

CAPÍTULO IV

F-86F SABRE

1960 - 1986



Grupo 1 de Caza Bombardeo



El emblema fue creado en Mendoza en 1961 por el personal del Grupo 1 de Caza Bombardeo, reactivado con los F-86F Sabre. Este avión significó un cambio de concepto en las operaciones aéreas. El diseño de su emblema marcó un vuelco hacia la heráldica. El lema "Ad Maiora" y la simbología de sus cuatro campos -el combate aéreo, la velocidad del sonido, la sabiduría y la precisión en el vuelo- fueron la síntesis de su misión renovadora en la instrucción y en la operación de los cazas. Fue llevado por los pilotos en los buzos de vuelo, acompañado por el pañuelo naranja de cuello, y se lo pintó en los Sabre al costado izquierdo de su nariz. Fue usado hasta la desactivación de los aviones.

F-86F SABRE

ANTECEDENTES

El avión

El F-86 nació como una evolución del caza experimental XP-51F Mustang propulsado por el motor de reacción NA-140. El proyecto, dirigido por Lee Atwood y Ray Rice, aunque conservó la planta alar de aquél, perdió el parecido cuando le incorporaron el primer turbo reactor de flujo axial construido en EE.UU., el General Electric TG-180. Al conocer las investigaciones alemanas relacionadas con alas en flecha, en 1945, los diseñadores modificaron el prototipo. Pasó a llamarse XP-86, y las alas y los estabilizadores adoptaron la forma en flecha.

Luego del éxito en Corea, aparecieron nuevos modelos. El F-86E, con estabilizadores horizontales enterizos; el F-86D, con radar; y el F-86F, al cual, en 1953, se le adicionaron slats en las alas para incrementar la maniobrabilidad en la baja velocidad durante los combates. La planta motriz era el General Electric de doce etapas J-47-GE-27 (2.768 kilogramos de empuje estático) que funcionaba con combustible JP-4 aunque, también, podía emplear el Jet A-1 pero con penalizaciones en la operación. Los mandos eran totalmente eléctricos con accionamiento hidráulico. La aviónica estaba compuesta por un VHF AN/ARC-3 y un ADF AN/ARN-6. La cabina de apertura eléctrica, dotada de presurización y aire acondicionado, venía equipada con un asiento eyectable North American. El armamento fijo consistía en seis ametralladoras Colt-Browning M.3 de 12,70 milímetros de 1.200 disparos por minuto cada una, con una capacidad de doscientos setenta disparos por arma. La mira de tiro A-4, asociada al radar telemétrico AN/APG-30, operaba los sistemas de armas. Como cargamento desprendible podía llevar dos bombas M-117 de 750 libras o dos tanques de 120 galones (454 litros), en los soportes internos; y dos tanques de 200 galones (757 litros), en los soportes externos. También, lanzacohetes M-260 de siete cohetes 2,75 pulgadas FFAR, y bombas Napalm de 750 libras.

La incorporación a la Fuerza Aérea

La era de los F-86 en la Argentina reconoce como punto de partida a los Gloster Meteor y sus pilotos. Efectivamente, el 17 de noviembre de 1957, una escuadrilla del Grupo 3 de Caza ofreció una exhibición inolvidable durante la celebración de la Semana de Aeronáutica. Estaba guiada por el capitán Jorge A. Mones Ruiz e integrada por el capitán Aldo M. Barbuy, el primer teniente Jorge A. Van Thienen, el comandante Eduardo Correa Arce y, como solista, el capitán Carlos E. Carús. Las maniobras acrobáticas efectuadas sobre el Aeroparque nada tuvieron que envidiar a la presentación previa de los Thunderbirds, la escuadrilla de acrobacia de la USAF.

Tan brillante fue la demostración de Gloster que, impresionado, el jefe de la delegación norteamericana, general Emrick, felicitó al secretario de Aeronáutica argentino. Después, propuso a sus superiores que se otorgaran becas a los pilotos argentinos para asistir a un curso de reactores en los EE.UU. La sugerencia fue aceptada y se concedieron cuatro plazas. Aceptado el ofrecimiento se seleccionó al comandante Correa Arce y al capitán Mones Ruiz, por el Grupo 3 de Caza de Morón (Gloster); y al comandante Carlos J. Noguera y al capitán Francisco Cabrera, por el Grupo 1 de Ataque de Mendoza (Calquín).

Este primer curso realizado por cazadores argentinos en la USAF, por su actualización táctica, en el futuro representaría un punto de inflexión en la instrucción y profesionalidad de las unidades de combate. Comenzó a fines de febrero de 1958 y finalizó un año después. El Centro de Idiomas de la FAA aún no existía, por lo cual, los pilotos asistieron a la Escuela de Lenguas en Lackland AFB (San Antonio-Texas), para estudiar inglés. Aprendido el idioma, se trasladaron a Craig AFB (Selma-Alabama) y realizaron el curso de adaptación a aviones de reacción (JQC - Jet Qualification Course) con aviones T-33. Antes de iniciarlo, lamentaron el regreso al país del comandante Noguera por razones de salud. En esta etapa, los oficiales volaron unas sesenta horas; algunas, con instructor; y la mayoría, solos. Cumplieron temas de pilotaje, acrobacia, formación, instrumental, entradas por radar, nocturno y navegación. Todos aprobaron sin dificultad, entre junio y septiembre de 1958.

En octubre los tres pilotos se trasladaron a Williams AFB (Mesa-Arizona), donde comenzarían el curso de tiro (F-86F, Fighter Gunnery Course-111104A). Tras una breve adaptación en T-33, iniciaron la fase fundamental y más esperada: el adiestramiento aire-tierra y aire-aire. La instrucción se impartió en cien horas de pilotaje, acrobacia, formación, tiro aire-tierra (ametrallamiento, tiro con cohetes, bombardeo rasante y bombardeo en picada) y, finalmente, tiro aire-aire contra manga remolcada.

Al concluir el curso, los tres pilotos con sus familias iniciaron el regreso. Previo paso por Nueva York, en Washington saludaron al nuevo agregado aeronáutico, brigadier Eduardo Mc Loughlin. Allí se enteraron de la decisión del gobierno argentino de adquirir veintiocho F-86F, iguales a los empleados en el curso. La compra se concretó por el contrato ARG-2372, del 7 de diciembre de 1958, de acuerdo con los términos del programa de asistencia militar (MAP - Military Assistance Program). Los aviones eran usados; reacondicionados por la North American y pertenecían a la serie F-86F-30, con las alas del modelo F-86F-40 que incluían cuatro soportes para cargas externas. Dada la celeridad que había que imprimirle a los trámites, los tres oficiales permanecieron en los EE.UU. a las órdenes del agregado aeronáutico, para asistirlo en las gestiones. Tarea que se repartió entre la Agregaduría en Washington y la Comisión de Adquisiciones en Nueva York. En junio de 1959, el comandante Mones Ruiz regresó a Buenos Aires y fue destinado al Comando en Jefe como asesor de F-86F en todo lo atinente a la adaptación de la VII Brigada Aérea para recibir el nuevo material.

Simultáneamente, se gestionó el entrenamiento de dieciséis pilotos y alrededor de cincuenta técnicos, entre oficiales y suboficiales. Los pilotos, encabezados por el comodoro Jorge M. Martínez Zuviría a cargo de la comisión, realizaron un curso similar al descrito anteriormente. Se designaron para integrar el primer grupo de Sabre a los comandantes Hugo R. Marcilese y Orlando O. Arrechea; los capitanes Jorge A. Van Thienen, Augusto J. Hughes, David E. Giosa, César A. Petre y César A. de la Colina; los primeros tenientes Héctor R. Luoni, Roberto F. Cambor, Aníbal A. Laborda, Carlos A. de Blasis, Edsel O. Martínez Viademonte, Nelsis N. Rodoni y José A. Gutiérrez; y el teniente León V. Mallo.

Los técnicos, por otro lado, recibieron adiestramiento en las distintas especialidades con cursos denominados on the job training, tanto en Panamá (Albrook AFB) como en los EE.UU. Además, sobre la base de la experiencia obtenida con los Gloster, para que se ocuparan de conducir las tareas de mantenimiento, se envió a cuatro pilotos de Morón: el comandante Asdrúbal A. Cimadevilla; y los tenientes Juan J. Ahets Etcheberry, Enrique M. Carbó Bernard y Juan Manuel Correa Cuenca.

Así constituido, el contingente viajó a EE.UU. en noviembre de 1959. Tras finalizar el entrenamiento, en agosto de 1960, se concentró en Williams AFB. Los F-86F argentinos serían enviados a dicha base, a medida que los reacondicionaran en los talleres de la North American en Palmdale (Los Ángeles-California).

Para recibir a los F-86F en la VII Brigada Aérea, la Dirección General de Infraestructura realizó estudios para adecuar las pistas, calles de carreteo, plataformas, zonas de armado, barreras de frenado, depósitos, adaptación del Grupo Técnico, entre otros. En noviembre, regresaron los comandantes Correa Arce y Cabrera. El primero se incorporó al equipo de trabajo del comandante Mones Ruiz. El segundo se presentó en la IV Brigada Aérea, en Mendoza.

Se reactiva el Grupo 1 de Caza Bombardeo

En momentos en que se analizaban los trabajos de adecuación de las instalaciones de Morón, se produjo un cambio importante en la planificación. Por BAC N°133 (12 de noviembre de 1959) se resolvió reactivar el Grupo 1 de Caza Bombardeo, en la IV Brigada Aérea, con los doce MS-760 disponibles en Mendoza y los veintiocho F-86F de reciente adquisición, a partir del 1 de enero de 1960. Este grupo aéreo de caza permanecía desactivado desde 1955 cuando se dieron de baja los Fiat G-55. A partir de ese cambio se suspendieron las tareas en la VII Brigada Aérea y todo el esfuerzo se concentró en Mendoza incluyendo la adquisición de viviendas. En ese entonces, se compró el tradicional edificio Santa Rita, orgullo de los pilotos de Sabre.

Los ferries

En agosto de 1960, los comandantes Correa Arce, Cabrera y Mones Ruiz viajaron a los EE.UU., en un DC-4 comandado por el vicecomodoro Juan J. Pierrestegui, para sumarse al ferry y terminar de ajustar sus detalles. En el vuelo de ida, aterrizaron en las bases y aeropuertos seleccionados como futuras escalas de los F-86. En cada lugar, sacaron las novedades y tomaron nota de las previsiones. El itinerario elegido tocaba Antofagasta (Chile), Pisco (Perú), Talara (Perú), Howard AFB (Panamá), Kingston (Jamaica), Homestead AFB (Miami-Florida), Mobile AFB (Alabama), Kelly AFB (San Antonio-Texas) y, finalmente, Williams AFB. Allí, junto con el grupo encabezado por el comodoro Martínez Zuviría, aguardaron el arribo de un segundo DC-4 y de un HU-16 Albatross que, previo a ser acondicionados en los EE.UU., les brindarían apoyo de Búsqueda y Salvamento.

Una vez reunidos los pilotos y técnicos procedentes de los distintos cursos, las aeronaves de acompañamiento, los repuestos y los equipos de apoyo, con la asistencia permanente de la USAF, se organizó el primer ferry. En septiembre de 1960, la preparación concluyó cuando se terminaron de revisar los primeros trece Sabre (matrículas argentinas C-101, C-103, C-104, C-105, C-107, C-108, C-109, C-111, C-112, C-113, C-114, C-115 y C-116).

Los nuevos cazas fueron piloteados por el comodoro Martínez Zuviría, los comandantes Correa Arce,

Marcilese y Arrechea; los capitanes Van Thienen, Hughes, Giosa y De la Colina; los primeros tenientes Luoni, Camblor, Laborda, De Blasis, Martínez Viademente, Rodoni y Gutiérrez. Además, integró el ferry el as de la USAF, mayor Manuel “Pete” Fernández, designado asesor de F-86 para la FAA.

Este veterano de duelos aéreos viajaba a la Argentina precedido de la merecida fama de ser el segundo en cantidad de derribos durante la guerra de Corea. Su experiencia fue un aporte invaluable para los pilotos argentinos que recibieron sus enseñanzas en el CB 1 de Mendoza.

Los comandantes Cabrera y Mones Ruiz, el capitán Petre y el teniente Mallo tras la partida del ferry permanecieron en Williams AFB para probar y trasladar a los restantes F-86 a medida que la North American, en Palmdale (Los Angeles), los entregara a la comisión técnica presidida por el comandante ingeniero Antonio C. Burgos. Esta actividad se cumplió entre septiembre y octubre de 1960.

El capellán católico de la base bendijo los aviones alineados en la plataforma y, tras ese acto tan significativo para los argentinos, el comodoro Martínez Zuviría ordenó la partida. El largo itinerario se desarrolló sin mayores dificultades siguiendo las nueve escalas previstas.

La única emergencia la protagonizó el comandante Arrechea con el C-105. En el tramo Howard-Talara, volaba sobre el océano a 15.000 metros de altura. Sorteado el temido frente tropical, llegó a la posición ubicada a 90° de Esmeralda, a treinta minutos del destino. En ese momento, notó que el indicador de presión de aceite caía a cero. Sobresaltado, se lo comunicó a su numeral, el primer teniente Rodoni. La situación era comprometida: sobre el mar y muy por encima de las condiciones recomendadas para la eyección. Tras un breve intercambio de opiniones, Arrechea decidió continuar porque calculaba que llegaría de algún modo, con motor o planeando si se le plantaba. Sin más inconveniente que la transpiración que se le deslizaba por la espalda, voló hasta la vertical de Talara. En ese punto, redujo el acelerador y entró en base alta de la pista. Rodoni vio lo que ocurría en ese instante. El motor lanzó una llamada tan larga como el avión e inmediatamente después se engranó. Arrechea efectuó el procedimiento de aterrizaje con motor detenido. La maniobra salió impecable. Incluso, con el impulso pudo liberar la pista y permitir que su numeral, que lo había acompañado hasta el toque, efectuara una vuelta de pista y aterrizar.

El 26 de septiembre de 1960, el primer ferry llegó a la IV Brigada Aérea. Lo aguardaban una formación comandada por el jefe accidental de la Brigada, comodoro Arnoldo O. Martínez; una delegación del gobierno nacional integrada por el secretario de Aeronáutica, brigadier Ramón A. Abrahín, y el ministro de Defensa, Dr. Jorge Cáceres Monié; y el gobernador de Mendoza, Dr. Arturo Welschi.

Un mes después, el 26 de octubre, regresó el secretario de Aeronáutica, acompañado por el comandante Aéreo de Combate, brigadier Cayo A. Alsina, inspeccionó la unidad y se puso al tanto de la marcha del traslado. Cuando los quince aviones que faltaban recibir (C-102, C-106, C-110 y del C-117 al C-128) estuvieron listos, el comodoro Martínez Zuviría, los pilotos, el personal técnico y los equipos de apoyo regresaron a Williams AFB, a bordo de los dos DC-4 y del Albatross.

El segundo y último ferry comenzó en noviembre. Siguió el mismo itinerario anterior y aterrizó en Mendoza el 19 de ese mes. En esa ocasión, no llegó completo porque dos aviones quedaron en Howard. El C-124, piloteado por el teniente Mallo, sufrió una caída en la presión de aceite y debió cambiársele el motor. El otro fue el C-123 del comandante Mones Ruiz, jefe de la sección de Mallo. Por orden del comodoro Martínez Zuviría, los pilotos y el personal técnico esperaron un par de semanas hasta que llegó la turbina de recambio. Como apoyo, también se retuvo en Panamá a uno de los DC-4 que se había demorado por una emergencia en Tampa.

Los dos F-86F partieron a principios de diciembre. Luego de cumplir las cuatro etapas restantes, arribaron a la IV Brigada Aérea el 6. Finalizó así la recepción del nuevo sistema de armas adquirido por la FAA. El 10 de diciembre, se celebra la festividad de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación. Por este motivo, la escuadrilla integrada por los comandantes Cabrera y Marcilese, y los primeros tenientes Camblor y Rodoni sobrevoló la ciudad de Mendoza. Por primera vez en la historia, una formación de Sabre desfiló por los cielos argentinos.

El Grupo 1 de Caza Bombardeo, conducido por el comodoro Jorge M. Martínez Zuviría, el 15 de diciembre se trasladó a Ezeiza para presentar oficialmente a los F-86F. En una ceremonia, ampliamente cubierta por la prensa, el secretario de Aeronáutica, brigadier Abrahín, presentó el personal y el material al presidente de la Nación, doctor Arturo Frondizi.

Con posterioridad, se realizó una demostración aérea que comprendió un cruce de la barrera del sonido efectuada por el vicecomodoro Correa Arce, varios pasajes de la escuadrilla liderada por el comandante Cabrera y una exhibición de acrobacia a cargo del comandante Mones Ruiz.

1961

El Grupo 1 de Caza con el nuevo material

La IV Brigada Aérea estaba al mando del comodoro Ricardo Favre y el Grupo 1 de Caza Bombardeo, del comodoro Jorge M. Martínez Zuviría. El grupo aéreo se organizó con un Escuadrón Operativo, otro de

Adiestramiento y un nuevo organismo denominado Operaciones que cumplía funciones de coordinación y control de la actividad. Al frente de este último se designó al vicecomodoro Eduardo Correa Arce. Asimismo, asesoraban al jefe de Grupo en áreas especializadas el vicecomodoro médico Victoria Alzabe y el mayor de la USAF Manuel Fernández.

El Escuadrón Operativo tenía como jefe al vicecomodoro Francisco Cabrera y como jefe de Operaciones, al comandante Hugo R. Marcilese. Este último estaba al frente de la primera escuadrilla, compuesta por los capitanes Aníbal A. Laborda y Héctor R. Luoni, y el primer teniente Nelsis N. Rodoni. A la segunda escuadrilla la formaban el comandante Orlando O. Arrechea, el primer teniente Carlos A. de Blasis, el capitán Roberto F. Camblor y el primer teniente José A. Gutiérrez. A la tercera escuadrilla, el capitán Jorge A. Van Thienen, y los primeros tenientes Edsel O. Martínez Viademonte y León V. Mallo.

Componían la reserva operativa de este Escuadrón el vicecomodoro Jorge A. Mones Ruiz; y los capitanes Augusto J. Hughes, César A. Petre, César A. de la Colina y David E. Giosa. Además, incluía una escuadrilla de transición integrada por el vicecomodoro Miguel A. Ossés; los comandantes Carlos A. Gómez y Luis F. Masserini; los capitanes Luis R. Tello, Alfredo M. Torinetti y Ernesto H. Crespo; el primer teniente Horacio J. Viola; y los tenientes Enrique M. Carbó Bernard, José L. Rodríguez Morel y Juan Manuel Correa Cuenca. Como adscriptos volaban el jefe del Grupo Técnico IV, comandante Asdrúbal A. Cimadevilla, y el mayor Fernández de la USAF.

El Escuadrón Adiestramiento tenía como jefe al vicecomodoro Mones Ruiz y como jefe de Operaciones, al capitán Hughes. A la primera escuadrilla la integraban el capitán Hughes; el primer teniente Alberto S. Álvarez; y los tenientes Carlos A. Mitchell y Oscar Vera Mantaras. En la segunda escuadrilla revistaban el capitán Petre, el primer teniente Carlos A. Diana, y los tenientes Tomás A. Rodríguez e Ivo A. Dugour. En la tercera escuadrilla, el capitán De la Colina, el primer teniente Rubén A. Sánchez, y los tenientes Román H. Cano y Santiago C. Vázquez. En la cuarta escuadrilla, el capitán Giosa, el primer teniente Víctor R. Begnis, y los tenientes Jorge S. Raimondi y Eduardo A. Doffigny. Como adscriptos volaban los tenientes Oscar Vijande, Alberto Alegría, Juan Filipponi y Julio A. Reggi; y el alférez Leandro A. Speroni.

En la historia de los F-86F en la Argentina, 1961 fue el período en que se habilitó la mayor cantidad de alumnos en Sabre: veintiocho aviadores militares realizaron el primer vuelo.

El Escuadrón Adiestramiento recibió a un grupo de oficiales provenientes de Gloster Meteor, en condiciones de volar Sabre. A los de mayor antigüedad –vicecomodoro Ossés, comandante Gómez, y capitanes Tello y Torinetti– les asignaron cargos en la jefatura de la Brigada. A los restantes, los destinaron al grupo aéreo. El comandante Masserini; el capitán Crespo; el primer teniente Viola; y los tenientes Carbó Bernard, Rodríguez Morel y Correa Cuenca efectuaron el primer vuelo en F-86 el 28 de abril, tras una breve estandarización en Morane Saulnier.

Los otros quince pilotos destinados en Adiestramiento, sin experiencia en Gloster, recibieron el curso teórico-práctico de Morane Saulnier y, posteriormente, el de F-86F. Volaron el “solo” en dos tandas. El 7 de septiembre, los primeros tenientes Álvarez, Diana, Sánchez y Mitchell; los tenientes Tomás Rodríguez, Dugour, Alegría, Vera Mantaras y Vázquez; y el alférez Speroni. Y el 13 de diciembre, los tenientes Raimondi, Cano, Vijande, Doffigny y Reggi.

Durante el año, se le imprimió un ritmo innovador a la actividad del Grupo Aéreo que, trascendiendo el Desaguadero, obraría como un factor de modernización y profesionalización de la FAA, en particular de las unidades de Caza. La raigambre cazadora de ese grupo inicial de oficiales, sumado al legado del legendario Regimiento 2 de Caza –el de “La Chachamama”–, y de los regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora de Gloster –los del inefable “Bólide”– permitió que, con tesón y creatividad, se construyeran los cimientos de las futuras unidades de combate. Merced al esfuerzo y entusiasmo de los integrantes, se renovaron casi todas las instalaciones, y ese accionar fue el motor para que los grupos Técnico y Base también modernizaran sus respectivas áreas.

El aporte de los F-86F Sabre

La experiencia e ideas recogidas en los cursos realizados en EE.UU. y en Panamá (Albrook AFB) por los oficiales del grupo aéreo y por el personal superior y subalterno de los grupos Técnico y Base enriquecieron la funcionalidad de cada instalación que fue necesario fabricar o adaptar para operar el sistema F-86F en el país. Muchas de las innovaciones, que posteriormente fueron adoptadas por otras unidades de Caza de la FAA, abarcaron cuatro grandes rubros: los propios del avión, y los relacionados con la instrucción aérea, las instalaciones y la formación de tradiciones para que el Grupo ganara entidad.

Propios del avión

Para empezar, el F-86F fue el primer avión supersónico de la FAA, que cruzaba la barrera del sonido en configuración limpia, en picada en altura. Dotado con una mira móvil con radar y cineametralladora, que en

tiro aire-aire permitía “tomar o enganchar”, dentro de determinado rango, al avión enemigo prediciendo las correcciones con sólo colocar la envergadura del blanco en la mira.

Con la excepción del prototipo del Pulqui II, fue la primera aeronave de dotación en disponer de un asiento eyectable y de un equipo de vuelo de seguridad compatible con él; integrado por casco de vuelo rígido, con visera diurna; máscara de oxígeno; buzo y campera de vuelo. Además, debajo del asiento, poseía un equipo de supervivencia adaptable a distintas zonas, y era un elemento de seguridad más. Al igual que el traje anti-G que se usó por primera vez con este avión, y constituía una gran ayuda en las maniobras con aplicación de muchas G.

La incidencia eléctrica y los comandos hidráulicos significaron un salto tecnológico importante para facilitar el pilotaje de un avión de caza. La cabina presurizada y el aire acondicionado fueron primordiales para volar en altura en el F-86F, tanto en navegaciones como en prácticas de combate aéreo. Si bien los Gloster habían sido adquiridos con cabinas presurizadas, salieron de servicio prematuramente por lo que su techo práctico operativo fue muy limitado.

Desarrollo de la instrucción

Tal vez, el aporte de mayor trascendencia de los F-86F Sabre fue la incorporación de procedimientos de instrucción y adiestramiento actualizados aprendidos en EE.UU. La transmisión de esa experiencia a las futuras generaciones en Mendoza y, a su vez, a otras unidades de caza implicó una verdadera revolución pedagógica en la enseñanza del vuelo de combate. En los párrafos siguientes se citan los aspectos más importantes.

Traducción y confección de manuales: se organizaron comisiones con los pilotos que habían estado en EE.UU. que tradujeron e imprimieron el Manual de Vuelo del F-86F-Barra 1 (Dash one) y los Folletos de Instrucción utilizados en los cursos. Nacieron, así, los FAI (Folleto de Adiestramiento e Instrucción). Cada uno de los patrones de vuelo tuvo el correspondiente FAI: Pilotaje, Formación, Instrumental, Acrobacia, Tiro Aéreo, Combate Aéreo, etc.

Sobre la base de los FAI de F-86F se elaboraron los correspondientes al MS-760, adoptado como reactor de entrenamiento avanzado, de forma tal que los alumnos utilizaban los procedimientos semejantes en ambos aviones. Se equipararon las velocidades y alturas para la circulación de pista, y se calculó y ensayó un circuito de emergencia simulado para aterrizaje con motor plantado, similar al del Sabre.

Estandarización: la aplicación de los manuales descriptos formó una verdadera escuela. Los jefes de escuadrilla e instructores se ciñeron a los FAI adoptando un léxico similar. El éxito fue total. Se benefició la instrucción y, sobre todo, la seguridad del vuelo.

Introducción del “ladero” en vuelos solos y de inspección en monoplazas: este procedimiento, de antigua aplicación en la USAF, se usó a partir de los primeros vuelos en Mendoza con resultado óptimo dada la seguridad que brindaba.

Inspección previa: junto con la libreta de chequeo formó parte del Programa de Seguridad como primer paso del vuelo. Desde el control de la carpeta de novedades hasta la inspección exterior del avión en el sentido de las agujas del reloj, libreta en una mano y destornillador en la otra, se compartía con el mecánico que entregaba el avión la responsabilidad de que éste estaba en servicio. Esta rutina se hizo carne en las tripulaciones y no hubo urgencia que la dejara de lado.

Disciplina de vuelo: gracias al curso recibido en la USAF y conscientes de la gran diferencia que representaba con relación al método anterior, no quedó otra alternativa que cimentar las bases de una nueva disciplina de vuelo, sustentadas en el cumplimiento estricto de las Normas y Procedimientos. Las clases sobre seguridad de vuelo se convirtieron en rutina. El ejemplo masivo fue la llave del éxito y no hubo ningún incidente ni accidente en instrucción en ese primer año.

Se terminaron las pasadas bajas y acrobacias peligrosas sobre la pista. Sólo se realizaba lo que dictaba la norma.

Instalación del MF6 y del Link C11: el primero, como cabina de procedimientos normales y de emergencias; el segundo, como simulador de instrumentos para el Sabre. Fueron dos herramientas invaluable. Ubicados en el Grupo Aéreo, permitían a los jefes de escuadrilla o instructores una enseñanza práctica y segura. El cumplimiento de los turnos formaba parte de las exigencias mensuales para mantener la aptitud operativa.

Instrucción teórica con mock-up: en general, el piloto aprendía los aspectos técnicos del avión; y, en detalle, cómo funcionaba cada uno de los sistemas, las fallas que podían presentarse, las soluciones o el procedimiento de emergencia. Las mock-up o paneles desplegados de cada sistema que se instalaban en el Grupo Técnico eran fundamentales para los fines didácticos.

Adecuación de las instalaciones

En el grupo aéreo se ejecutaron varias obras, entre ellas:

Sala de Supervivencia, Paracaídas y Equipos de Vuelo: la complejidad y sofisticación de los F-86F exigió que se creara una sección especialmente dedicada al mantenimiento y control. Esta responsabilidad recayó en los suboficiales Ferrari y Arce que se perfeccionaron en los EE.UU. La sala fue dotada con aire acondicionado como lo requerían las normas.

Salas de Reunión Previa y Post Vuelo: se construyeron varias salas en un sector del Aula de Instrucción. Esos locales eran imprescindibles para explicar los pormenores del vuelo a efectuar, como así también, para analizar y extraer experiencias en las reuniones posteriores al vuelo.

Además de las mencionadas, se efectuaron importantes obras de infraestructura:

1. Prolongación de la pista y refuerzos en cabeceras.
2. Instalación de barreras de frenado de malla (BEFAB) en ambas cabeceras.
3. Marcación de Zonas de Armado en accesos a las cabeceras. Obligatorio para las salidas de tiro.
4. Ensanche de plataformas frente a los hangares.
5. Ampliación de la capacidad de almacenaje de combustible JP-1 y de oxígeno.
6. Construcción de la primera Torre Móvil teniendo en cuenta la experiencia de la USAF: en ese lugar, un instructor o jefe de escuadrilla supervisaba las maniobras de despegue y aterrizaje, con capacidad para asistir a cualquier piloto ante una emergencia en vuelo. La Torre Móvil, factor preponderante en la seguridad de los vuelos, contaba con medios de comunicación alámbricos, inalámbricos y fumígenos; además, los Manuales de Procedimientos Normales y de Emergencia de los aviones de la unidad.
7. Construcción del Polígono para armonización de las ametralladoras.
8. Construcción del “Punto Fijo” para prueba de motores.

Formación de la tradición del CB 1

Paso a paso, se fueron creando los elementos que le dieron fisonomía propia al nuevo Grupo y lo ubicaron, como se expresó, en el punto de inflexión en las unidades de caza de la FAA. La creación del escudo y emblema del CB 1 consolidó la tradición que mamaron y transmitieron los doscientos veinte pilotos que volaron el F-86F. Después de innumerables cambios de opinión, incluyendo asesoramientos sobre heráldica, prevaleció el modelo de escudo diseñado por el Primer Teniente Rubén Sánchez con cuatro campos y un casco de vuelo en lugar de yelmo. Los cuatro campos representaban:

1. La mira de tiro como el fin de la unidad en el combate.
2. El símbolo de la barrera del sonido del primer avión supersónico, característica única hasta ese momento.
3. La lámpara del saber expresando la dedicación profesional puesta de manifiesto en todas las actividades del grupo aéreo.
4. Vuelo en formación, en combate o en acrobacia, reflejando la búsqueda de la perfección en el adiestramiento.

Como lema del CB 1, luego de un amplio debate y con el asesoramiento oportuno del capellán de la Brigada, padre Portero, se aprobó *ad maiora (nati sumus...)* “para las grandes cosas (nacidos somos...)”. Las dos primeras palabras quedaron al pie del escudo porque el resto se sobreentendía. Otros elementos fueron:

1. Pañuelo de la unidad: se inició la tradición de adoptar un pañuelo de color naranja. Fue la primer Unidad en usar pañuelo de colores distintivos, pues hasta entonces el blanco era de uso común. En un comienzo, esto fue muy observado por el personal de otras unidades, motivando el apodo de “pechos colorados” a los pilotos del CB1.
2. Indicativo de llamada: cada piloto eligió un nombre código que debía poseer un máximo de dos sílabas, de pronunciación sencilla y fácilmente identificable. Se utilizaba para los vuelos individuales. En formación, se empleaba el del guía.
3. Libro de Oro y Libro Histórico del CB 1: en el primero, se consignaba el nombre, fecha y firma del primer vuelo de cada piloto. En el segundo, se registraba el movimiento del personal y las actividades fuera de la rutina (éste último venía como herencia del Grupo 3 de Caza).
4. Ceremonia de salida del primer vuelo solo: se instaló un mástil en la plataforma, junto a la entrada del grupo aéreo. Sobre el dintel se pintó el escudo. La ceremonia incluía el izamiento del banderín alegórico frente a la unidad formada. Después de cada vuelo, la banda ejecutaba Diana de Gloria, se

firmaba el Libro de Oro, y se le entregaba al piloto un diploma firmado por el instructor que certificaba el primer vuelo y el distintivo de solapa del F-86F.

5. Cruce de la barrera del sonido: con este motivo se cumplía una ceremonia más sencilla. Se le entregaba el diploma y el broche de solapa de piloto supersónico.

Otras actividades

El 1 de marzo, al inicio del año militar, visitó la unidad el secretario de Estado de Aeronáutica, brigadier Ramón A. Abrahín.

El 10, tratando de dar una lección que pasó al anecdotario institucional, volaron el F-86F el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Cayo A. Alsina, y el comandante Aéreo de Combate, brigadier mayor Roberto García Baltar.

Al parecer, había llegado a oídos del brigadier general, conocido por su carácter recto pero imperioso, la noticia de que en un pasillo del Grupo 1 de Caza Bombardeo algunos tripulantes de Sabre, halagados y orgullosos por el avión que volaban, habían colgado una leyenda asegurando que, por ese lugar, pasaban los mejores pilotos de la FAA. Un día, sin aviso previo, el comandante en jefe, con un tono difícil de negarse, invitó al comandante de Operaciones a viajar a Mendoza. El propósito era demostrar a esos pilotos que cualquiera podía volar los F-86F. Así lo hicieron y volaron en la fecha consignada, ladeados por los supuestos promotores de la iniciativa. Después de aterrizar, Alsina ordenó quitar el cartel. No obstante, con estos vuelos “ordenados” se demostró, una vez más, que “Dios es Aeronáutico”.

El 24 de abril, en cumplimiento del Plan Conintes¹ que se puso en vigencia por orden superior, seis Sabre desplegaron a Río Cuarto y regresaron al día siguiente.

El 12 de mayo, al celebrarse el sesquicentenario de la Independencia del Paraguay, cinco F-86F se trasladaron a la capital de ese país. Encabezada por el vicecomodoro Mones Ruiz, integraron la comisión los capitanes Hughes, De la Colina y Giosa; y el primer teniente Mallo. Como oficial de Mantenimiento se desempeñó el teniente Correa Cuenca.

La delegación fue recibida en el aeropuerto de Asunción por el agregado aeronáutico argentino, comodoro Benigno H. Andrada, que la presentó al presidente, general Alfredo Stroessner, y a otras altas autoridades del país guaraní. Posteriormente, los oficiales argentinos asistieron a numerosos actos y ceremonias. En una de ellas, los integrantes del Escuadrón Sabre recibieron una importante condecoración conmemorativa del aniversario de la Independencia del Paraguay.

Durante la estadía en Asunción, el teniente Correa Cuenca adquirió un pequeño mono con la intención de llevarlo a Mendoza y convertirlo en la mascota del CB 1. El día del regreso, bien temprano, lo subió al Bristol que transportaba el apoyo técnico de la comisión. Con la tranquilidad de saber que el simio ya se encontraba en el carguero, se dirigió a la aerostación para sumarse a los efectivos formados que iban a ser despedidos por Stroessner. En el momento en que el presidente paraguayo estrechaba la mano de uno de los pilotos, por el medio de la formación pasó un soldado paraguayo corriendo al monito que se había escapado. Pese al mal rato, la iniciativa de Correa Cuenca recibió el visto bueno de los presentes y, luego de ser atrapada, la futura mascota de los cazadores mendocinos fue transportada a la IV Brigada Aérea donde, por largo tiempo, continuó con sus “monadas”. El regreso se efectuó en vuelo directo, sin novedad. Fue ésta la primera salida al extranjero de los F-86F.

Entre el 3 y el 23 de junio, el Escuadrón Adiestramiento habilitó en MS-760 París al capitán Juan R. Bohler y al primer teniente Juan J. Ahets Etcheberry, de los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo. En los vuelos con el Morane se aplicaron los procedimientos del CB 1 adaptados a las normas del F-86F. A partir de este curso, los grupos 1, 2 y 3 de Caza Bombardeo adoptaron los mismos procedimientos operativos. Esta decisión, que implicó un gran paso hacia la normalización en todas las unidades de combate de la FAA, demuestra el buen tino de los jefes de grupo de ese momento.

El 12 de junio, mientras cumplía un vuelo local de instrucción, se accidentó en Palmira (Mendoza) el comandante Carlos A. Gómez con el C-103. El material resultó 90% destruido y el oficial ileso.

El piloto había olvidado colocar la llave de comando de las parrillas de la toma de aire en la posición retraída y anti-hielo. El descuido facilitó la formación de hielo que provocó la detención del motor.

En las celebraciones patrias de este año inaugural, el Grupo 1 lució la estilizada silueta en flecha de los Sabre: el Día de la Bandera, sobre Mendoza, con una escuadrilla; y el Día de la Independencia, con catorce aviones, sobre la Capital Federal. En esta última oportunidad, operaron desde Morón, a donde arribaron el 7 de julio y regresaron el 10.

¹ Conintes: nombre clave con el que se denominó el plan para sofocar los estados de conmoción interior.

El 9 de agosto, la unidad fue inspeccionada por el comandante de Combate, brigadier mayor García Baltar. Al día siguiente, con motivo del Día de la Fuerza Aérea, dos escuadrillas desfilaron en formación exhibiéndose majestuosos por los cielos cuyanos. La ciudad de Mendoza, San Rafael, San Martín, Palmira, Rivadavia y San Juan fueron orgullosos escenarios de los pasajes. Una semana más tarde, el 17 de agosto, otra escuadrilla participó en los actos de homenaje al general San Martín desfilando sobre el Cerro de la Gloria.

El 11 de octubre, catorce Sabre volaron a la V Brigada Aérea con el fin de participar en el Operativo “Olaen”. Compañían la comisión los vicecomodoros Correa Arce y Cabrera; los comandantes Marcilese y Arrechea; los capitanes Van Thienen, Luoni, Laborda, Camblor y De Blasis; los primeros tenientes Martínez Viademonte, Rodoni, Gutiérrez, Mallo, Viola y Diana; y los tenientes Carbó Bernard, Rodríguez y Correa Cuenca. El comandante Cimadevilla viajó a cargo del apoyo técnico y logístico.

Al concluir el operativo que había convocado a gran parte de la aviación de combate argentina, se organizó en la V Brigada Aérea un festival aéreo. Se realizó el domingo 22 de octubre. El día amaneció luminoso, transparente. La población de Villa Mercedes, por tradición afecta a las manifestaciones aeronáuticas, se volcó masivamente a la Brigada. La gente se paseaba por plataformas y hangares admirando los aviones en exposición. Otros acampaban debajo de la arboleda. Interminables columnas de vehículos cubrían los costados de los caminos de acceso. De pronto el anunciador difundió un aviso: un Sabre se aprontaba a despegar y romper la barrera del sonido. Con gran expectación las miradas convergieron sobre ese avión plateado, el C-118, que en ese momento rodaba hacia la cabecera, comandado por uno de los pilotos más expertos, el vicecomodoro Correa Arce. Se hizo silencio. El avión ganó velocidad, la nariz apuntó al cielo. De pronto, cuando el público observaba asombrado la ejecución de un tonel, el avión plateado se convirtió en una bola de fuego. Durante minutos, una negra columna de humo marcó el sitio donde había fallecido otro piloto de caza.²

Pero la profesión del cazador es así. La pena y la alegría, la victoria y el fracaso, van acrisolando el espíritu y de los errores, aprendiendo. El 5 de noviembre, una escuadrilla efectuó una exhibición sobre el Embalse del Nihuil. Otra, el 12, sobre el Parque San Martín con motivo de la apertura y cierre de la Semana del Mar. El 16 y el 26, dos más realizaron sendas exhibiciones aéreas en Mendoza y en Buenos Aires.

El 21 de noviembre, siguiendo el ejemplo del brigadier general Alsina, realizó su primer vuelo en F-86F el comandante Aéreo de Combate, brigadier Gilberto H. Oliva.

En 1961, se volaron 2.719 horas y 30 minutos. Esta intensa actividad sufrió algunos retrasos por inconvenientes técnicos. En los primeros años, el mantenimiento de un avión de tecnología tan avanzada se resintió por falta de experiencia del personal y por problemas en la cadena de abastecimiento. Las máquinas sometidas a reparaciones o inspecciones prolongadas eran “canibalizadas” para mantener las que estaban en la línea de vuelo. El proceso de adaptación de los mecánicos argentinos fue apoyado por una comisión de suboficiales de la USAF, que permaneció en Mendoza hasta septiembre de este año, y por personal de la North American que regresaría a su país en julio del siguiente.

1962

El brigadier Carlos C. Armanini ocupó la jefatura de la Brigada y el comodoro Jorge M. Martínez Zuviría, la del Grupo 1 de Caza Bombardeo.

El vicecomodoro Francisco Cabrera fue jefe de Operaciones del grupo; el vicecomodoro Victoria Alzabe, asesor médico; y el mayor de la USAF Manuel Fernández.

El Escuadrón I fue conducido por el vicecomodoro Jorge A. Mones Ruiz; jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla, el capitán Augusto J. Hughes. A esta unidad la completaban los primeros tenientes Horacio J. Viola, Nelsis N. Rodoni y José L. Rodríguez Morel.

Compañían la segunda escuadrilla el capitán César A. Petre; y los primeros tenientes Rubén A. Sánchez, José A. Gutiérrez y Juan Manuel Correa Cuenca. A la tercera, el capitán César A. de la Colina; los primeros tenientes León V. Mallo y Edsel O. Martínez Viademonte; y el teniente Enrique M. Carbó Bernard.

Al Escuadrón II lo comandaba el vicecomodoro Hugo R. Marcilese y el capitán Alfredo M. Torinetti era el jefe de Operaciones. Éste último estaba al frente de la primera escuadrilla; la completaban el primer teniente Alberto S. Álvarez; y los tenientes Carlos A. Mitchell y Oscar Vera Mantaras. A la segunda escuadrilla la integraban el capitán Héctor R. Luoni; el primer teniente Jorge S. Raimondi; y los tenientes Ivo A. Dugour y Santiago C. Vázquez. A la tercera escuadrilla, el capitán Roberto F. Camblor; el primer teniente Cléver A. Refosco; y los tenientes Tomás A. Rodríguez y Alberto Alegría.

² La maniobra no estaba prevista en la planificación del vuelo y era considerada casi imposible de finalizar con éxito.

Al frente del Escuadrón III se encontraba el vicecomodoro Orlando O. Arrechea y como jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla, el capitán Aníbal A. Laborda. Además, a esta unidad la integraban los tenientes Leandro A. Speroni y Julio A. Reggi. A la segunda escuadrilla, el capitán Carlos A. de Blasis, el primer teniente Carlos A. Diana, y los tenientes Román H. Cano y Oscar A. Vijande.

Este año, se cumplía el 50° aniversario de la Creación de la Escuela de Aviación Militar. Con ese motivo el Comando en Jefe creó la Comisión Bodas de Oro de la Fuerza Aérea, con la misión de organizar y conducir los actos que destacasen el acontecimiento. Se designó presidente de la comisión al comodoro Guillermo F. Pellicer.

La IV Brigada Aérea, dentro de las actividades programadas, se vio particularmente comprometida en dos tareas muy específicas: la creación de la escuadrilla de acrobacia Cruz del Sur; y la organización de un Concurso Internacional de Tiro Aéreo en Las Lajas denominado de las Américas, al que serían invitadas distintas fuerzas aéreas del continente.

La Escuadrilla Cruz del Sur

A fines de 1961 se había dispuesto el pintado de seis Sabre para acrobacia. El diseño incluía los colores azul, rojo y amarillo, sobre el plateado de fondo; en los empenajes, las seis estrellas de esa constelación. Cada avión tenía el nombre de una de las estrellas en el costado izquierdo delantero del fuselaje, debajo del parabrisas: Alfa, Beta, Gamma, Delta, Alfa Centauro y Beta Centauro. Posteriormente, se pintarían varios aviones más como reserva, ya que los primitivos salieron de servicio por fallas o inspección.

La primera Cruz del Sur estuvo al mando del vicecomodoro Mones Ruiz. Como 2 formaba el primer teniente Viola; 4, el primer teniente Correa Cuenca; y 3 o Farol, el capitán De la Colina. El vicecomodoro Marcilese volaba como solista y el capitán Luoni, como reserva.

A la escuadrilla la completaba el jefe técnico, vicecomodoro Asdrúbal A. Cimadevilla; el oficial de Relaciones Públicas, primer teniente Martínez Viademonte; el presentador, primer teniente Diana; y el coordinador, primer teniente Sánchez. Tanto los pilotos como el personal de apoyo llevaban en el pecho el escudo insignia de la escuadrilla; y los mecánicos, uno de tamaño mayor, en la espalda.

El 9 de enero, se realizó la primera exhibición en la IV Brigada Aérea con una serie combinada de loopings, con cambios de formación, toneles en rombo, ochos cubanos, medias vueltas; y finalizó con la bomba. Las maniobras de las escuadrillas se intercalaban y combinaban con las del solista: loopings; immelmann; medias vueltas con inversión; toneles lentos y rápidos, en cuatro y ocho tiempos; y un vertiginoso ascenso vertical en toneles que atravesaba la ruptura de la escuadrilla en la bomba.

El mismo esquema se repitió en la VI Brigada Aérea de Tandil, el 12 de enero. Durante la demostración, en una maniobra vertical, una falla repentina obligó a que uno de los numerales se abriera. Tras completar la maniobra, la exhibición continuó con la inmediata entrada del piloto de reserva, que volaba en las proximidades y se hallaba en condiciones de ocupar cualquier puesto, incluso el del guía.

La tercera actuación, partiendo desde Tandil, fue sobre la playa Bristol de Mar del Plata. El 15 de enero, en plena temporada veraniega, la presenciaron más de 50.000 espectadores. En esta ocasión, se desempeñó como guía el vicecomodoro Marcilese y Mones Ruiz, como solista.

Las responsabilidades emergentes del Concurso de Tiro hicieron que el Escuadrón Operativo se dedicara exclusivamente a esa actividad y la Escuadrilla Cruz del Sur fuese encomendada al de Adiestramiento. Al mando del vicecomodoro Arrechea, continuó con una serie de presentaciones que incluyeron la novedad del empleo de humo, puesto en servicio tras varios ensayos. Utilizaron dos solistas en lugar de uno, para llenar los espacios vacíos y para realizar nuevas maniobras.

Nómina de los integrantes y su función: vicecomodoros Mones Ruiz y Marcilese (jefes de escuadrilla, guías y solistas); capitán De la Colina (numeral); primeros tenientes Viola y Correa Cuenca (numerales); y capitán Luoni (reserva). A partir del 25 de febrero, vicecomodoro Arrechea (guía); capitanes De la Colina, Laborda y Luoni (numerales); capitán Cambolor (solista); capitán De Blasis, primeros tenientes Rodoni y Viola, y teniente Rodríguez (numerales).

La Escuadrilla Cruz del Sur realizó diecisiete presentaciones: ciudad de Mendoza (09/01/62), Tandil - VI Brigada Aérea (12/01/62), Mar del Plata - Playa Bristol (15/01/62), Mendoza - Parque San Martín (25/02/62), Mendoza - IV Brigada Aérea (01/03/62), Chaco - Resistencia (02/03/62), ciudad de Corrientes (03/03/62), Mendoza - La Puntilla (08/04/62), Mendoza - Parque San Martín (29/04/62), Santa Fe - Fisherton (13/05/62), Mendoza - Aeroclub Rivadavia (20/05/62), Mendoza - IV Brigada Aérea (25/05/62), ciudad de Tucumán (16/06/62), Salta - Aeropuerto El Ceibal (17/6/62), Mendoza - IV Brigada (19/06/62), Mendoza - Las Lajas (04/08/62) y Santa Fe - Rafaela (14/10/62).

El Torneo de las Américas

En marzo se dio por iniciado el año militar y comenzó a prepararse el concurso de tiro previsto para julio. La organización no iba a ser fácil: no existía un campo de tiro adecuado; no se había practicado tiro aire-tierra, excepto durante pocas salidas en la Pampa de Olaen el año anterior, pero sobre campo táctico; no se disponía de bombas ni portabombas de ejercicio. El compromiso de ser anfitriones de equipos de fuerzas aéreas extranjeras demandaba un gran esfuerzo logístico para solucionar a tiempo las limitaciones y comenzar las prácticas. Gran parte de esta responsabilidad, en particular la preparación del equipo de tiro recayó en el Escuadrón Operativo.

El campo de tiro Las Lajas, en la práctica, carecía de las instalaciones de un polígono-escuela como lo exigía la reglamentación del concurso. Por esta razón hubo que empezar de cero, desde la construcción de una torre de control principal y otra auxiliar, con las alturas reglamentarias, hasta la instalación de facilidades para los jueces, y equipos de comunicaciones radioeléctricas y visuales establecidos en el manual Fighter Weapons.

El Servicio de Conservación de Instalaciones de la unidad, conducido por el capitán Ataliva I. Fernández, en ímproba labor, trabajó día y noche rellenando y nivelando un terreno sumamente agreste. Bajo la supervisión del grupo aéreo se delineó la orientación del campo; se marcó la línea de falta; se construyeron los blancos de bombardeo de rebote, el círculo con la pirámide del blanco para cohetes y para bombardeo en picada. Las tareas finalizaron con la erección de las dos torres metálicas donadas por las autoridades de Agua y Energía, gracias a la eficaz gestión del primer teniente Rodoni.

El campo de tiro Las Lajas que se construyó para el concurso, la reglamentación y el sistema de cómputo de impactos por alidades fueron los primeros que dispuso la FAA. Hasta este momento, nunca se había practicado tiro aéreo escuela con tales exigencias. Los pilotos que se adiestraron en los EE.UU. eran los únicos que disponían de cierta experiencia. Por lo tanto, la selección del equipo que representaría a la Argentina se hizo entre ellos, es decir, entre los pilotos Etapa III.

En mayo, el campo de tiro estaba finalizado. No así los lanzadores de bombas de 3 libras encargados a la Fábrica de Córdoba que no podían ser puestos a punto. En consecuencia, se gestionó con urgencia la compra de un reducido lote de portabombas en el extranjero, que llegó justo para realizar las últimas prácticas.

El equipo debía constituirse con dos pilotos titulares y un suplente. Participaron en la selección todos los pilotos Etapa III en condiciones de concursar. Hubo una primera ronda de salidas de tiro en la que se eligieron a los ocho mejores promedios. A continuación, se ordenó una segunda serie en la que se seleccionaron los cuatro con mayor puntaje. Para finalizar, éstos realizaron tres vuelos diarios durante quince días: con las primeras luces, con la turbulencia del mediodía y con la calma del atardecer, para habituarse a los cambios de estabilidad y de luz. Analizado el rendimiento de los finalistas, se notó un aumento importante de los resultados. De los cuatro, se seleccionaron tres. Los dos primeros, vicecomodoro Mones Ruiz y primer teniente Carbó, fueron inscriptos como titulares; y el tercero, capitán De Blasis, como suplente.

Las prácticas se tornaron extenuantes; ni en los fines de semana se descansaba. Uno de los últimos sábados, el capitán Luoni resbaló al bajar del Sabre. Con un pequeño esguince, dolorido, concurrió a la sala donde se analizaban los resultados que transmitían los jueces desde el campo de tiro. Terminada la reunión, agotado como todos, sugirió descansar el domingo y reanudar los vuelos el lunes. La respuesta del jefe de escuadrón fue terminante: “Mañana, a las 6 de la mañana, presentación para el briefing”.

Se habían cursado invitaciones a las fuerzas aéreas de EE.UU., Perú, Uruguay, Brasil y Ecuador. Confirmaron la asistencia los tres primeros. EE.UU. y Perú, con F-86, cuyas delegaciones arribaron a Mendoza el 28 de julio. Uruguay, que había previsto intervenir con F-80, ya en tierra argentina, debió regresar al no recibir la autorización del Consejo de Gobierno de su país.

El equipo de la USAF estaba formado por el mayor Liechti, y los capitanes Neumann y Whelchel. En tanto que el capitán Santamaría, el teniente Céspedes y el alférez Figueroa representaban a la Fuerza Aérea de Perú. Los pilotos norteamericanos eran conocidos de los argentinos porque habían sido sus instructores en los cursos realizados en Williams AFB, en 1958 y en 1960; por lo tanto, se trataba de expertos tiradores.

El concurso se cumplió de acuerdo con las normas establecidas en la Orden de Operaciones N°100. Comenzó el 30 de julio, y se prolongó hasta el 2 de agosto. Cada participante realizó cuatro vuelos, dos de ametrallamiento y bombardeo en picada, y dos de lanzamiento de cohetes y bombardeo rasante. Se utilizaron, en cada salida, cincuenta proyectiles de 12,70 milímetros por ametralladoras; dos cohetes FFAR 2,75 pulgadas; dos bombas de 3 libras para bombardeo en picada; y dos para bombardeo rasante.

El resultado del concurso fue:

Categorías	Primer puesto	Puntos	Segundo puesto	Puntos
Posición por equipo	Argentina	973,50	EE. UU.	852
Posición individual	Viccomodoro Mones Ruiz	496,50	Primer teniente Carbó Bernard	477
Tiro con ametralladoras	Viccomodoro Mones Ruiz	133		
Bombardeo en picada	Primer teniente Carbó	109		
Lanzamiento de cohetes	Mayor Liechti (USAF)	105		
Bombardeo rasante	Viccomodoro Mones Ruiz	200%		
	Mayor Liechti	200%		
	Primer teniente Carbó Bernard	200%		

En Las Lajas, numeroso público siguió las alternativas del concurso, que se cerró el 4 de agosto con una exhibición de tiro con armas de guerra. Además de las delegaciones que habían participado, intervino una escuadrilla de Gloster de la VII Brigada Aérea. Asistieron el ministro de Defensa, Dr. José L. Cantilo; el secretario de Aeronáutica, brigadier Jorge Rojas; el secretario de Marina, contraalmirante Clement; y el secretario de Guerra, general Juan B. Loza. Como broche final de este torneo internacional, único por sus características en la historia de la FAA, los equipos acrobáticos, la Escuadrilla 46 de Gloster del Grupo 3 de Caza Bombardeo y la Escuadrilla Cruz del Sur de F-86F del Grupo 1 de Caza Bombardeo deleitaron a la concurrencia con la precisión y audacia de sus maniobras.

Si bien el concurso resultó un éxito, sus enseñanzas fueron aún mayores. La construcción del primer campo de tiro de escuela con el diseño de la USAF, más la adopción de las normas y de los métodos de instrucción teórica y práctica del tiro aéreo que comenzó a aplicar el Grupo 1 de Caza Bombardeo, tal vez, constituyeron los aportes más significativos; no sólo en el adiestramiento de tiro en sí, sino también en los aspectos técnicos involucrados, como la calibración de las armas y los ajustes en los polígonos de armonización. Sin exagerar, puede afirmarse que el Concurso de las Américas –como ampulosamente se lo denominó– significó una verdadera bisagra que dio vuelta la instrucción de tiro aire-tierra de la institución. Fue así como las restantes unidades empezaron a armonizar las armas y se construyeron campos de tiro similares en la isla Mazaruca, en un campo próximo a la EAM y en Villa Reynolds. El manual Figther Weapons de los Sabre fue copiado, traducido y, por mucho tiempo, se transformó en la biblia de la instrucción de tiro aéreo de la FAA.

Tiro aire-aire

Los progresos logrados en tiro aire-tierra no tenían un correlato en aire-aire. La principal dificultad la planteaba la falta de provisión de las cámaras cinematográficas, indispensables para facilitar la instrucción teórica y práctica, no sólo de tiro, sino también de combate aéreo.

El tiro aire-aire constituyó otro eslabón de los cambios fundamentales que trajeron aparejadas la incorporación de los Sabre y la experiencia recogida en la USAF. La forma de realizar los circuitos, la posición de la “percha”, los ángulos de aproximación, la distancia de tiro, la salida, constituyeron factores que, sumados a la mira móvil con radar, permitieron una práctica eficiente con estándares de instrucción adecuados. Pese a las gestiones que estuvieron a punto de concretarse, no se obtuvo la autorización para utilizar la zona de los Médanos Grandes (San Juan) como polígono aire-aire. Esto hubiera significado una gran ventaja para practicar directamente en vuelos locales. En reemplazo, se operó desde Tandil, sobre el área marítima ubicada al norte de Mar del Plata, tradicionalmente utilizada por los Gloster. Al principio se pensó operar con un pod de arrastre de manga donado por la USAF pero, lamentablemente, se extravió. Ante ese hecho, se optó por despegar y remolcar la manga extendida sobre la pista con un F-86F.

Este sistema tenía la desventaja de que el cable de acero afectaba las marcaciones del radiogoniómetro y dificultaba el vuelo del manguero en condiciones meteorológicas adversas durante el regreso a Tandil.

Más tarde, el remolque se efectuó con MS-760. Esta medida solucionaba en parte el problema y ahorra uno de los ya escasos Sabre en servicio. En la IV Brigada, con el jefe de Armamento, capitán Barreira, se trabajó intensamente en todos los detalles para perfeccionar el adiestramiento aire-aire, incluso en la preparación de pintura de varios colores. La pintura se vertía en bandejas donde se sumergían las bandas de proyectiles. Las puntas coloreadas marcaban la manga con su color y, por éste, cada piloto podía adjudicarse los impactos que había logrado.

Otras actividades del CB 1

El 7 de febrero, con motivo de la visita a Mendoza del presidente de la Nación, Dr. Arturo Frondizi, un escuadrón de Sabre al mando del vicecomodoro Cabrera escoltó al avión en el que arribó.

El 16 de marzo, por orden superior, voló el “solo” el vicecomodoro Arturo G. Massa, que no pertenecía a la unidad. El 20, haría lo propio el jefe de brigada, brigadier Carlos C. Armanini. Al día siguiente, el teniente coronel Adrián Jara de la Fuerza Aérea de Paraguay.

El 16 de abril, inspeccionó la unidad el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Cayo A. Alsina. El 25 de mayo, con motivo de un nuevo aniversario de la Revolución de Mayo, una escuadrilla sobrevoló el lugar de los actos en la ciudad de Mendoza. En horas de la tarde, visitaron la unidad el embajador de los EE.UU., Robert Mc Clintock; el comandante de las fuerzas norteamericanas del Caribe, general

Andrew P. O’Neara; y el comandante aéreo de esa zona, general Lelan S. Strannathan.

En junio, dos tareas escaparon de la rutina. El 7, una delegación de comandantes en jefe de las fuerzas aéreas americanas visitó la unidad. Al terminar la recorrida, la Escuadrilla Cruz del Sur les ofreció una exhibición. El 20, Día de la Bandera, una escuadrilla realizó pasajes sobre las ciudades de Tupungato y Mendoza. En el acto del 9 de Julio, se efectuó el tradicional desfile sobre Mendoza, esta vez con Sabre. En agosto, para el aniversario de la muerte del general José de San Martín, otra escuadrilla sobrevoló la plaza homónima al iniciarse el desfile terrestre.

El 20 de septiembre, llegó una misión italiana al mando del teniente coronel Domingo Spinelli, para exhibir con fines comerciales las bondades de los Fiat G-91, Macchi MB-326 y del bimotor Piaggio 166. Al día siguiente, el jefe de la delegación invitó a los aviadores de la IV Brigada a pilotear las aeronaves italianas. Mientras continuaban las actividades programadas para celebrar las Bodas de Oro de la Fuerza Aérea, la unidad no pudo mantenerse ajena a la crisis militar del 21 de septiembre que enfrentó a las facciones del Ejército llamadas Azules y Colorados. En la madrugada del 22, el brigadier Armanini ordenó que cinco Sabre al mando del jefe del Escuadrón Operativo desplegaran a la VII Brigada Aérea. En Morón se vivieron horas de incertidumbre. En la sala de pilotos de los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo se reunieron en privado el presidente de la Nación, general Juan C. Onganía, y el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Alsina.

Al anoecer, los servicios de inteligencia alertaron que existía la posibilidad de recibir un ataque terrestre, pese a los pasajes intimidatorios que habían efectuado los Gloster a los vehículos blindados sublevados concentrados en el autódromo municipal y en las calles lindantes del Parque Chacabuco. Se ordenó el repliegue nocturno de los Sabre a Villa Reynolds y de los Gloster a Mazaruca. Con las primeras luces del 23, desvirtuada la información, ambas agrupaciones regresaron a Morón. El conflicto se resolvió sin novedad, y los Sabre regresaron a Mendoza.

El 5 de octubre, la USAF entregó a la unidad, por intermedio de la misión en la Argentina, una placa recordatoria denominada “Premio Hechos Salientes”.

El 14 de octubre, con motivo de realizarse un festival aéreo en el aeródromo de Rafaela (Santa Fe), la Escuadrilla Cruz del Sur brindó una exhibición operando desde el aeropuerto Córdoba. Durante el regreso, casi sobre el aeropuerto, el C-113 que piloteaba el capitán Laborda sufrió la detención de la turbina. En la final del circuito de emergencia, al accionar el override los comandos se bloquearon. La máquina embistió el suelo en un ángulo muy pronunciado. El impacto destruyó casi un 100% la estructura, pero el piloto resultó ileso.

Octubre finalizó sin sobresaltos. El 21, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Gilberto H. Oliva, inspeccionó la unidad. El 22, se descubrió una placa en el aula del CB 1 imponiéndole el nombre de Vicecomodoro Eduardo Correa. El 28, los agregados aéreos de Brasil, Alemania Occidental, Bolivia, Ecuador, Rusia, Perú y Uruguay recorrieron las instalaciones y recibieron una explicación del funcionamiento del grupo aéreo.

El 6 de noviembre, el I Escuadrón del CB 1 se trasladó a la BAM Tandil para adiestrarse en tiro aire-aire sobre el mar entre Mar del Plata y Necochea. El 14, el II Escuadrón reemplazó al I. El 24, el teniente Vázquez, piloteando el C-127, embistió la manga en la final de tiro. El avión resultó dañado un 15%. El 25, el III Escuadrón reemplazó al II hasta el 5 de diciembre, en que finalizaron las prácticas de tiro, y regresó a Mendoza. El 4 de diciembre, oficiales de la Escuela de Comando y del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Perú visitaron la unidad. El 10, durante la imposición de la faja de brigadier a la Virgen de Loreto en la Catedral de Mendoza, una escuadrilla de Sabre rindió honores en vuelo. El acto fue presidido por el secretario de Estado de Aeronáutica, brigadier mayor Juan C. Pereyra, y el comandante en jefe de la FAA.

En diciembre, se produjo una crisis en el seno de la FAA provocada por divergencias en la conducción. El 12, se activó en la IV Brigada Aérea el Plan Coninte. Una escuadrilla de F-86F recibió el orden de realizar vuelos sobre la EAM informando por radio la situación. Al día siguiente, se dejó sin efecto

la aplicación de dicho plan. Como consecuencia de este problema institucional que comprometió a algunas unidades, se alejó el brigadier general Alsina del cargo de comandante en jefe. Asumió en su reemplazo el brigadier Armanini.

1963

Se desempeñó como jefe de brigada el comodoro Benigno H. Andrada. Al Grupo 1 de Caza Bombardeo lo comandaba el comodoro Arturo A. Cordón, asistido por el vicecomodoro Jorge A. Mones Ruiz, en Operaciones; el comandante Nelter Pierani, en la Asesoría Médica; y el capitán William Whelchel, como asesor de la USAF.

El I Escuadrón, conducido por el vicecomodoro Mones Ruiz, tenía como jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla al capitán Jorge A. Van Thienen. A ésta última la completaban el primer teniente Enrique M. Carbó Bernard, el capitán Edsel O. Martínez Viademonte y el primer teniente Carlos A. Mitchell. La segunda escuadrilla estaba integrada por el capitán César A. de la Colina, el primer teniente José L. Rodríguez Morel, el capitán José A. Gutiérrez y el teniente Ivo A. Dugour. La tercera escuadrilla, por el capitán Carlos A. de Blasis; los primeros tenientes Juan Manuel Correa Cuenca y Horacio J. Viola; y el teniente Oscar Vera Mantaras.

El II Escuadrón, conducido por el vicecomodoro Fernando L. Masserini, tenía como jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla al capitán David E. Giosa; la completaban el primer teniente Eduardo A. Doffigny, el capitán Nelsis N. Rodoni y el primer teniente Tomás A. Rodríguez. La segunda escuadrilla estaba integrada por el capitán Héctor R. Luoni, el primer teniente Cléver A. Refosco, el capitán León V. Mallo y el teniente Alberto Alegría. La tercera escuadrilla, por el capitán Aníbal A. Laborda, los primeros tenientes Jorge S. Raimondi y Rubén A. Sánchez, y el teniente Julio A. Reggi. Volaban en calidad de adscriptos y reserva operativa el capitán Carlos A. Diana y el primer teniente Oscar A. Vijande.

El 19 de enero, una escuadrilla efectuó un pasaje sobre la Plaza de Armas de la Brigada durante la ceremonia de homenaje a los hombres de la Aeronáutica muertos en cumplimiento del deber.

En gira de inspección, el 4 de febrero, el secretario de Estado de Aeronáutica, brigadier Eduardo Mc Loughlin, visitó la unidad. Un mes más tarde, el 4 de marzo, el jefe de Estado Mayor General de la FAA, brigadier Ricardo Favre.

El 2 de abril, la Base Aeronaval Punta Indio se sublevó contra el gobierno. La FAA ordenó³ la aplicación del Plan Conintes que preveía el acuartelamiento del 100% del personal, y el alistamiento del material y las tripulaciones para desplegar y operar a orden del comando. A las 18, una escuadrilla de F-86F despegó rumbo a Morón. A las 19.30, a bordo de un MS-760, se trasladaron tres armeros. A las 22, en el C-47 de la unidad viajó el personal técnico de apoyo.

El 3 de abril, con las primeras horas matinales, la escuadrilla de Sabre junto con los Gloster y MS-760 de los grupos 3 y 2 de Caza Bombardeo atacaron la Base Aeronaval de Punta Indio. Posteriormente, una sección de F-86F efectuó reconocimiento ofensivo entre Mar del Plata y Morón. Por la tarde, el C-47 regresó a Mendoza trasladando al relevo de las tripulaciones. El 5, al suspenderse la aplicación del plan, retornaron la escuadrilla de F-86F, el MS-760 y el C-47.

El 10 de abril, el comandante Aéreo de Combate hizo llegar al Grupo 1 de Caza Bombardeo la felicitación y agradecimiento del secretario de Estado de Marina por la eficacia y limpieza de los ataques contra la Base Aeronaval Punta Indio, porque afectaron solamente las aeronaves de los sublevados sin dañar las instalaciones. Recuperado el ritmo habitual de la unidad, el 19 de abril, el jefe de grupo, comodoro Cordón, y el comandante Miguel A. Bertolotti efectuaron el primer vuelo en Sabre. El comodoro Andrada volaría su primer "solo" el 12 de junio. Entre esas fechas, el 25 de mayo, una escuadrilla de Sabre realizó el tradicional pasaje sobre el lugar donde se desarrollaban los actos conmemorativos en la ciudad de Mendoza.

³ Mensaje N°2.392/63.

Mientras cumplía un vuelo de instrucción, el 1 de julio, se accidentó sobre la pista de la IV Brigada Aérea el C-119, piloteado por el teniente Reggi. Se produjo como consecuencia de una afección física (neumotórax espontáneo) del teniente, que no sacó el tren de aterrizaje con la debida antelación y éste tocó el suelo sin que se alcanzara a trabar en la posición “extendido”. El material se dañó un 2% y el piloto resultó ileso.

El 9 de Julio, para el aniversario de la Independencia, una escuadrilla de Sabre sobrevoló en formación la Plaza San Martín en la capital mendocina, al inicio del desfile terrestre.

En agosto se participó con las escuadrillas de Sabre en los actos recordatorios del Día de la Fuerza Aérea y del fallecimiento del Padre de la Patria. Asimismo, se recibieron visitas de importancia. La primera fue el comandante Aéreo de Combate, brigadier Adolfo T. Álvarez, que el 7 inspeccionó la unidad. La segunda se produjo el 19, cuando efectivos del 8º Batallón de Ingenieros Motorizados de Montaña recorrieron las instalaciones y presenciaron una exposición sobre la actividad del CB 1. Agosto finalizó con un interesante ejercicio de aerocooperación con la 8ª División de Ejército, en campaña. Con esa finalidad, el 21, escuadrillas de Sabre efectuaron apoyo de fuego cercano simulado a las fuerzas desplegadas y prácticas de ataque al vivac de la División.

El 17 de septiembre, el comandante en jefe de la FAA inspeccionó la unidad. A efectos de participar en el desfile programado para la asunción de las nuevas autoridades nacionales, el 10 de octubre se trasladó a Morón el I Escuadrón, al mando del vicecomodoro Mones Ruiz. Suspendido el desfile por mal tiempo, el 13 regresó a Mendoza.

El 28 de octubre, los agregados aeronáuticos extranjeros visitaron la unidad. Dos días después, una sección de MS-760, tripulada por el capitán Ernesto H. Crespo y el primer teniente Correa Cuenca, se trasladó a Morón para intervenir en el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra realizado en el Campo de Tiro y Bombardeo Teniente Benjamín Matienzo (Mazaruca). Regresaron el 5 de noviembre.

Para intervenir en el Operativo “Centinela”, el 7 de noviembre, una escuadrilla de Sabre, al mando del capitán De la Colina, voló a la VII Brigada Aérea. Al cierre del ejercicio, el 12, la escuadrilla participó en una demostración de fuego con municiones de guerra, efectuada en el campo de Mazaruca.

El 6 de diciembre, el capitán Crespo, piloteando el C-104, abortó el despegue por una falla de velocímetro y embistió la barrera de contención. Al constatar que la lectura de velocidad era incorrecta, el piloto prolongó en exceso el despegue, decidió suspenderlo y enganchar la barrera. El material sufrió un 1% de daños y el piloto resultó ileso.

Durante el cierre de la Semana de Aeronáutica, el 8 de diciembre, una escuadrilla de Sabre ofreció una exhibición aérea sobre la pista de la unidad. Al día siguiente, llegó de visita el ministro de Defensa, Dr. Leopoldo Suárez.

El 11, una escuadrilla de Sabre, constituida por los capitanes Van Thienen y De Blasis; y los primeros tenientes Viola, Correa Cuenca, Carbó Bernard y Rodríguez Morel, se trasladó al aeropuerto Cambá Punta (Corrientes) para brindar una demostración en Asunción del Paraguay. Cumplida la exhibición, regresaron a Mendoza al día siguiente.

El 31 de diciembre, una escuadrilla de F-86F sobrevoló la ciudad de Mendoza y otras poblaciones importantes, como saludo de fin de año.

1964

Se desempeñaba como jefe de brigada el comodoro Ricardo J. Salas y como segundo jefe, el comodoro Abel F. Martínez.

El Grupo 1 de Caza Bombardeo fue comandado por el comodoro Lorenzo D. Bravo Deheza, que estaba asistido por el vicecomodoro Jorge A. Mones Ruiz como jefe de Operaciones; el primer teniente Roberto Costa como asesor médico; y el capitán William Whelchel (asesor de la USAF).

El I Escuadrón, conducido por el vicecomodoro Jorge A. Mones Ruiz, tenía como jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla al comandante Augusto J. Hughes. A ésta última la completaban el primer teniente Enrique M. Carbó Bernard, el capitán Ernesto H. Crespo y el primer teniente Carlos

A. Mitchell. A la segunda escuadrilla la integraban el capitán Carlos A. de Blasis, el primer teniente Juan Manuel Correa Cuenca, el capitán José A. Gutiérrez y el teniente Ivo A. Dugour. A la tercera escuadrilla, el capitán Edsel O. Martínez Viademonte; los primeros tenientes José L. Rodríguez Morel y Horacio J. Viola; y el teniente Oscar Vera Mantaras.

Al frente del II Escuadrón se encontraba el vicecomodoro Fernando L. Masserini quien tenía como jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla al capitán Héctor R. Luoni. A ésta última la completaban el primer teniente Cléver A. Refosco, el capitán León V. Mallo y el primer teniente Alberto Alegría. A la segunda escuadrilla, el capitán Aníbal A. Laborda, y los primeros tenientes Jorge S. Raimondi, Rubén A. Sánchez y Román H. Cano. A la tercera escuadrilla, el capitán Nelsis N. Rodoni, y los primeros tenientes Tomás A. Rodríguez y Eduardo A. Doffigny.

Volaban como adscriptos el comandante Miguel A. Bertolotti y el capitán Carlos A. Diana. Los citados oficiales constituían la reserva operativa.

El Escuadrón Adiestramiento, conducido por el comandante Jorge A. Van Thienen, tenía como jefe de Operaciones y de la primera escuadrilla al capitán Ernesto H. Crespo. A ésta última la completaban el primer teniente Roberto A. Lacabanne y el capitán José G. Kohler. A la segunda escuadrilla la integraban el capitán José A. Gutiérrez; y los primeros tenientes Héctor M. Sambrizzi, Héctor L. Destri y Alberto B. Lucchesi. A la tercera escuadrilla, el capitán León V. Mallo, el teniente Luis A. Sanz, el primer teniente Julio F. Luján y el teniente Raúl A. Iriberrí. Como adscriptos del Escuadrón Adiestramiento volaban los comodores Ricardo J. Salas y Abel F. Martínez.

El 11 de enero, se trasladó al aeropuerto Córdoba una escuadrilla comandada por el capitán Laborda y compuesta por los primeros tenientes Alegría, Rodríguez Morel y Dugour. Al día siguiente, se inauguró el Campeonato Nacional de Vuelo a Vela en la EAM. En la apertura, la escuadrilla realizó una demostración acrobática y regresó a Mendoza.

El 6 de abril, visitó la Brigada el secretario de Aeronáutica, brigadier Mario Romanelli, acompañado por el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos C. Armanini, y por el comandante Aéreo de Combate, brigadier mayor Luis M. Fagés.

El 8 de mayo, volaron por primera vez en Sabre el jefe de grupo, comodoro Bravo Deheza; el capitán Kohler; y los primeros tenientes Destri, Sambrizzi y Lucchesi. En coincidencia con estas salidas, una escuadrilla, integrada por el vicecomodoro Mones Ruiz, los capitanes De Blasis y Gutiérrez, y el primer teniente Correa Cuenca, efectuó un ejercicio combinado de tiro con el Regimiento 22 de Infantería.

Una aeronave civil aterrizó de emergencia en una zona inhóspita de La Rioja. Por ese motivo, los primeros tenientes Sánchez y Doffigny, en dos F-86F, como si fuesen bombas, arrojaron contenedores con ropas de abrigo y con comestibles en el lugar donde se encontraba la tripulación accidentada.

El tonel imperial

El 21 de mayo, después de mucho tiempo, en forma simultánea, se pusieron diez aviones en servicio. El jefe del Escuadrón I efectuó una salida táctica con tres escuadrillas, una de cuatro aviones y dos de tres. La ejercitación simulaba la defensa aérea de un blanco cerca del Nihuil, a cargo de la primera escuadrilla; mientras, las otras dos atacaban el objetivo con cohetes y bombas en picada. Finalizado el operativo, en el vuelo de regreso a la Brigada, se ordenó formar un escuadrillón. El dispositivo consistía en una V de cinco aviones, seguida por otra de tres. El guía de la segunda formaba como farol de la anterior; los dos aviones restantes se encolumnaban detrás del farol.

El vicecomodoro Mones Ruiz guiaba al escuadrillón y lo completaban el comandante Hughes; los capitanes De Blasis y Gutiérrez; y los primeros tenientes Carbó Bernard, Viola, Rodríguez Morel, Correa Cuenca, Mitchell y Dugour. En esa formación se practicaron medias vueltas, un par de rizados y dos o tres toneles. Próximos a la unidad, con mínimo combustible, se efectuó un rizo sobre la pista y, enfrentándola nuevamente, un tonel. Las maniobras realizadas con los diez aviones fueron fotografiadas por personal del Servicio de Fotografía. Así se lo había ordenado, antes del vuelo, el vicecomodoro Mones Ruiz al teniente Dugour, jefe de dicho servicio, con la intención de registrar y celebrar el primer vuelo del escuadrón completo.

Al día siguiente, el Escuadrón II efectuó idénticas maniobras con la misma formación. A este segundo escuadrillón lo integraron el vicecomodoro Masserini; los capitanes Luoni, Laborda y Rodoni; y los primeros tenientes Sánchez, Raimondi, Refosco, Doffigny, Rodríguez y Alegría.

La foto ampliada del pasaje del Escuadrón I decoró una pared de la jefatura de la Brigada por largo tiempo. Otra de las imágenes, tomada justo en el invertido del tonel sobre la torre de vuelo, fue conservada por el jefe de escuadrón como testimonio de un hecho sin precedentes; y no debió aguardar demasiado para utilizarla.

En las siguientes vacaciones invernales, Mones Ruiz viajó a Buenos Aires para buscar vivienda previendo el pase a fin de año. Caminaba por Barrio Norte con los avisos clasificados bajo el brazo cuando, de repente, se cruzó con un Mercedes Benz negro que venía en sentido contrario. El coche frenó de golpe y retrocedió unos metros. La ventanilla trasera bajó y se asomó un hombre que, de reojo, le resultaba familiar. “Mones Ruiz, ¿qué hace acá?” preguntó el señor. Al mirarlo de frente, reconoció nada menos que al comandante en jefe de la FAA, brigadier general Armanini. Tras los saludos y una breve explicación, el brigadier general fue al grano; seguramente, al motivo que lo indujo a ordenarle al chofer que frenara. Mirándolo fijamente, alzando una ceja como si estuviera a punto de descubrir un engaño, le preguntó: “¿Es cierto lo que me dijeron: que allá en Mendoza, hicieron el tonel imperial con un escuadrón?”. “Sí, es cierto señor brigadier, pero sólo con diez aviones” respondió Mones Ruiz, mientras que con una forzada modestia le enseñaba la fotografía que, por extraña casualidad, llevaba con él.

Para la celebración de la Revolución de Mayo, una formación de diez Sabre efectuó pasajes sobre las

ciudades de: Mendoza, San Juan, Rivadavia y San Martín. El 30, otra escuadrilla de cuatro F-86F, conducida por el capitán Martínez Viademonte y formada por el capitán Mallo, el comandante Bertolotti y el primer teniente Dugour, participó en un ejercicio de aerocooperación con efectivos del Liceo Militar General Paz.

En junio, para el Día de la Bandera, una escuadrilla rindió honores en vuelo durante la ceremonia en Mendoza. El 24, la IV Brigada Aérea fue inspeccionada por el comandante Aéreo de Combate, brigadier Luis M. Fagés. A efectos de comprobar el nivel operativo de los pilotos, se controló la corrección de los vuelos en formación, y la precisión del tiro aire-tierra y de los vuelos por instrumentos en MS-760. Durante el asado con el que se homenajeó a los inspectores, por primera vez se sirvió el vino “Sabre”, producido y embotellado especialmente para el Grupo 1 de Caza Bombardeo, por Bodegas y Viñedos Baudrón.

El 8 de julio, se trasladaron diez Sabre con pilotos del Escuadrón I, a Morón. Participaron en el desfile aéreo del Día de la Independencia, y regresaron el mismo 9 a Mendoza. Un incentivo muy poderoso los urgía: el 10 de julio, el segundo jefe de la Brigada, comodoro Martínez, debía volar el “solo”. También, se cumplieron sin inconvenientes los habituales pasajes, en agosto, para el aniversario de la Fuerza Aérea y para la recordación del fallecimiento del general San Martín, en el Cerro de la Gloria.

El 8 de septiembre, los oficiales más modernos del Escuadrón Adiestramiento, tenientes Iriberry y Sanz, volaron el “solo” y vieron realizado el sueño largamente anhelado por los oficiales jóvenes de aquella época. El 17, se accidentó el F-86F piloteado por el primer teniente Cano. Aterrizó con las ruedas principales retraídas, en la pista de la Brigada. El material resultó un 5% destruido; el piloto, ileso. El accidente se debió a la falla del accionamiento del sistema normal de extensión del tren y a la excesiva dureza del actuador manual de emergencia que no pudo ser movido por el piloto, pese a haberlo intentado en tres oportunidades.

El 29, visitaron la unidad los jefes de brigada y de bases aéreas, encabezados por el brigadier Fagés. Al día siguiente, se les ofreció una demostración de tiro aire-tierra. Operaron dos escuadrillas. Una, guiada por el comandante Hughes que efectuó tiro escuela. La segunda, por el comodoro Bravo Deheza, que realizó tiro táctico. Posteriormente, frente a la selecta concurrencia, voló en Sabre por primera vez el jefe de la Brigada, comodoro Salas.

El 4 de octubre, se trasladó a Morón la escuadrilla compuesta por los capitanes Luoni y Gutiérrez, y los primeros tenientes Carbó Bernard y Rodríguez. El 5 y el 6, intervino en el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra, organizado en el polígono de tiro aéreo de Mazaruca. La escuadrilla regresó el 8.

Una semana más tarde, desplegó a la BAM Tandil otra escuadrilla integrada por el capitán Martínez Viademonte, y los primeros tenientes Viola, Carbó Bernard y Rodríguez Morel. El 24 y el 25, efectuó exhibiciones acrobáticas sobre las ciudades de Tandil y de Bahía Blanca. El 26 regresó a Mendoza.

Como si desearan emular con aviones de reacción a la antigua Sol de Mayo, en cumplimiento de las navegaciones previstas en el plan de instrucción, los comandos Salas, Martínez y Bravo Deheza conformaron una escuadrilla de oficiales muy antiguos que fue a Morón y regresó al día siguiente sin novedad, para tranquilidad de los jefes de escuadrón.

Con motivo del cierre de la Semana de Aeronáutica y Espacial, el 1 de noviembre se trasladó a Morón una escuadrilla integrada por los capitanes Laborda y Rodoni; y los primeros tenientes Sánchez, Refosco y Rodríguez. Brindó una demostración de acrobacia en formación y regresó el 5.

Operativo “Ayacucho”

El 5 de diciembre partieron dos escuadrillas de tres Sabre cada una, con destino a la BAM de Las Palmas, en Lima, para participar en el operativo combinado “Ayacucho”, con las FF.AA. de Perú, EE.UU., Venezuela y la Argentina. La navegación se realizó con el apoyo técnico del C-47 (TC-35) de la IV Brigada Aérea efectuando una escala intermedia en Antofagasta (Chile). En Las Palmas, los argentinos se encontraron con las tripulaciones de los Sabre de Venezuela y de Perú, y vivieron días de franca camaradería.

El operativo simulaba una acción conjunta de envergadura de los cuatro países contra una fuerza guerrillera continental. Se efectuaron numerosas misiones de tiro de guerra contra blancos terrestres. Los resultados fueron satisfactorios para los pilotos argentinos, que recibieron la crítica favorable de las autoridades del ejercicio. El agregado aeronáutico, comodoro Arturo A. Córdón, ofició de anfitrión de la delegación nacional, encabezada por los comandantes en jefe de la FAA, brigadier general Carlos C. Armanini; y del Ejército Argentino, teniente general Juan C. Onganía.

El 9 de diciembre, recibieron la condecoración del Operativo “Ayacucho” los tripulantes de Sabre: vicecomodoro Mones Ruiz; comandante Luoni; capitanes De Blasis, Viola, Refosco y Rodríguez Morel; y primer teniente Rodríguez.

1965

El comodoro Ricardo J. Salas comandaba la Brigada, el comodoro Jorge O. Dellepiane se

desempeñaba como segundo jefe de brigada. Al frente del Grupo 1 de Caza Bombardeo se encontraba el comodoro Fernando M. Pérez Colman. Los escuadrones aéreos fueron conducidos por los comandantes Jorge A. Van Thienen, David E. Giosa y Augusto J. Hughes; y asesor médico el primer teniente Roberto Costa.

Las escuadrillas estaban integradas por los capitanes Carlos A. de Blasis, Nelsis N. Rodoni, José A. Gutiérrez, León V. Mallo, Horacio J. Viola y Rubén A. Sánchez; los primeros tenientes Enrique M. Carbó Bernard, Héctor L. Destri, José L. Rodríguez Morel, Cléver A. Refosco, Juan Manuel Correa Cuenca, Carlos E. Corino, Carlos A. Mitchell, Tomás A. Rodríguez, Román H. Cano, Héctor M. Sambrizzi, Ivo A. Dugour, Alberto Alegría, Alberto B. Lucchesi y Julio F. Luján; y los tenientes Mario E. Román, Luis A. Sanz, Hipólito F. Ghiglione, Raúl A. Iriberry, Rubén G. Zini y Saúl E. Costa.

Como adscriptos volaban los comandos Salas y Jorge O. Dellepiane; el vicecomodoro Luis F. Masserini; el comandante Miguel A. Bertolotti; y los capitanes Edsel O. Martínez Viademonte y Carlos A. Diana.

El 19 de enero, en el aniversario de la muerte del teniente aviador Manuel F. Origone, primer mártir de la aviación militar argentina, se celebró una misa en memoria del personal de la Aeronáutica fallecido en actos del servicio. Una escuadrilla de F-86F rindió honores en vuelo.

El 16 de febrero voló por primera vez el primer teniente Luján. Y el 29 de abril, el comodoro Pérez Colman. El 25 de mayo, una escuadrilla desfiló sobre la Plaza San Martín de la ciudad de Mendoza.

En junio se rompió la monotonía cuyana. El 18, llegaron dos aviones Panther de la Armada al mando del capitán de navío Román A. Pacheco. La presencia de los marinos fue aprovechada para efectuar, el 20 de junio, un desfile aéreo conjunto sobre la avenida Emilio Civit donde juraban a la Bandera los soldados de la IV Brigada Aérea.

El 24, el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos C. Armanini, con su Estado Mayor inspeccionaron la unidad. Al día siguiente, la visita terminó con una formación en la plataforma y con el pasaje de una escuadrilla de F-86F.

Tras el habitual desfile del 9 de Julio sobre la Plaza San Martín de Mendoza, la unidad entró en el receso invernal. En los dos meses siguientes, agosto y septiembre, concluyeron los cursos de Etapa I y se cumplieron los compromisos ceremoniales.

El 4 de agosto salió solo el jefe de Plana Mayor de la Brigada, comodoro Dellepiane. El 5, la unidad fue inspeccionada por el comandante Aéreo de Combate, brigadier Luis M. Fagés. El 17, para el aniversario de la muerte del general San Martín, una escuadrilla efectuó un pasaje durante el desfile terrestre en el Campo Histórico El Plumerillo.

El 17 de septiembre volaron el “solo” el primer teniente Corino, y los tenientes Román, Ghiglione y Zini. El quinto alumno de este curso, teniente Costa, lo efectuó el 30 de noviembre.

El 28 de octubre, con motivo del arribo de los presidentes de la Argentina y de Chile, dos formaciones de F-86F escoltaron en vuelo a las aeronaves presidenciales.

1966

Se desempeñó como jefe de la unidad el brigadier Ricardo J. Salas; el comodoro Miguel A. Ossés ocupó la jefatura del Grupo 1 de Caza Bombardeo; asistido en Operaciones por el comandante Jorge A. Van Thienen y en la Asesoría Médica, por el primer teniente Roberto A. Costa.

Al frente del Escuadrón I se encontraba el comandante Van Thienen. La primera escuadrilla se hallaba integrada por el capitán Edsel O. Martínez Viademonte; y los primeros tenientes Alberto B. Lucchesi, Carlos A. Mitchell y Julio F. Luján. La segunda escuadrilla, por el capitán Nelsis N. Rodoni; los primeros tenientes Carlos E. Corino y Román H. Cano; y el teniente Mario E. Román. La tercera escuadrilla, por el capitán Horacio J. Viola, el teniente Luis A. Sanz, el primer teniente Héctor M. Sambrizzi y el teniente Raúl A. Iriberry. La cuarta escuadrilla, por el capitán Rubén A. Sánchez, el teniente Hipólito F. Ghiglione, el primer teniente Alberto Alegría y el teniente Rubén G. Zini; y como reemplazante, el teniente Saúl E. Costa.

Al frente del Escuadrón II se encontraba el comandante David E. Giosa. La quinta escuadrilla estaba integrada por el capitán José A. Gutiérrez; y los tenientes Manuel A. Mariel y Rafael E. Díaz Mallea. La sexta escuadrilla, por el capitán Enrique M. Carbó Bernard y el teniente Carlos J. Lupiáñez. La séptima escuadrilla, por el capitán Jorge S. Raimondi, y los alféreces Julio C. Farkas y Roberto F. Ureta. La octava escuadrilla, por el capitán Juan Manuel Correa Cuenca y el alférez Carlos A. Oliva. Como adscriptos a este escuadrón volaban el brigadier Salas, el comodoro Fernando M. Pérez Colman; el vicecomodoro Miguel A. Bertolotti; los comandantes Héctor M. Sanguinetti y Aníbal A. Laborda; y los capitanes Carlos A. Diana, León V. Mallo y Manuel M. Mir.

El 8 de febrero, en cooperación con la VIII Brigada de Infantería de Montaña, una escuadrilla de Sabre realizó una demostración de fuego y reconocimiento en la Laguna del Diamante. Días más tarde, el 17, otra escuadrilla efectuó una nueva exhibición de tiro en la Pampa de los Avestruces, también en apoyo al

ejercicio de esa unidad de montaña.

El 1 de marzo, pasaron a Etapa III el primer teniente Corino, y los tenientes Zini, Román, Costa y Ghiglione. El 9 de ese mes, bajo la mirada atenta y suspicaz de los más modernos, volaron en escuadrilla los pilotos más antiguos de la unidad: brigadier Salas, comodoro Ossés, vicecomodoro Bertolotti y comandante Van Thienen.

El 25 de marzo, por requerimiento del Liceo Militar General Espejo, una escuadrilla, integrada por el capitán Viola, el primer teniente Sambrizzi, y los tenientes Sanz e Iriberry, ofreció una demostración de fuego a cadetes de dicho instituto, en el Campo de Tiro Las Lajas.

A fines de mes, personal del grupo presenció la reunión previa de un vuelo de reconocimiento a gran altura del RV-57 que operaba desde la IV Brigada Aérea. Llamó la atención la compleja preparación del piloto para soportar las variaciones de presión entre el despegue, el nivel de vuelo y el aterrizaje. Las explicaciones estuvieron a cargo de los especialistas de la USAF que cumplían el Operativo "Picada Rápida".

El 13 de mayo, para despedirse visitó la Brigada el comandante en jefe, brigadier general Carlos C. Armanini. Una escuadrilla de Sabre escoltó al avión que lo transportaba.

Entre mayo y julio continuó el adiestramiento rutinario de los pilotos y se cumplieron las siguientes tareas extraordinarias:

El 25 de mayo, una escuadrilla, constituida por el capitán Rodoni, los primeros tenientes Corino y Cano, y el teniente Román, efectuó un pasaje sobre la Plaza San Martín.

El 20 de junio, los soldados de la Brigada juraron a la Bandera en San Rafael. En adhesión, intervino la escuadrilla formada por el capitán Sánchez, el primer teniente Alegría, y los tenientes Ghiglione y Zini.

La escuadrilla del capitán Rodoni, compuesta por los primeros tenientes Corino y Cano, y el teniente Román, se trasladó a Buenos Aires y desfiló en la celebración del sesquicentenario de la Independencia.

El 13 de julio, por la Orden de Operaciones de Brigada N° 85, se le ordenó al Grupo 1 de Caza realizar vuelos de reconocimiento en la zona de Planchón (Malargüe) para sumarse a la búsqueda de un C-46 presumiblemente accidentado el 12. El resultado fue negativo.

El 4 de agosto, el nuevo comandante en jefe de la FAA, brigadier general Adolfo T. Álvarez, efectuó una visita de inspección.

En agosto se cumplieron los acostumbrados vuelos de homenaje en los aniversarios de la Fuerza Aérea y del general San Martín. El 10, desfilaron sobre la EAM seis F-86F tripulados por los capitanes Rodoni y Sánchez; los primeros tenientes Corino y Alegría; y los tenientes Ghiglione y Zini. El 17, la escuadrilla formada por el capitán Martínez Viademonte; y los primeros tenientes Mitchell, Lucchesi y Luján efectuaron un pasaje sobre la plaza homónima de la ciudad de Mendoza. El mismo día, la escuadrilla del comandante Van Thienen realizó otro pasaje sobre la ciudad de San Martín.

El 7 de septiembre, el Grupo 1 de Caza Bombardeo se trasladó a Salta a fin de cumplimentar la Orden de Operaciones de Brigada N° 11/66. En ocho Sabre, cuatro MS-760 y el C-47 de dotación desplegaron el comodoro Ossés; el comandante Van Thienen; los capitanes Martínez Viademonte, Rodoni, Viola, Sánchez y Refosco; los primeros tenientes Corino, Mitchell, Cano, Lucchesi, Alegría y Luján; los tenientes Román, Sanz, Ghiglione, Iriberry, Zini y Costa; el primer teniente médico Costa; y los suboficiales auxiliares Hugo Traetta y Guillermo Ríos. Desde aquel aeródromo norteño se cumplieron dieciséis temas de navegación; treinta y uno de táctica aire-tierra (reconocimiento ofensivo, interdicción, apoyo aéreo); ocho de formación y cuatro de pilotaje. Cincuenta y nueve salidas en total, 90h de Sabre y 30h 40min de MS-760. El operativo culminó con un festival aéreo, a beneficio de ALPI, a cargo de la escuadrilla integrada por el capitán Martínez Viademonte, primer teniente Luján y teniente Mitchell. Volaron como solistas los capitanes Rodoni y Sánchez.

El 19 de septiembre volaron por primera vez el capitán Mir; los tenientes Mariel y Lupiáñez; y los alféreces Sánchez, Farkas y Oliva.

Entre el 23 y el 30 de octubre, el Grupo 1 de Caza tuvo la responsabilidad de planificar, coordinar y dirigir la actividad aérea con que se celebró la XX Semana Aeronáutica y Espacial en Mendoza. Intervinieron Aerolíneas Argentinas (Caravelle y Avro-748), la Dirección Provincial de Aeronáutica (Cessna) y la Gendarmería Nacional (Cessna), que hicieron vuelos de bautismo. El Aeroclub de San Martín realizó acrobacia en planeadores y paracaidismo. El Club de Aeromodelismo Mendoza, con modelos radiocontrolados, vuelos de acrobacia y carreras aéreas. La empresa Agua y Energía, demostraciones de performances con un helicóptero Bell. Además, participó el material de la unidad -F-86F, MS-760, T-34 y C-47- en vuelos de bautismo y acrobacia. El 29 y el 30, las exhibiciones incluyeron una demostración de tiro y bombardeo.

El 19 de noviembre efectuó su primer vuelo el comandante Rafael D. Cantisani. Del 30 de noviembre al 1 de diciembre, se desarrolló en la Brigada el Concurso Tiro Aire-Tierra 1966. El Grupo 1 de Caza Bombardeo estuvo representado por dos equipos: el primero con F-86F, formado por los capitanes Sánchez, Correa Cuenca y Viola (suplente); el segundo con MS-760, por el primer teniente Lucchesi, el teniente

Román y el primer teniente Luján (suplente). La escuadrilla del capitán Sánchez ganó los premios “Fuerza Aérea Argentina”, “Comando Aéreo de Combate” y “Tiro con Ametralladoras”. El equipo del primer teniente Lucchesi obtuvo los de “Bombardeo en Picada” y “Bombardeo Rasante”. En la categoría individual, el capitán Sánchez triunfó en “Tiro con Ametralladoras”; el primer teniente Lucchesi, en “Bombardeo en Picada”; y el teniente Román, en “Bombardeo Rasante”.

El 7 de diciembre, por primera vez en Mendoza, aterrizaron los nuevos A-4B de la V Brigada Aérea y fueron gratamente recibidos por el personal del CB 1.

1967

El brigadier Héctor L. Fautario fue jefe de la unidad, el comodoro Carlos A. Pesano como segundo jefe de brigada. El comodoro Miguel A. Ossés estuvo al frente del Grupo 1 de Caza Bombardeo. El primer teniente Roberto Demarco fue el asesor médico.

El Escuadrón I fue conducido por el comandante David E. Giosa. La primera escuadrilla estuvo integrada por los capitanes Rubén A. Sánchez, Manuel M. Mir y Carlos E. Corino; y el primer teniente Mario E. Román. La segunda escuadrilla, por el capitán Enrique M. Carbó Bernard; los primeros tenientes Hipólito F. Ghiglione y Héctor M. Sambrizzi; y el teniente Carlos A. Oliva. La tercera escuadrilla, por el capitán Horacio J. Viola, el teniente Manuel A. Mariel, el primer teniente Julio F. Luján y el teniente Julio C. Farkas. La cuarta escuadrilla, por el capitán Juan Manuel Correa Cuenca, el teniente Saúl E. Costa, el primer teniente Alberto B. Lucchesi y el teniente José Sánchez. Como adscriptos volaban el brigadier Fautario; los comandantes Van Thienen y Laborda; y el capitán León V. Mallo.

El Escuadrón II (de Instrucción) estuvo a cargo del comandante César A. de la Colina. La quinta escuadrilla estaba integrada por el capitán Cléver A. Refosco, el primer teniente Héctor R. Gilbert, y el teniente Daniel R. Otero. La sexta escuadrilla, por el capitán Carlos A. Mitchell y el primer teniente Carlos A. Ábalos Aliaga. La séptima escuadrilla, por el capitán Román H. Cano. La octava escuadrilla, por los primeros tenientes Alberto Alegría y Ernesto V. Michelli. Como adscriptos, el comodoro Carlos A. Pesano, el comandante Héctor M. Sanguinetti y el capitán Carlos R. Montenegro. Como alumnos, los primeros tenientes Carlos G. Velasco y Héctor M. Valeri; y los alféreces Fernando V. Walter, Mario A. Demartini, Oscar A. Ciancaglini y Alberto C. Perciavalle.

El 3 de enero, mientras el teniente Farkas volaba el C-102, al sacar el tren de aterrizaje quedó retraída una de las patas. Luego de varios intentos infructuosos de destrabarla, aterrizó con esa configuración. El piloto resultó ileso; y el material, un 35% destruido.

El 18 de enero, para el 150° aniversario de la partida del Ejército de los Andes, el gobierno de Mendoza y las FF.AA. programaron un acto en el Campo Histórico El Plumerillo. Una escuadrilla de F-86F y otra de MS-760 participaron en el desfile aéreo.

El 25 de febrero cumplieron el tema que preveía la ruptura de la barrera sónica el capitán Mir; y los tenientes Mariel, Sánchez, Farkas y Oliva. El 28, efectuó su primer vuelo el comandante Sanguinetti.

El 2 de abril, el C-107 piloteado por el primer teniente Lucchesi se incendió debido a un cortocircuito en la cabina, mientras sobrevolaba Coquimbito (departamento Maipú). El piloto salvó la vida eyectándose; el material se destruyó por completo. Este hecho, más allá de la lamentable pérdida del avión, tiene el valor histórico de ser la primera eyección satisfactoria en el país. Anteriormente, en 1951, el capitán Vedania A. Mannuwal se eyectó del Pulqui II, a muy baja altura, pero falleció al no abrirse el paracaídas.

Entre el 13 y el 23 de abril, el Grupo 1 de Caza Bombardeo se trasladó a la BAM Tandil en cumplimiento del Operativo “Centaurus”. Practicaron tiro aire-aire y aire-tierra (en la zona de Mar Chiquita), y temas de vuelo nocturno y de navegación.

El 5 de mayo, el brigadier Fautario y el comodoro Pesano volaron por primera vez en F-86F. Días después, el 17, seis Sabre y dos MS-760, con personal y equipos de apoyo, desplegaron a Morón y participaron en el Operativo “Defensa”, bajo control del CIC Baires.

En junio, dos importantes visitas arribaron a la unidad. El 6, los agregados aeronáuticos extranjeros, a quienes se les ofreció una exposición sobre el adiestramiento del grupo y una demostración de tiro en el polígono aéreo de Las Lajas. El 22 y el 23, el titular del Comando Sur de la USAF, mayor general Reginal J. Clizbe, y la comitiva, que recorrieron las instalaciones y se interesaron por la instrucción de los pilotos.

El 16 de junio, realizaron el primer vuelo los primeros tenientes Valeri, Gilbert y Velasco. El 25, una escuadrilla de F-86F se trasladó a Morón y participó en el Ejercicio “Integración”. El 8 de julio, nuevamente desplegaron a la VII Brigada Aérea; en este caso, dos escuadrillas de Sabre para participar en el desfile del Día de la Independencia. Al mando del comandante Giosa, componían las formaciones los capitanes Viola, Sánchez y Correa Cuenca; los primeros tenientes Sambrizzi, Ghiglione y Luján; y el teniente Costa.

El 28 de julio, una escuadrilla se trasladó a la VII Brigada Aérea e intervino en el Operativo “Morón II”. El 10 de agosto, en la EAM, dos escuadrillas de Sabre y una de MS-760 participaron del desfile conmemorativo de la creación de la Fuerza Aérea. El 17, seis Sabre y cuatro MS-760 desfilaron en el

homenaje al general San Martín organizado en Mendoza. El mes concluyó con el traslado de dos escuadrillas de Sabre, el 29, a Comodoro Rivadavia. Operando desde esa BAM, participaron en el Operativo "Comprobación". El 6 de octubre, en circunstancias en que el capitán Rubén Sánchez practicaba acrobacia baja sobre el Aeródromo de Los Tamarindos y después de un pasaje invertido sobre la pista en dirección sur-norte, al salir de la maniobra se trabaron los comandos y debió eyectarse a baja altura y casi paralelo a la superficie del terreno, después de haber logrado casi un cuarto de giro. El piloto y el avión (C-116) cayeron en el denominado Campo Espejo, a cinco kilómetros de la Base, en el Departamento de Las Heras. El piloto resultó ileso y la aeronave 100% destruida.

Para el Operativo Conjunto "Yunka" (Ejército y Fuerza Aérea), la IV Brigada Aérea montó una base de campaña en el aeródromo de Resistencia. Allí, se asentó y operó la Brigada Aerotáctica Cóndor, cuyo jefe fue el comodoro Ossés. El Grupo 1 de Caza intervino con dos escuadrillas de Sabre y dos de MS-760. Se efectuaron misiones de apoyo directo e interdicción y se operó desde el 10 hasta el 29 de octubre.

Entre el 5 y el 12 de noviembre, se celebró la XXI Semana de Aeronáutica y Espacial. Como parte de los festejos, se realizó un festival aéreo en el Aeroclub de San Rafael. Escuadrillas de Sabre brindaron una exhibición de acrobacia y ataques simulados. Posteriormente, se ofreció una demostración similar en la Brigada, con la colaboración del Club de Planeadores San Martín, y de paracaidistas y aeromodelistas locales. Además, en los dos últimos días, un Caravelle y un Avro 748 de Aerolíneas Argentinas realizaron vuelos de bautismo.

Entre el 22 y 25 de noviembre, se desarrolló el Concurso Anual Tiro Aire-Tierra, en el Campo de Tiro Las Lajas. Intervinieron los grupos 1, 2 y 3 de Caza Bombardeo, el Grupo 1 COIN, el Grupo Aéreo Escuela, y el Grupo 1 de Entrenamiento y Ataque. El Grupo Aéreo de la IV Brigada Aérea obtuvo los premios "Fuerza Aérea", "Comando de Operaciones Aéreas" y "Lanzamiento de Cohetes por Equipo". Integraron el equipo de Sabre los capitanes Carbó Bernard y Correa Cuenca, y el primer teniente Alegría.

El 12 de diciembre realizaron el primer vuelo el capitán Montenegro; el primer teniente Luis J. Litrenta Carracedo; el teniente Otero; y los alféreces Walter, Demartini, Ciancaglini y Perciavalle.

1968

El 1 de enero se modificó la orgánica de la IV Brigada Aérea. El Grupo 2 de Caza Bombardeo⁴ se asentó en esa unidad con los MS-760 París de Morón, de Mendoza y algunos de la EAM. El nuevo organismo recibió la misión de adiestrar a los aviadores militares de la especialidad de caza.

Al frente de la Brigada, ahora con dos grupos aéreos, continuó el brigadier Héctor L. Fautario. El vicecomodoro José M. Romero fue designado jefe del Grupo 1 de Caza Bombardeo, en tanto que la Asesoría Médica siguió a cargo del primer teniente Roberto Demarco.

El Escuadrón I fue conducido por el comandante César A. de la Colina. La primera escuadrilla estuvo integrada por capitán Enrique M. Carbó Bernard, teniente José Sánchez, primer teniente Mario E. Román y teniente Fernando V. Walter. La segunda escuadrilla, capitán Manuel M. Mir; alférez Alberto C. Perciavalle; y tenientes Carlos A. Oliva y Mario A. Demartini. La quinta escuadrilla, capitanes Carlos E. Corino, Carlos R. Montenegro y Héctor R. Gilobert. Como adscriptos, vicecomodoro Jorge A. Van Thienen y primer teniente Raúl A. Iriberrí.

Al frente del Escuadrón II fue nombrado el comandante Aníbal A. Laborda. La tercera escuadrilla estuvo integrada por capitán Juan Manuel Correa Cuenca, teniente Carlos J. Lupiáñez, capitán Carlos G. Velasco y teniente Daniel R. Otero. La cuarta escuadrilla, capitán Alberto B. Lucchesi, primeros tenientes Luis J. Litrenta Carracedo y Héctor M. Valeri, y teniente Oscar A. Ciancaglini. Como adscriptos, brigadier Fautario y comandante Héctor R. Luoni.

En calidad de agregado, mantenía adiestramiento el personal que pasó a integrar el CB 2: comodoro Francisco Cabrera; mayores David E. Giosa y Ernesto H. Crespo; capitanes Juan C. Gabarret, Cléver A. Refosco, Héctor M. Sambrizzi y Alberto Alegría; primeros tenientes Hipólito F. Ghiglione y Saúl E. Costa; y tenientes Manuel A. Mariel y Julio C. Farkas.

El 29 de enero efectuó su primer vuelo el vicecomodoro Romero y el 20 de febrero, el capitán Gabarret.

El comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Ángel V. Rossi, inspeccionó la unidad el 12 de marzo y el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Adolfo T. Álvarez, hizo lo propio el 27.

⁴ Por Resolución N°675/67 del 30 de octubre de 1967 - BAR N°1.668.

El 8 de mayo a las 8.35, en circunstancias en que practicaban circuitos de tiro aire-aire simulados sobre un avión blanco, colisionaron el teniente Otero (C-101) y el capitán Correa Cuenca (C-128). El accidente se produjo sobre el departamento Lavalle (Mendoza). Los oficiales se eyectaron y resultaron ilesos. El material se destruyó totalmente.

Entre el 3 y el 8 de junio, pilotos de la unidad desplegaron a la VII Brigada Aérea con el fin de cumplir temas de interceptación bajo control del Radar de GIVA, y aproximaciones GCA y DECCA⁵. El 6, a las 13.40, aterrizó con tren retraído en la pista de Morón el comandante De la Colina (C-104). El piloto resultó ileso y el avión, un 10% destruido.

Con motivo de la Jura a la Bandera de los soldados de la Brigada, realizada el 20 de junio en San Juan, desfilaron dos escuadrillas de Sabre y dos de MS-760. La agrupación fue liderada por el vicecomodoro Romero. Los capitanes Correa Cuenca, Corino y Mir; el primer teniente Román; los tenientes Lupiáñez y Demartini; y el alférez Perciavalle volaron los F-86F.

El 6 de julio, un escuadrón de Sabre se trasladó a Morón, desfiló en la conmemoración del Día de la Independencia y regresó el 10. Al mando del vicecomodoro Romero, integraron la formación el comandante Laborda; los capitanes Carbó Bernard, Correa Cuenca, Lucchesi y Velasco; el primer teniente Román; y los tenientes Sánchez y Oliva.

El 10 de agosto, para el Día de la Fuerza Aérea, una agrupación conformada por un escuadrón de F-86F y otro de MS-760 desplegó a Córdoba y desfiló sobre la EAM junto con otras unidades de la FAA. El vicecomodoro Romero condujo la agrupación. En el Escuadrón de F-86F formaron el comandante De la Colina; los capitanes Carbó Bernard, Corino, Mir y Gilobert; los primeros tenientes Valeri, Sánchez; y los tenientes Perciavalle, Lupiáñez, Otero y Walter.

El 12 de agosto, durante los actos organizados para festejar el aniversario de General Alvear, dos escuadrillas de Sabre hicieron un pasaje sobre esa ciudad mendocina. Estaban constituidas por el vicecomodoro Van Thienen; los comandantes De la Colina y Laborda; el capitán Lucchesi; el primer teniente Litrenta Carracedo; y los tenientes Sánchez, Oliva y Otero.

El 30 de agosto, el Grupo 1 de Caza Bombardeo se trasladó a Morón y participó del desfile de despedida al comandante en jefe de la FAA, brigadier general Adolfo T. Álvarez.

Desde el 6 hasta el 8 de octubre, la unidad desplegó al Taller Regional Río IV en cumplimiento de la Directiva N°4/68 "Golpe". El 9, el grupo de los cazadores recibió la visita del nuevo comandante en jefe, brigadier general Jorge M. Martínez Zuviría.

Entre el 15 y el 19 de octubre, la unidad se trasladó con todos sus efectivos a Morón y practicó tiro aire-tierra en el campo de Mazaruca, con vista a la participación en el Concurso Anual de la especialidad. Tras regresar, el 20, por orden del Comando de Operaciones Aéreas, una escuadrilla de Sabre ofreció una demostración de fuego en San Juan.

Entre el 4 y el 10 de noviembre se festejó la Semana de Aeronáutica. Los F-86F brindaron demostraciones acrobáticas en San Juan y en Neuquén. El 10, en Mendoza, además de realizar acrobacia, rompieron la barrera sónica y efectuaron ataques simulados. El realismo y el estruendo de la exhibición conmocionaron a los numerosos espectadores convocados.

En el ínterin, el 9 de noviembre, se trasladaron a Morón el personal y el material que intervendrían en el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Representaron a la unidad los capitanes Carbó Bernard y Lucchesi, y los tenientes Lupiáñez y Sánchez. Regresaron el 13.

El 8, se habían integrado al grupo el primer teniente Norberto I. Razquín; los tenientes Gilberto E. Oliva, Juan C. Spaini, Hugo J. Páez, Raúl I. Conti y Roberto Briend; y los alféreces Juan E. Scherer, Héctor M. Pergolini y Jorge O. Fernández. El 21, estos pilotos efectuaron la primera salida, en tres turnos. Finalizados los vuelos, instructores y alumnos fueron presentados al jefe de grupo y al jefe de brigada. La ceremonia concluyó con el izamiento del banderín del grupo y con un brindis que los recién incorporados ofrecieron al resto del personal del Grupo Aéreo y del Técnico 4. En el transcurso del ágape, los nuevos firmaron el "Libro de Oro" y recibieron los diplomas que los acreditaba como verdaderos Sabre-men.

El 2 de diciembre, el comandante en jefe de la FAA inspeccionó la unidad; ocasión que fue propicia para despedir a los miembros del Grupo 1 que, entre el 3 y 10 de diciembre, desplegarían a Comodoro Rivadavia para cumplir los temas de tiro aire-aire previstos en los Planes y Programas de Instrucción.

⁵ GCA y DECCA: sistemas de control de aproximación al aterrizaje por radar.

1969

El brigadier Ernesto A. Niethardt fue designado jefe de la Brigada. En el Grupo 1 de Caza Bombardeo continuó el vicecomodoro José M. Romero, con el asesoramiento médico del primer teniente Roberto Demarco.

Al Escuadrón I lo conducía el mayor Aníbal A. Laborda que, a la vez, era jefe de la primera escuadrilla. A ésta la completaban el teniente Jorge O. Fernández, el capitán Héctor R. Gilobert y el teniente Raúl I. Conti. La segunda escuadrilla estaba integrada por el capitán Juan Manuel Correa Cuenca, el teniente Gilberto E. Oliva, el primer teniente Mario E. Román y el teniente Mario A. Demartini. La tercera escuadrilla, por el capitán Alberto B. Lucchesi; y los tenientes Hugo J. Páez, Carlos A. Oliva y Juan E. Scherer. Como adscriptos, el mayor César A. de la Colina, el capitán Carlos R. Montenegro y el primer teniente Luis Litrenta Carracedo.

Encabezaba el Escuadrón II el mayor Carlos A. de Blasis, también jefe de la cuarta escuadrilla. A ésta la completaban el primer teniente Raúl A. Iriberry, el capitán Carlos G. Velasco y el teniente Roberto Briend. La quinta escuadrilla estaba integrada por el capitán Carlos E. Corino; y los tenientes Juan C. Spaini, José Sánchez y Alberto C. Perciavalle. La sexta escuadrilla la formaban los tenientes Fernando V. Walter, Daniel R. Otero y Héctor M. Pergolini. Como adscriptos, el vicecomodoro Jorge A. Van Thienen, los capitanes Rubén A. Sánchez y Héctor M. Valeri, y el primer teniente Carlos J. Lupiáñez.

En calidad de agregados, mantenían adiestramiento en Sabre los jefes e instructores del Grupo 2 de Caza que habían alcanzado la Etapa IV del avión: comodoro Francisco Cabrera; mayor Ernesto H. Crespo; capitanes Román H. Cano, Héctor M. Sambrizzi y Alberto Alegría; primeros tenientes Hipólito F. Ghiglione, Saúl E. Costa y Manuel A. Mariel; y el teniente Julio C. Farkas.

El 22 de mayo, el Escuadrón I del Grupo 1 de Caza Bombardeo desplegó a Morón e intervino en el Operativo "Comprobación I" de interceptaciones, dirigidas por el CIC Baires. También, se practicaron entradas por instrumentos con el GCA de Ezeiza. El escuadrón regresó el 24. Dos días después, el 26, despegó el Escuadrón II y repitió el adiestramiento hasta el 31, día que regresó.

El 3 de julio, la unidad fue inspeccionada por el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Carlos A. Rey. A la semana siguiente, dos escuadrillas de Sabre desplegaron a Morón para desfilarse en el Día de la Independencia. Pilotos: comodoro Romero; mayor Laborda; capitanes Correa Cuenca, Corino, Lucchesi y Gilobert; y tenientes Oliva, Scherer y Demartini. Regresaron el 10.

El 9 de agosto, doce Sabre se trasladaron a Río Cuarto. El 10, participaron del desfile realizado sobre la EAM en el acto del Día de la Fuerza Aérea. Regresaron en horas de la tarde. Pilotos: mayor De Blasis; capitanes Correa Cuenca, Corino, Velasco y Cano; primer teniente Iriberry; tenientes Sánchez, Spaini, Otero, Briend y Pergolini.

Al cumplirse un nuevo aniversario de la fundación del departamento de General Alvear, el 12 de agosto, dos escuadrillas de Sabre al mando del mayor De Blasis desfilaron sobre esa localidad. Completaban las escuadrillas los capitanes Gilobert y Velasco; los tenientes Otero, Oliva, Briend y Páez; el primer teniente Iriberry; y el teniente Sánchez.

El 28 de agosto, el grupo completo se trasladó a Comodoro Rivadavia. Durante cinco días se cumplió el Operativo "Comprobación III"; regresaron a Mendoza el 6 de septiembre.

El 10, visitó la unidad el comandante de la USAF para el Cono Sur, mayor general Kennet Sanborn. Al día siguiente, en el aniversario del fallecimiento de Domingo F. Sarmiento, dos escuadrillas realizaron un pasaje sobre San Juan. Comandó la formación el mayor De Blasis, seguido por el capitán Correa Cuenca; los primeros tenientes Román e Iriberry; y los tenientes Sánchez, Perciavalle y Spaini.

El comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Carlos A. Rey, el 6 de noviembre inspeccionó la unidad.

El 19 de noviembre, se inició en el polígono de Las Lajas el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Participaron las unidades de combate de la FAA. El equipo representativo del Grupo 1 estuvo constituido por el capitán Lucchesi, y los tenientes Carlos Oliva y Scherer. El torneo finalizó el 21, con la entrega de premios.

El 24, comenzó la XXIII Semana de Aeronáutica y Espacial. La Escuadrilla de Acrobacia ofreció varias exhibiciones.

El 2 de diciembre, el grupo desplegó a Mar del Plata para cumplir los temas de tiro aire-aire. Este año, gracias a la ampliación de la pista, se pudo operar desde la misma BAM, lo cual implicaba que a dos minutos del despegue la escuadrilla ya alcanzaba la zona de tiro. Finalizado el ejercicio regresó a Mendoza el 12.

1970

Se desempeñó como jefe de la unidad el brigadier Roberto F. Aguirre Champeau. En el Grupo 1 de Caza Bombardeo se designó como jefe al comodoro José C. González Castro; y como asesor médico, al primer teniente Héctor H. Fiordalisi.

El mayor Carlos A. de Blasis ocupó la jefatura del Escuadrón I. La primera escuadrilla fue integrada por el capitán Román H. Cano; y los primeros tenientes Daniel R. Otero, Mario E. Román y Héctor M. Pergolini. La segunda escuadrilla, por el capitán Alberto Alegría; los primeros tenientes Juan C. Spaini y Manuel A. Mariel; y el teniente Jorge Fernández. La tercera escuadrilla, por el capitán Carlos G. Velasco, el teniente Roberto Briend, el primer teniente José Sánchez y el teniente Luis A. Puga. Como adscriptos, el vicecomodoro Francisco P. Matassi y el mayor Aníbal A. Laborda.

El Escuadrón II fue conducido por el mayor Rubén A. Sánchez. Los capitanes Héctor M. Sambrizzi, Luis J. Litrenta Carracedo y Héctor M. Valeri; y el teniente Oscar A. Ciancaglini integraron la cuarta escuadrilla. El capitán Alberto B. Lucchesi, el teniente Hugo J. Páez, el primer teniente Carlos A. Oliva y el teniente Juan E. Scherer, la quinta escuadrilla. El capitán Héctor R. Gilobert, el teniente Mario A. Demartini, el primer teniente Julio C. Farkas y el teniente Arturo A. Mazza, la sexta escuadrilla. Como adscriptos el vicecomodoro César A. de la Colina, y los mayores Juan M. Arbeletche y Nelsis N. Rodoni.

El 26 de febrero volaron el “solo” en Sabre el comodoro González Castro; el mayor Arbeletche; los primeros tenientes José L. Cambiaso y Alejandro C. Torales; y los tenientes Puga y Mazza.

Con la llegada del comodoro González Castro se intensificó la instrucción de combate y tiro aire-aire. A partir de este año, se realizaron dos campañas anuales en lugar de una. Con gran esfuerzo, se comenzaron a poner en servicio las cineametralladoras de los aviones. Esto permitió, por primera vez, poder evaluar con las películas obtenidas en cada sesión de tiro el resultado de las mismas.

El 1 de marzo, pasó a desempeñarse como jefe de Instrucción en Tierra el mayor Rubén A. Sánchez, en reemplazo del mayor De Blasis. Se designó jefe del Escuadrón I al mayor Laborda. El nuevo jefe de escuadrón tuvo la oportunidad de conducir la unidad en la campaña de tiro aire-aire que realizó el Grupo en Mar del Plata entre el 14 y el 24 de marzo. En esta oportunidad, se determinó finalizar la actividad a las 14 para que, mediante un acuerdo con el canal de TV local, se llevaran las películas a revelar. Diariamente, antes de cenar en el Hotel Antártida, se proyectaban las filmaciones y se hacían las críticas correspondientes.

Abril fue un mes de visitas. El 9, llegó a la Brigada el jefe del Comando Sur de la USAF, general George Mather. El 28, visitó e inspeccionó la unidad el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Mario García Reynoso.

Por el contrario, mayo fue un mes de compromisos institucionales. El 3, una escuadrilla de Sabre sobrevoló el lugar donde se desarrollaba un homenaje a la Virgen de Loreto. El 10, en el aniversario de la fundación de Luján de Cuyo, otra sobrevoló esa ciudad. Y el 25, se efectuó un pasaje sobre la Plaza San Martín de Mendoza abriendo el desfile terrestre con que se conmemoraba la fecha patria.

El 8 de julio un escuadrón de F-86F, a cargo del jefe de grupo, comodoro José C. González Castro, se trasladó a Morón y participó en el desfile del 9 de Julio. El 10 regresó a Mendoza.

El 19 de agosto comenzó el Operativo “Comprobación II”, ordenado por el Comando de Operaciones Aéreas. Los Sabre participaron operando desde Río Cuarto y desde Mendoza.

El 5 de septiembre, inspeccionó la unidad el nuevo comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Jaime A. Núñez Sánchez.

Entre el 18 y el 25 de octubre, el grupo participó en los actos organizados para la XXIV Semana de Aeronáutica. Se efectuaron demostraciones en Mendoza, San Juan y San Rafael. A mediados de esa semana, el 23, realizaron su primer vuelo en F-86F el brigadier Aguirre Champeau, el mayor Rodolfo A. Carnelli y el capitán Carlos A. Ábalos Aliaga.

El 5 de noviembre el Escuadrón II desplegó a Morón. Al día siguiente, participó en una gran demostración de poder de fuego programada por el Comando de Operaciones Aéreas en Mazaruca. El 27, con una emotiva ceremonia y un típico asado criollo se celebró el 10° aniversario de la llegada de los Sabre F-86F a Mendoza.

Entre el 1 y el 14 de diciembre, el Grupo 1 de Caza Bombardeo desarrolló en la BAM Mar del Plata la segunda campaña de tiro aire-aire prevista en los Planes y Programas.

1971

El brigadier Roberto F. Aguirre Champeau continuó al frente de la Brigada y el comodoro José C. González Castro, en el Grupo 1 de Caza Bombardeo.

El Escuadrón I fue conducido por el mayor Juan M. Arbeletche. La primera escuadrilla se hallaba compuesta por el capitán Héctor M. Sambrizzi, el teniente Juan C. Bonavía, y los primeros tenientes José Sánchez y Alejandro C. Torales. La segunda escuadrilla, por el capitán Alberto B. Lucchesi, el alférez Raúl

A. Gambandé, el primer teniente Hugo J. Páez y el teniente Juan E. Scherer. La tercera escuadrilla, por el capitán Héctor R. Gilobert, el alférez Hugo A. Palaver, el primer teniente Mario A. Demartini y el teniente Arturo A. Mazza. La cuarta escuadrilla, por el capitán Mario E. Román, el alférez Alberto L. Dorado, el primer teniente Julio C. Farkas y el teniente Luis A. Puga.

El Escuadrón II fue conducido por el mayor Carlos A. de Blasis. La quinta escuadrilla se hallaba compuesta por el capitán Alberto Alegría, el teniente Juan T. Martínez Villada, y los primeros tenientes Manuel A. Mariel y José L. Cambiaso. La sexta escuadrilla, por el capitán Carlos G. Velasco, el alférez Carlos A. Arnau, el primer teniente Juan C. Spaini y el teniente Héctor M. Pergolini. La séptima escuadrilla, por el capitán Héctor M. Valeri, el alférez Jorge A. Testa, y los primeros tenientes Daniel R. Otero y Oscar A. Ciancaglini. Como adscriptos, el vicecomodoro César A. de la Colina y el mayor Nelsis N. Rodoni.

En febrero, se impartieron los cursos teóricos a los pilotos recién destinados a la unidad. El 4 de marzo, volaron el “solo” los tenientes Bonavía y Martínez Villada; y los alféreces Gambandé, Arnau, Palaver, Testa, Dorado y Raúl A. Díaz.

El 19 de marzo, el grupo se trasladó a Mar del Plata. Hasta el 28, efectuó el primer ejercicio de tiro aire- aire previsto en los Planes y Programas de Instrucción.

Durante este año, se intensificó el adiestramiento aire-aire iniciado el período anterior. El buen funcionamiento de las cineametralladoras permitía realizar una adecuada evaluación de los parámetros de tiro: ángulo de aproximación, visión de mira, y distancias de apertura y finalización del fuego. Al respecto, cabe destacar la contribución del técnico Amormino, del Grupo Técnico IV; este estudiante de ingeniería comenzó a reemplazar con éxito la fuente D-4 de la mira por transistores, que redundó en mayor disponibilidad y confiabilidad. El 23 de junio, el teniente Scherer enganchó la barrera de contención con el C-106. El material resultó un 50% destruido y el piloto, ileso. Poco tiempo después de esta emergencia, los escuadrones iniciaron el patrón de adiestramiento en combate aire-aire. El programa contemplaba la práctica de combate de uno contra uno, aquello que los ingleses denominaron dog-fight, que implica el dominio absoluto del avión en vuelo.

Una mañana, el capitán Velasco salió con el numeral, alférez Arnau, que tenía sólo treinta horas de vuelo en Sabre. El tema comenzó con una apertura y un cruce de frente. Producido el encuentro, cada uno por su derecha, ambos pilotos cambiaron velocidad por altura y con distintas maniobras intentaron ganar la posición de tiro. El capitán, más experto, poco a poco fue ganando la cola del numeral, mientras lentamente perdían altura. Arnau, volteando la cabeza hacia atrás, vio que el jefe se aproximaba al cono de disparo en la retaguardia; cerró, entonces, con más bríos el viraje. La pérdida y el violento tirabuzón invertido se produjeron de inmediato. Infructuosamente procuró sacarlo. A escasa altura, sobre un galpón, decidió eyectarse. Largó la cabina y, cuando iba a continuar el procedimiento, sintió que el Sabre se estabilizaba. Dócilmente pudo sacarlo del invertido y nivelarlo, tan bajo que levantó una polvareda junto al galpón. Descapotado, como un piloto de la Primera Guerra, se dirigió al aterrizaje controlando de reojo los gatillos del asiento que ya estaban listos para disparar los cartuchos de eyección. El ahora comodoro Arnau recuerda que nunca hizo un aterrizaje tan “vaselina” como el de ese día, por temor a que el asiento saliese disparado.

El 5 de julio, junto con los MS-760, los Sabre desplegaron a Morón e integraron la agrupación que desfiló en la conmemoración de la Independencia; regresaron el 10 a Mendoza. Desde el 24 hasta el 28 de agosto, nuevamente, viajaron a Morón; en este caso, sólo un escuadrón para efectuar adiestramiento de interceptación bajo control del CIC Baires.

El comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Luis A. Cochella, inspeccionó la unidad el 30 de agosto.

Un escuadrón se trasladó a la VII Brigada Aérea el 2 de noviembre. Durante varios días cumplió temas de interceptación controlados por el CIC. Posteriormente, a órdenes del Comando de Operaciones Aéreas participó en el Ejercicio “Comprobación IV”. Regresó el 14.

Entre el 22 y el 24 de noviembre se desarrolló el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra en el Campo Las Lajas. El equipo del Grupo 1 de Caza Bombardeo obtuvo el primer puesto; estaba formado por el capitán Velasco, el primer teniente Spaini y el teniente Pergolini.

La segunda y última campaña de tiro aire-aire del año se realizó operando desde la BAM Mar del Plata, entre el 6 y el 13 de diciembre.

El 22, efectuaron el primer vuelo los tenientes Miguel A. Arques y Carlos A. Morillo.

1972

Al frente de la IV Brigada fue designado el brigadier Aly L. Corbat, en tanto que el Grupo 1 de Caza Bombardeo continuó conducido por el comodoro José C. González Castro. Como asesor médico fue nombrado el primer teniente Francisco G. de Erausquin.

El Escuadrón I fue comandado por el vicecomodoro Carlos A. de Blasis. La primera escuadrilla estuvo integrada por el capitán Héctor M. Valeri, el teniente Juan C. Bonavía, el primer teniente Gilberto E. Oliva y

el teniente Eduardo F. Forcatto. La segunda escuadrilla, por el capitán Luis J. Litrenta Carracedo, los primeros tenientes Carlos A. Morillo y Juan C. Spaini, y el teniente Raúl A. Díaz. La tercera escuadrilla, por el capitán Saúl E. Costa, el teniente Raúl A. Gambandé, el primer teniente Mario A. Demartini y el teniente Horacio A. Mir González. La cuarta escuadrilla, por los primeros tenientes Julio C. Farkas, Hugo A. Palaver y Juan E. Scherer; y el alférez Miguel A. Alberto.

El Escuadrón II fue comandado por el mayor Cléver A. Refosco. La quinta escuadrilla estuvo integrada por el capitán Rubén G. Zini; y los tenientes Hugo J. Páez, Alberto L. Dorado y Amílcar G. Cimatti. La sexta escuadrilla, por el capitán Manuel A. Mariel, el teniente Carlos A. Arnau, el primer teniente Oscar A. Ciancaglini y el teniente Roberto G. Cruz. La séptima escuadrilla, por el primer teniente Daniel R. Otero, el teniente Jorge A. Testa, el primer teniente Héctor M. Pergolini y el alférez Hernán J. Jaureguiberry. Como reserva operativa, el teniente Miguel A. Arques.

El 21 de febrero, al finalizar el curso teórico, los tenientes Cimatti, Forcatto, Mir González y Cruz; y los alféreces Miguel A. Alberto y Hernán J. Jaureguiberry realizaron el primer vuelo en Sabre.

Del 15 al 22 de marzo el Grupo desarrolló en Mar del Plata los temas de tiro aire-aire correspondientes a la primera mitad del año. Al regreso, el 27, la unidad se preparó para recibir la inspección del comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Luis A. Cochella.

El 25 de mayo, una escuadrilla sobrevoló la Plaza San Martín de Mendoza durante la conmemoración del aniversario de la fiesta patria.

El 4 de julio, inspeccionó la unidad el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos A. Rey. Dos días después, el 6 de julio, el grupo desplegó a Morón y el 9 participó en el desfile con motivo del Día de la Independencia.

El Grupo 1 de Caza Bombardeo ganó nuevamente el trofeo al primer puesto en el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Formaron el equipo el capitán Litrenta, el primer teniente Spaini y el teniente Díaz.

El honor del trofeo obtenido se vio empañado por el lamentable accidente que protagonizó el alférez Alberto. Ante una emergencia en el Campo de Tiro se dirigió de inmediato al aterrizaje, luego del mismo y con el avión detenido en una salida de rodaje, mientras descendía el piloto, el cabo Alberto L. Almagro se aproximó por el frente del avión y en forma accidental se disparó un cohete de ejercicio que le impactó causándole la muerte inmediatamente. Con el recuerdo de este heroico servidor de la FAA, es oportuno rendir homenaje a los hombres de la especialidad de armamento, tan próximos a los pilotos: ellos sienten como propios los logros de los tripulantes que usan las armas puestas a punto y cargadas con esmero y sacrificio, día a día, aún en las heladas madrugadas en la plataforma.

El 6 de noviembre el Grupo desplegó a Mar del Plata y completó el programa de adiestramiento de tiro aire-aire previsto. Mientras cumplía un tema de tiro aire-aire, el C-112 tuvo fallas en el sistema hidráulico y se dirigió al aeródromo para iniciar el procedimiento de emergencia. El piloto, teniente Bonavía, próximo a tocar, como consecuencia de una cortante de viento y la lentitud propia del sistema de emergencia en el accionamiento de los comandos sufrió un “aplastón” sobre la pista. La aeronave recibió daños de importancia, pero sin consecuencias personales. El Grupo regresó a Mendoza el 13. Entre el 16 y el 18, seis Sabre desplegaron a Morón por orden del Comando de Operaciones Aéreas.

1973

El brigadier Miguel A. Ossés fue designado jefe de brigada. Este año se modificó la denominación y la orgánica del grupo aéreo. Pasó a llamarse Grupo Operaciones 4 y se suprimió un escuadrón de Sabre.

El comodoro Rafael D. Cantisani ocupó el cargo de jefe de grupo. Como asesor médico continuó el primer teniente Francisco G. de Erausquin.

El Escuadrón de F-86F fue conducido por el vicecomodoro Carlos A. de Blasis. La primera escuadrilla estuvo integrada por el capitán Luis J. Litrenta Carracedo, el primer teniente Carlos A. Morillo, el capitán Amando N. Medina y el teniente Gustavo A. García Cuerva. La segunda escuadrilla, por el capitán Rubén G. Zini, el teniente Amílcar G. Cimatti, el primer teniente Baldomero A. Colom y el teniente Jorge E. Pardo. La tercera escuadrilla, por el capitán Saúl E. Costa, el teniente Horacio Mir González, el primer teniente Juan C. Spaini y el alférez Osvaldo R. Battioni. La cuarta escuadrilla, por el capitán Manuel A. Mariel, el teniente Roberto G. Cruz, el primer teniente Oscar A. Ciancaglini y el alférez Ricardo L. Altamirano. La quinta escuadrilla, por el primer teniente Gilberto E. Oliva, el teniente Miguel A. Alberto, el primer teniente Juan C. Bonavía y el alférez Carlos A. Musso. La sexta escuadrilla, por el primer teniente Daniel R. Otero, los tenientes Hernán J. Jaureguiberry y Carlos A. Arnau, y el alférez José M. Bianchi.

El 1 de febrero volaron el “solo” el capitán Medina y el primer teniente Colom.

El 9 de marzo se completó la instrucción inicial del personal recientemente incorporado al Escuadrón Adiestramiento volando el “solo” los tenientes García Cuerva y Pardo; y los alféreces Bianchi, Altamirano, Battioni y Musso.

El 5 de abril se trasladó a Mar del Plata la totalidad del Escuadrón F-86F para practicar tiro aire-aire.

Intervinieron doce F-86F y como aviones remolcadores de blanco, tres MS-760. El 12, la agrupación regresó. La segunda campaña aire-aire se cumplió durante una semana, a partir del 2 de noviembre.

Entre el 16 y el 22 de noviembre, se desarrolló en el campo de Tiro Las Lajas el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra. Participaron las unidades del Comando de Operaciones Aéreas. Nuevamente resultó ganador el equipo del Escuadrón Sabre integrado por el capitán Zini, y los primeros tenientes Colom y Cimatti. Al ganarse por quinta vez el concurso, la copa Challenger quedó en posesión definitiva de la unidad.

El 28 de noviembre, se hizo cargo del Escuadrón Sabre el mayor Cléver A. Refosco por el pase del titular, vicecomodoro De Blasis.

1974

La jefatura de brigada estaba a cargo del brigadier Pablo O. Apella y el Grupo de Operaciones 4, del comodoro Teodoro G. Waldner.

El jefe del Escuadrón F-86F fue el mayor Cléver A. Refosco. Componían las escuadrillas: capitanes Rubén G. Zini, Saúl E. Costa, Amando N. Medina, Gilberto E. Oliva y Baldomero A. Colom; primeros tenientes Luis G. Kettle, Juan J. Lupiáñez y Carlos A. Morillo; tenientes Amílcar G. Cimatti, Carlos A. Arnau, Gustavo A. García Cuerva, Jorge E. Pardo, José M. Bianchi, Ricardo L. Altamirano, Osvaldo R. Battioni y Carlos A. Musso; y alféreces Reynaldo P. Vitale, Pedro L. Crouzeilles, Pablo A. Keppler, Luis A. Demierre, Carlos A. Castillo y Carlos Kisiel. Como adscriptos volaron el brigadier Apella, el comodoro Waldner y el mayor José A. Juliá.

El 10 de enero efectuaron el primer vuelo los primeros tenientes Kettle y Lupiáñez; el comodoro Waldner lo hizo el 25.

El 5 de marzo los alféreces Vitale, Crouzeilles, Keppler, Demierre, Castillo y Kisiel volaron el “solo”. El brigadier Apella debió esperar hasta el 19 de julio.

El 11 de septiembre, el jefe de Estado Mayor General, brigadier general Héctor L. Fautario, inspeccionó la unidad. Al Grupo de Operaciones se le ordenó realizar un tema táctico. Por sorteo fue seleccionada la escuadrilla integrada por el capitán Oliva y los tenientes Cimatti, Altamirano y Battioni.

El brigadier Altamirano recuerda que la comprobación consistió en una navegación a baja cota que culminaría con un ataque al campo de tiro táctico Antuna. Terminado el lanzamiento debían regresar a Mendoza por la vertical de San Juan. Los procedimientos de despegue y ascenso se cumplieron según lo previsto. En altura, la escuadrilla adoptó formación abierta, aproximadamente 1.000 metros entre aviones.

Todo fue normal hasta que una capa de nubes sorprendió a los pilotos y perdieron contacto visual entre sí. Según lo planificado, mantuvieron el rumbo. Al cumplirse el tiempo, el jefe de la escuadrilla ordenó descender. Cuando salió “bajo capa”, Altamirano no tenía ningún avión a la vista y no sólo eso, sino que tampoco podía ubicar el blanco y observaba montañas en las proximidades. Dándose indicaciones por radio, los pilotos continuaron la navegación a baja altura hasta que el jefe de escuadrilla ordenó poner proa a San Juan. En el ascenso, Altamirano buscó desesperado encontrar otra máquina y regresar acompañado, ya que, por precaución, no quería entrar en nubes. Como había volado bastante tiempo a bajo nivel, el combustible era escaso. Solicitó instrucciones a la torre móvil, operada por el teniente Pardo. Cerca de San Juan, a 1.500 metros de altura, se le detuvo el motor. El oficial del móvil le ordenó eyectarse. Se ajustó los cinturones y procedió. La secuencia resultó perfecta. Mientras caía en paracaídas, Altamirano pudo observar que su avión, el C-117, volaba unos 100 metros en línea recta y, después, se inclinaba a la derecha e impactaba. Altamirano tocó el suelo en posición parado y sin problemas. A los pocos minutos, un helicóptero lo trasladó a Mendoza. El brigadier general Fautario, desde la Torre de Vuelo, había seguido las alternativas. Lo recibió, se interesó por su salud y, posteriormente, adoptó medidas con todo el mundo: durante varios días, “descansaron forzosamente” en el casino los jefes de escuadrón, escuadrilla y sección, el oficial del móvil y el oficial eyectado.

El mayor Juliá voló el “solo” el 26 de septiembre.

El 16 de diciembre, sobre Palmira (Mendoza), mientras la escuadrilla del capitán Oliva practicaba combate de dos contra dos, colisionaron en vuelo el teniente Arnau, que volaba como jefe de sección en el C-114, con el teniente Musso, que lo hacía en el C-108 como numeral 2, encolumnado detrás del guía. Las dos secciones se cruzaron de frente, los numerales volaban escalonados en formación de combate del lado de afuera. Virando por la izquierda, comenzaron a evolucionar hasta que la sección conducida por Arnau ganó una posición ventajosa.

En la reunión previa al vuelo se había establecido que el piloto que veía en sus espejos retrovisores al avión adversario debía apartarse del combate y considerarse derribado. Arnau se ubicó detrás de Musso diciéndole que lo observase en el espejo y que se alejara. Dicho esto, Arnau cerró el viraje y fue por el guía, capitán Oliva, que iba más adelante. Aproximadamente, veinticinco segundos después de cerrar, cuando ya había perdido de vista al avión de Musso, Arnau vio que una sombra enorme aparecía debajo del tanque alar derecho. Desesperado, pegó un “palancazo” hacia atrás, pero no pudo evitar que su avión embistiera los

extremos de los empenajes, vertical y horizontal, de Musso. Arnau sintió un impacto violento, el tablero se desprendió y cayó sobre sus rodillas, al mismo tiempo que se le encendían las alarmas de incendio porque el motor había ingerido las chapas de la cola del otro Sabre. Sin más trámites, se eyectó; el sistema funcionó correctamente. A todo esto, Musso, que había visto al otro piloto descender en paracaídas, ignoraba el origen del ruido que acababa de sentir en la cola, y que le había endurecido los comandos y producido fallas en el sistema hidráulico principal obligándolo a dirigirse a base alta para aterrizar de emergencia. Tampoco supo por qué en final corta se quedó sin hidráulico alternativo y golpeó bruscamente la pista con los comandos trabados. Sólo al llegar a la plataforma, detener el motor y bajarse se enteró de los trozos de empenajes faltantes y de que lo había chocado otro avión. Sumamente conmocionado, se desmayó.

1975

Se desempeñaba como jefe de unidad el brigadier Norberto J. Sciutto y el comodoro Guillermo S. Palacio, como jefe de Grupo Operaciones 4.

El Escuadrón Sabre, comandado por el mayor José A. Juliá estaba compuesto por: capitanes Amando N. Medina, Baldomero A. Colom, Luis G. Kettle y Juan J. Lupiáñez; primeros tenientes Carlos A. Morillo y Guillermo O. Perondi; tenientes Gustavo A. García Cuerva, Ricardo L. Altamirano, Osvaldo R. Battioni, Carlos A. Musso, Reynaldo P. Vitale, Pedro L. Crouzeilles y Luis A. Demierre; y alféreces Roberto L. Yebra, Roberto L. Benavente, Álvaro L. Pérez, Mariano A. Velasco. Volaban como adscriptos el comodoro Palacio y el capitán Rubén G. Zini.

El 18 de febrero, voló el “solo” el primer teniente Perondi. El 7 de marzo, los alféreces Yebra, Benavente, Pérez y Velasco. El 24 de junio, el comodoro Palacio.

Ante un requerimiento de Bolivia, el Estado Mayor de la FAA creó la Misión Sabre F-86F para asistir a la Fuerza Aérea de ese país en el adiestramiento y asistencia técnica del material recientemente adquirido. Estaría constituida por un piloto con el grado de mayor o vicecomodoro y dos suboficiales superiores con experiencia en la operación y mantenimiento del material. Integraron la primera misión el mayor Cléver A. Refosco, el suboficial mayor Ezequiel Luchetti y el suboficial auxiliar Ricardo Gutiérrez. Durante los dos primeros años, la misión puso en servicio los doce aviones comprados por los bolivianos y los trasladó desde el Aeropuerto Internacional El Alto, en La Paz, hasta el Colegio Militar de Aviación de Santa Cruz de la Sierra, asiento del Grupo Aéreo de Caza N°32.

El 12 de junio, mientras practicaba combate aéreo, el teniente Altamirano, en un cambio de formación, chocó con su empenaje la panza del Sabre del teniente Musso, que por segundo año consecutivo sufría una colisión en vuelo. El C-110 de Altamirano continuó volando, pero fuera de control. Efectuaba picadas y cabreadas de una violencia tal que el casco del piloto se rompió de tanto golpear la cabeza contra la cúpula. Finalmente, Altamirano consiguió eyectarse y salvar la vida. El avión de Musso, el C-127, resultó dañado un 3%.

1976

Se desempeñaba como jefe de unidad el brigadier José C. González Castro. El jefe del Grupo Operaciones 4 era el comodoro David E. Giosa.

El Escuadrón Sabre, comandado por el vicecomodoro José A. Juliá, estaba constituido por: capitanes Amando N. Medina, Luis G. Kettle, Juan J. Lupiáñez, Guillermo O. Perondi y Alberto A. Catalá; tenientes Carlos A. Musso, Jorge A. López y Osvaldo Machinandiarena; y alféreces José L. Gabari Zoco, Roberto L. Yebra, Roberto L. Benavente, Álvaro L. Pérez, Mariano A. Velasco, Normando Costantino y Eduardo González.

El 15 de enero realizó el primer vuelo solo el capitán Catalá. En tanto que, el 13 de abril hicieron lo propio el teniente López y los alféreces Costantino, Gabari Zoco y González. El 2 de septiembre fue el turno del teniente Machinandiarena.

Los pilotos uruguayos, tenientes primeros Oscar Lumillo y Ariel Niemann, luego de cursar durante seis meses un programa especial en la Escuela de Caza con MS-760, recibieron instrucción en F-86F y volaron el “solo” el 17 de septiembre. La capacitación de estos oficiales se efectuó con la idea de vender los aviones a Uruguay. La operación no se pudo realizar porque en el contrato de compra existía una cláusula que impedía la venta sin la aprobación de los EE.UU., y éste no la autorizó. Tras la negativa, se canceló el tramo faltante del curso.

El 14 de noviembre, el teniente López se eyectó del C-115 por detención del motor. La emergencia se produjo mientras escoltaba al avión presidencial, un Fokker F-28, entre Mendoza y Santiago de Chile. La meteorología estaba bastante complicada para los Sabre. Distintas capas nubosas ocupaban desde los 300 metros de techo hasta los 9.000. El ascenso, en esas incómodas condiciones, debió realizarse a 280 nudos, velocidad del F-28 que, casualmente, no era la óptima para el Sabre. Al salir de la capa, luego de transferir a

los Hunter chilenos la custodia del avión presidencial, sobre el punto de notificación Nieves (Cerro Juncal, en el límite con Chile), sin aviso, a López se le plantó la turbina. Posiblemente, por la acumulación de hielo en las parrillas que no habían sido replegadas luego del despegue. Volando con el motor apagado, se dirigió hacia el Este. Entre nubes, vio un claro y, a través de él, un suelo llano. En lugar de seguir y eyectarse en una zona desconocida, seguramente con montañas elevadas, prefirió descender por el agujero, en una espiral muy cerrada. En la picada excedió la velocidad permitida con tanques externos. Los desprendió, pero sólo salió uno. Con el avión cruzado por la asimetría, constató que ya sobrepasaba los 500 nudos.

Debajo de la capa, rasante sobre el valle, aproximadamente a 200 metros del piso, trató de reencender el motor. Suspendió el procedimiento cuando se iluminó la advertencia de fuego delantero. En este caso, según el manual de vuelo, sólo disponía de cuatro segundos para eyectarse. Gracias a la gran velocidad y a las excelentes cualidades aerodinámicas del Sabre, pudo continuar planeando dentro del valle con rumbo Sureste. Como un silencioso alto velero sobrevoló una laguna congelada (del Diamante) y las sinuosidades del río que allí nacía. Hizo otro intento de reencendido con igual suerte que el primero y, tras largos minutos, planeando con escasa velocidad, de la zona montañosa desembocó en la llanura. En ese lugar se eyectó, sin inconvenientes. Entre los valles cordilleranos había planeado 120 kilómetros, en configuración asimétrica, con un tanque externo colocado. Indudablemente, el factor de planeo del F-86F era fabuloso.

Pero no habían terminado sus vicisitudes. El destino lo había conducido a eyectarse debajo de un cumulo- nimbo con tormenta eléctrica. Una vez en tierra, infló el bote de supervivencia para cubrirse de la granizada. Así pasó la noche, mojado y temiendo ser alcanzado no sólo por el meteoro, sino por la munición⁶ que explotaba en los restos del avión alejado unos metros de él. Por la mañana, observó que el Sabre había caído cerca de un río (Diamante). Aprovechando que tenía inflado el bote, navegó corriente abajo hasta el Embalse del Nihuil y, remando con las manos, llegó a la pequeña población de ese nombre. Se presentó en el Destacamento de Policía que ya lo estaba buscando.

Durante este año, con una dotación de doce aviones se volaron 2.350 horas.

1977

El brigadier José C. González Castro ocupó la jefatura de brigada y el comodoro David E. Giosa, la del Grupo Operaciones 4.

El Escuadrón I F-86F, comandado por el capitán Alberto A. Catalá, fue reducido a la mínima expresión. Sólo cuatro pilotos permanecieron habilitados para mantener el material hasta sacarlo de servicio definitivamente.

Los restantes oficiales de escuadrilla eran el capitán Luis A. Puga y los tenientes José L. Gabari Zoco y Eduardo González.

Para cubrir los cargos de la Misión Sabre en Bolivia, se designó al vicecomodoro Tomás A. Rodríguez, y a los suboficiales mayores Osvaldo P. Moreno y Nicomeres Videla.

La pista principal de la IV Brigada Aérea estuvo en reparación desde julio hasta noviembre, los Sabre no desplegaron a Río Cuarto como los A-4C y operaron con algunas restricciones desde la calle de rodaje.

En octubre llegaron a Mendoza dos A-4Q navales. Sus pilotos regresaban de EE.UU. en donde habían realizado un curso de instructores de combate aéreo. En la unidad, los F-86F piloteados por Catalá y González practicaron con los A-4Q combate aéreo entre aviones de diferentes performances. Volaron tres días, a razón de cuatro misiones diarias: a diferentes alturas, en combates individuales y por secciones. La superioridad del Sabre con relación a los A-4 en el combate aéreo quedó demostrada ampliamente.

A raíz de que los Sabre se desprogramarían a fin de año, se ordenó la realización de temas de tiro con ametralladoras en el campo de tiro Las Lajas para consumir los proyectiles excedentes en polvorines (más de doscientos mil). Comenta el capitán Catalá:

“No teníamos experiencia de lo que podía tirar el avión con carga máxima. Salimos 4 aviones con doscientas municiones por boca de fuego; es decir, mil doscientos por avión, lo que representaba un festival para nosotros. Cada Browning 12,70 disparaba 1100 tiros por minuto; tirar con las 6 a la vez significaba 6600 por minuto, o sea 110 por segundo. En el primer pasaje de cada avión sobre los blancos de paño tradicionales, se destruían hasta los parantes; entonces se tiró sobre los blancos de rebote, que desaparecieron también, y luego se siguió sobre la pirámide de bombas, la que también desapareció. Y nos prohibieron usar el campo de tiro. La fiesta duró menos de 20 minutos.”

No obstante las previsiones, con motivo del recrudecimiento de la crisis limítrofe con Chile, en noviembre se decidió reactivar al sistema F-86F. Se designaron catorce pilotos con experiencia en el avión para rehabilitarlos y se trajeron los que estaban en el Área de Material Río IV.

⁶ En vuelos de escolta los aviones iban armados con mil seiscientos proyectiles 12,70 mm en las 6 ametralladoras

Este escuadrón de veteranos fue conducido por el vicecomodoro José A. Juliá y lo integraron: vicecomodoros Héctor M. Sambrizzi, Carlos G. Velasco y Héctor R. Gilobert; mayores Luis J. Litrenta Carracedo, Rubén G. Zini, Saúl E. Costa y Amando N. Medina; capitán Baldomero A. Colom; primeros tenientes Amílcar G. Cimatti, Ricardo L. Altamirano y Osvaldo R. Battioni; y tenientes Pablo A. Keppler, Carlos Kisiel, Jorge A. López y Roberto L. Yebra.

A fines de diciembre, aminorada la crisis, se desactivó nuevamente el escuadrón. Las aeronaves fueron trasladadas en vuelo a Río Cuarto, donde serían preservadas y mantenidas en depósito. Durante este año se volaron 765h 10min, con una dotación de doce aviones.

1978

El brigadier José C. González Castro continuó al frente de la Brigada. El comodoro Juan J. Ahets Etcheberry fue designado jefe del Grupo Operaciones 4.

En septiembre, recrudeció el conflicto con Chile por la soberanía de las islas del Canal de Beagle. Nuevamente se ordenó reactivar al Escuadrón Sabre. A los capitanes Alberto A. Catalá y Luis A. Puga, que revistaban en el Escuadrón A-4C, se los destinó a volar también como pilotos de prueba de Sabre y a colaborar con personal del Área de Material Río IV en la puesta en servicio de la mayor cantidad posible de F-86F. Recuperaron trece aviones, el 100% de la dotación. Incluso, a todas las aeronaves les mejoraron el armamento cambiándoles las seis ametralladoras por armas nuevas encontradas en sus envases originales, en los depósitos de Río Cuarto. A medida que estaban listos, trasladaban los Sabre a la IV Brigada Aérea.

Además, merced a un contrato con la fábrica de aviones Chincul de San Juan, se montó un operativo para reemplazar los viejos sistemas de comunicaciones y navegación. Se les montó un VHF multicanal, un ADF transistorizado, un VOR/ILS de bajo precio, pero de gran rendimiento y un RMI. Resultó contradictorio que, después de largos años de penar con los viejos equipos y a sólo meses de la desprogramación definitiva, equiparan a los Sabre con sistemas modernos de comunicación y de navegación.

A partir de fines de octubre, se activó el escuadrón y se rehabilitaron los pilotos convocados el año anterior. Jefe de escuadrón: vicecomodoro José A. Juliá. Tripulantes: vicecomodoros Héctor M. Sambrizzi, Carlos G. Velasco y Héctor R. Gilobert; mayores Luis J. Litrenta Carracedo, Rubén G. Zini, Saúl E. Costa y Amando N. Medina; capitán Baldomero A. Colom; primeros tenientes Miguel A. Alberto, Ricardo L. Altamirano y Osvaldo R. Battioni; tenientes Pablo A. Keppler, Carlos Kisiel, Jorge A. López y Roberto L. Yebra.

Igual que otros sistemas de armas de la FAA, el Escuadrón Sabre se alistó para la guerra. Debido al poco tiempo disponible, convocaron a oficiales y suboficiales con experiencia para mantener operativo a los aviones, adiestrar a las tripulaciones y preparar los apoyos para desplegar al Sur. Desde diversos destinos llegaron: el mayor técnico (R) Héctor C. Delgado, que estaba a cargo de la planta Piper de Chincul en San Juan; los suboficiales retirados residentes en Mendoza; y los que estaban en actividad, destinados en los escuadrones de A-4C y de MS-760.

En este período se realizó una intensa actividad de adiestramiento de los pilotos, numerosos vuelos de mantenimiento y comprobación de los distintos sistemas, inactivos durante un largo tiempo. Terminada la rehabilitación se pasó a la práctica de tácticas aire-aire y aire-tierra. En este punto, es justo destacar el esfuerzo y profesionalismo de los oficiales, suboficiales y técnicos que, en un corto período, lograron colocar en aptitud operativa un sistema de armas, prácticamente, sacado del “cementerio”. Quedó en evidencia el elevado espíritu que caracterizó a este grupo perteneciente al último Escuadrón Operativo F-86F.

El 16 de noviembre, realizó su primer vuelo el jefe del Grupo Operaciones 4, comodoro Ahets Etcheberry.

El 12 de diciembre, el Escuadrón Sabre desplegó a Río Gallegos, previa escala en Trelew. En los días siguientes, los pilotos se adiestraron en tareas de reconocimiento, defensa aérea y apoyo de fuerzas de superficie.

El 28, el cardenal Antonio Samoré llegó a la Argentina. Al aceptarse la mediación papal, el conflicto se neutralizó. El Escuadrón Sabre replegó ese día a Mendoza, con escalas en Comodoro Rivadavia y Neuquén. Como consecuencia del engranamiento del motor, el primer teniente Altamirano permaneció en Comodoro Rivadavia. Tras el cambio del reactor por otro enviado desde la IV Brigada, regresó el 31.

1979

El brigadier Augusto J. Hughes reemplazó a José C. González Castro en el comando de la Brigada. El comodoro Juan J. Ahets Etcheberry continuó al frente del Grupo Operaciones 4.

El Escuadrón Sabre, conducido por el vicecomodoro José A. Juliá, estaba compuesto por: vicecomodoros Héctor M. Sambrizzi, Carlos G. Velasco y Héctor R. Gilobert; mayores Luis J. Litrenta

Carracedo, Rubén G. Zini, Saúl E. Costa y Amando N. Medina; capitán Baldomero A. Colom; primeros tenientes Miguel A. Alberto, Ricardo L. Altamirano y Osvaldo R. Battioni; y tenientes Pablo A. Keppler, Carlos Kisiel, Jorge A. López y Roberto L. Yebra.

Luego de volar en enero 142 h 30 min, por orden superior se desactivó el escuadrón. Los aviones fueron preservados y almacenados en un hangar, y el personal regresó a los destinos de origen. Al tiempo que esto ocurría, se designaba para cubrir los cargos de la Misión Sabre en Bolivia al vicecomodoro José A. Juliá, al suboficial mayor Roberto Campos y al suboficial principal Custodio González.

1980

El brigadier Augusto J. Hughes condujo la unidad. El vicecomodoro Enrique M. Carbó Bernard ocupó la jefatura del Grupo Operaciones 4.

A pesar de que los aviones se encontraban en depósito, previendo una contingencia que obligase a reactivar el escuadrón, se designó como jefe al vicecomodoro Héctor M. Sambrizzi; y una escuadrilla compuesta por el primer teniente José L. Gabari Zoco; y los alféreces Daniel O. Valente, Luis M. Cismondi y Carlos J. Castillo. Volarían como adscriptos el vicecomodoro Carbó Bernard y el primer teniente Víctor F. Soler.

En julio, se ordenó poner nuevamente en operaciones al Escuadrón Sabre. Regresó de Bolivia el vicecomodoro Juliá, que en aquel país volaba los Sabre bolivianos, y se encargó de hacer los vuelos de comprobación de dos F-86F. Con éstos, habilitó al vicecomodoro Sambrizzi y al primer teniente Gabari Zoco que, de inmediato, realizaron los vuelos de prueba de los restantes aviones. Lo más significativo fue que algunos aviones no tuvieron fallas en el primer vuelo, tras un año y medio inactivos.

Paralelamente, con la puesta en servicio del material, se comenzó a rescatar la documentación de adiestramiento necesaria para la instrucción y operación: Lista de Control de Procedimientos, tablas y manuales. La tarea alcanzó el éxito gracias a la memoria de algunos: “*Creo haber visto en un cajón, en tal hangar...*”; y a la afición coleccionista de otros: “*Usted sabe, como recuerdo me guardé este manual*”. El suboficial Traeta fue fundamental para recuperar y poner a punto los cascos, las máscaras y los equipos de supervivencia.

El siguiente desafío fue conseguir escudos para el escuadrón. A partir de uno prestado, el alférez Cismondi hizo bordar otros que nada tuvieron que envidiar a los antiguos. Simultáneamente, se organizó un plantel de mecánicos –retirados y de otros sistemas– con larga experiencia en este avión.

Se llegó así al 5 de septiembre, cuando una vez más el Escuadrón Sabre puso en el aire a nuevos pilotos: los alféreces Valente y Castillo; y el 17, el primer teniente Soler y el alférez Cismondi.

En diciembre, en ocasión de celebrarse la Semana de Aeronáutica, una escuadrilla de Sabre efectuó una exhibición de acrobacia. Estaba constituida por el vicecomodoro Sambrizzi, el alférez Valente, el primer teniente Gabari Zoco como farol y el alférez Cismondi. Los alféreces, pese a la escasa experiencia (entre diez y doce horas) volaron de modo impecable, para satisfacción de ellos y alivio del jefe de escuadrilla y del jefe de sección. Realizaron rizados, y toneles en rombo y en columna. Esto evidenció el nivel de excelencia del adiestramiento alcanzado previamente en el CEPAC. El alférez Castillo se desempeñó como “móvil” desde la Torre de Vuelo. En la demostración, también, participaron MS-760 y A-4C.

En este período, la actividad del escuadrón se caracterizó por un ambiente muy particular. A la sensación de estar reflatando una de las glorias de la aviación de caza, se sumaba la elevada disponibilidad del material. El reducido grupo de pilotos, operando sin restricciones, prácticamente en la soledad del sector norte de la plataforma, que por la distancia requería el traslado en vehículo, contrastaba con el nuevo escuadrón A-4C caracterizado por su férrea disciplina y ambiente circunspecto.

1981

El brigadier Ernesto H. Crespo asumió el comando de la Brigada y el comodoro José A. Juliá, el del Grupo Operaciones 4. El mayor Luis G. Kettle fue nombrado jefe del Escuadrón F-86F.

Los oficiales de escuadrilla eran: capitán Miguel A. Alberto; primer teniente José L. Gabari Zoco; y alféreces Daniel O. Valente, Luis M. Cismondi, Carlos J. Castillo, José C. Pennacchio, Enrique L. Peluffo, Jorge A. Sarli y Fernando J. Trigueros Conde. Volaban como adscriptos el brigadier Crespo, el comodoro Juliá y el primer teniente Víctor F. Soler.

Para ocupar los puestos de jefe y auxiliares de la Misión Sabre en Bolivia, se designó al vicecomodoro Héctor M. Sambrizzi y a los suboficiales ayudantes Luis Zanetti y Pedro Paredes.

El 27 de febrero volaron el “solo” los alféreces Sarli, Pennacchio, Peluffo y Trigueros Conde.

El 12 de mayo, durante una sesión de tiro en Las Lajas, en la inicial del circuito se detuvo el reactor del C-108 pilotado por el mayor Kettle. El piloto se eyectó y resultó ileso.

La aeronave se destruyó totalmente. El sistema de rescate actuó con celeridad. El helicóptero Lama de salvamento llegó a la plataforma con el oficial eyectado antes que los restantes integrantes de la escuadrilla.

Al igual que los A-4B, en los últimos años en servicio, los Sabre fueron utilizados principalmente como aviones de transición para adiestrar a los pilotos que volarían los supersónicos M-III y M-5 Dagger. En agosto, salió el pase a la VI Brigada Aérea de los alféreces Valente, Cismondi y Castillo. Provenientes del CEPAC⁷ fueron reemplazados por los alféreces Alejandro A. Moressi, Rafael A. Nieto, Héctor C. Vergara y César E. Sprenger. Estos últimos, realizaron su primer vuelo en los veteranos Sabre el 11 de septiembre.

En noviembre, el escuadrón desplegó a la BAM Mar del Plata para cumplir una campaña de tiro aire-aire. El 25, durante una de las sesiones de tiro a la manga, al alférez Sarli se le plantó la turbina. El piloto se eyectó en las proximidades de Mar Chiquita; pese a sufrir lesiones graves, salvó la vida. El avión resultó destruido.

Por requerimiento de la División Armamento del Comando de Operaciones Aéreas, el Centro de Investigaciones Tecnológicas de las FF.AA. había desarrollado un contador acústico de impactos, denominado DIBAT 1.

La prueba del sistema se realizó en la IV Brigada Aérea y fue dirigida por el comodoro ingeniero Antonio G. Medina, de ese centro de investigaciones, asistido por el primer teniente ingeniero Hugo O. Rosales del Grupo Técnico 4. El primer teniente Gabari Zoco cumplió dos temas de tiro con las seis ametralladoras contabilizándose gran cantidad de impactos que sirvieron para calibrar la sensibilidad del micrófono del contador. Posteriormente, el dispositivo sería adoptado por otras unidades de la FAA, no sólo para tiro aire-tierra, sino también para aire-aire.

En diciembre, en la EAM, asumió el nuevo comandante en jefe de la FAA, brigadier general Basilio A. Lami Dozo. Dos escuadrillas de Sabre encabezaron el desfile. Al frente de la primera, volaba el comandante aéreo del desfile, brigadier Crespo.

1982

El brigadier Ernesto Horacio Crespo continuó comandando la Brigada y el comodoro José A. Juliá, el Grupo Operaciones 4. Ambos serían pocos días después convocados para integrar la Fuerza Aérea Sur, en el conflicto por las Islas Malvinas.

El Escuadrón F-86F conservó el jefe, mayor Luis Guillermo Kettle. Los oficiales de escuadrilla eran: capitán Miguel A. Alberto; primeros tenientes Víctor F. Soler, Eduardo González y Oscar Lester; y los alféreces Alejandro A. Moresi, Rafael A. Nieto, Héctor C. Vergara, César E. Sprenger, Eduardo S. Adaglio, Pedro J. Tur Baigorri, Walter E. Collado, Arturo D. Spiritoso Wauthier y Ricardo D. Barreira.

El 11 de marzo, realizaron el primer vuelo en F-86F los alféreces Tur Baigorri, Adaglio, Spiritoso Wauthier y Collado.

Si bien el sistema de armas Sabre F-86F no desplegó por el conflicto de Malvinas, continuaron cumpliendo el papel de unidad de adiestramiento avanzado, permaneciendo en servicio hasta 1986.

El 7 de abril realizó el primer vuelo el alférez Ricardo Barreira, y el 26 de agosto lo hizo el primer teniente Oscar Eduardo Lester.

Al año siguiente, la mayoría de estos oficiales serían destinados a la VI y a la VIII Brigada Aérea.

El 22 de octubre se recibió la visita del héroe francés de la II Guerra Mundial, coronel Pierre Clostermann, quien en la oportunidad fue declarado Miembro Honorario del Escuadrón F-86F.

1983

Jefe de Brigada: brigadier Juan Claudio Correa. Jefe de Grupo 4 de Caza: comodoro Romeo Eduardo Gallo. Jefe de Escuadrón Sabre: vicecomodoro Baldomero Colom. Oficiales de Escuadrilla: Capitanes Normando Costantino y Víctor F. Soler; primeros tenientes Rafael Márquez, Eduardo Lester, Gabriel Debenedetto; alféreces Percy Ryberg, Sergio García, Gabriel Cormack, Carlos Maroni, Héctor Azcazuri, Fernando Nieto, Daniel Estevez y Luis Briatore.

El 3 de marzo realizaron el primer vuelo en F-86F el primer teniente Rafael Márquez, y los alféreces Percy Ryberg, Sergio García, Gabriel Cormack, Carlos Maroni, Héctor Azcazuri, Fernando Nieto, Daniel Estevez y Luis Briatore.

⁷ CEPAC: Curso de Estandarización de Procedimientos en Aviones de Combate

El 16 de junio realizó su primer vuelo el primer teniente Gabriel Debenedetto

El 12 de agosto realizaron su primer vuelo los alféreces Gustavo Rodríguez, José Luis Correa, Germán F. Demmer y Jorge L. Valdés.

El 25 de agosto, durante una práctica de combate, al C-102 que piloteaba el alférez Sergio H. García, se le presentó una emergencia de eyección mandatoria, el asiento funcionó, pero lamentablemente no se le abrió el paracaídas.

El 14 de noviembre realizó su primer vuelo el capitán Aldo Trevisani.

1984

Jefe de Brigada: brigadier Juan Claudio Correa. Jefe de Grupo 4 de Caza: comodoro Romeo Eduardo Gallo. Jefe de Escuadrón Sabre: vicecomodoro Baldomero Colom. Oficiales de Escuadrilla: capitanes Rafael Márquez, Aldo Trevisani y Víctor F. Soler; primeros tenientes Alfredo R. Gismondi, Gabriel Debenedetto; tenientes Briatore, Estevez, Maroni y Ryberg; y los alféreces Eduardo Puga, Daniel O. Picatto, Roberto Andreasen, Italo Busetti, Federico Arzubi y José María Romero.

El 27 de febrero realizaron su primer vuelo los comodoros Juan Claudio Correa y Romeo Eduardo Gallo, quienes continuaron volando como adscriptos del escuadrón. Asimismo voló como adscripto al sistema el mayor Carlos A. Morillo, quien reasumió su condición de inspector para vuelos de mantenimiento.

El 22 de mayo realizaron el primer vuelo los alféreces Eduardo Puga y Daniel O. Picatto.

El 28 de junio realizó el primer vuelo el primer teniente Alfredo Roberto Gismondi.

El 3 de julio realizaron el primer vuelo los alféreces Roberto Andreasen, Italo Busetti, Federico Arzubi y José María Romero.

1985

Jefe de Brigada: brigadier Manuel M. Mir. Jefe de Grupo 4 de Caza: vicecomodoro Rubén Zini. Jefe de Escuadrón Sabre: vicecomodoro Guillermo Orlando Perondi. Oficiales de Escuadrilla: capitanes Víctor F. Soler, Rafael Márquez, Roberto Eleazar Rivollier; primer teniente Alfredo Roberto Gismondi y José Penaccio; y los alféreces: Eduardo Mingorance, José Javier Videla, Claudio Lavirgen, Juan Bernardo Nardín, Enrique Mallah, Gustavo A. Ferraris y Claudio M. Astegiano. Mantuvo además su condición de adscripto e inspector el mayor Carlos A. Morillo.

Hacia mediados de año se incorporaron los alféreces Alejandro P. París, César E. Falistocco, Xavier J. Isaac y Sergio A. Rampezotti. El 2 de enero realizó el primer vuelo el capitán Roberto Eleazar Rivollier.

El 12 de marzo realizaron su primer vuelo los alféreces: Eduardo Mingorance, José Javier Videla, Claudio Lavirgen, Juan Bernardo Nardín, Enrique Mallah, Gustavo A. Ferraris y Claudio M. Astegiano.

En los primeros días de septiembre el escuadrón participó en temas de adiestramiento en control de apoyo de fuego cercano en la Escuela de Apoyo Aéreo recientemente implementada en la órbita del CEPAC.

El 11 de diciembre realizaron su primer vuelo los alféreces Alejandro P. París, César E. Falistocco, Xavier J. Isaac y Sergio A. Rampezotti.

1986

Jefe de la IV Brigada Aérea: brigadier Manuel M. Mir. Jefe de Grupo 4 de Caza: vicecomodoro Rubén Zini. Jefe de Escuadrón Sabre: vicecomodoro Guillermo Orlando Perondi. Oficiales de Escuadrilla: capitán Rafael Márquez y Roberto E. Rivollier; primeros tenientes Alfredo Gismondi y José Penaccio; tenientes Eduardo Puga, Daniel Picatto y Claudio Astegiano; alféreces Alejandro París, César Falistocco, Sergio Rampezotti, Xavier Isaac, Miguel Montes, Raúl Maldonado y Marcelo Cattani.

El 11 de marzo se realizó el primer vuelo de los alféreces Alfredo M. Montes, Raúl R. Maldonado y Marcelo E. Cattani.

El último y definitivo de los accidentes ocurrió el 19 de junio. El alférez Sergio A. Rampezotti, en el C-120, que desarrollaba un tema de combate aéreo de aviones de diferente performance contra un MS-760 volado por el vicecomodoro Carlos Arnau, jefe de un Escuadrón de la Escuela de Caza, sufrió una falla estructural catastrófica por rotura del cajón central del ala, a raíz de lo cual se le desprendieron los planos. Las fortísimas aceleraciones producidas al perder las alas excedieron la capacidad física del piloto, que no consiguió eyectarse y falleció. Las características de este accidente ocasionaron la suspensión del vuelo del sistema de armas.

La investigación determinó que la rotura se debió a fatiga del material. Posteriormente se detectaron fisuras por fatiga también en otros aviones, de las que el sistema no se recuperó.

La actividad de vuelo no se pudo reiniciar, dejando en tierra en condición de vuelo a los siguientes aviones: C-104, 109, 111, 119, 122, 123, 124, 125 y 127.

Un epitafio para los SABRE F-86F

Este sistema de armas, orgullo de la FAA en las décadas del sesenta y del setenta, que tantos pilotos había formado y aportado progreso a la aviación de caza argentina, no intervino en la guerra de Malvinas. Los Sabre, los nobles y maniobreros Sabre, los de las violentas tijeras y toneles pesados que hacían pasar al frente al más pintado, los de la granizada de proyectiles cubriendo el espacio como una mortal perdigonada, le habían cedido ya el lugar a los posquemadores, a los combates verticales y a los misiles.

Suena paradójico que un caza purasangre, que escribió páginas gloriosas con su pulida acrobacia y eficacia en los concursos de tiro, se ausentara de los combates del Atlántico Sur para recoger el guante del adiestramiento avanzado. Tal vez, con un exceso de fantasía se los pueda comparar con potros bufando, impacientes, en su último corral porque se los considera viejos para galopar; mientras, cada tanto, ensordecen con sus relinchos a las montañas mendocinas alentando a sus jinetes que, a miles de kilómetros, se juegan la vida en Malvinas sobre pingos más jóvenes y de mayor velocidad.

Los primeros pilotos argentinos, cuando llegaron en 1958 a la base Williams (EE.UU.) para volar los F-86F, se encontraron en la entrada con un letrero con la silueta del Sabre que decía: *“The last of the real Fighters”*.

Aquellos cazadores lo sentían así, los pilotos de caza que lo volaron en la Argentina también comprobaron, a lo largo de veintitrés años, que el Sabre fue *“El último de los verdaderos Cazas”*.