trasladó el I Escuadrón a la Base Aeronaval de Río Grande y el II Escuadrón a San Julián constituida en Base Aérea Militar; autotitulados como “Avutardas Salvajes” y “La Marinette” respectivamente.

Con estos movimientos finales, los Dagger junto con las restantes unidades de combate de la Fuerza ocuparon sus posiciones de apresto en las bases de San Julián, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Río Grande. A los pilotos, estudiando las cartas de navegación, controlando las vituallas del equipo de supervivencia, mirando los azules mares australes, se los adivinaba dispuestos, en cuerpo y alma, a demostrar lo aprendido en años de sacrificado adiestramiento y a defender los derechos argentinos en las lejanas islas, parte inseparable del suelo patrio.