

# CAPÍTULO V

## MS-760 PARÍS

1968



### Grupo 2 de Caza Bombardeo Escuadrones MS-760

El emblema fue creado a principios de 1968 en la IV Brigada Aérea por el Grupo 2 de Caza Bombardeo; es el símbolo de lo que comúnmente se conoció como la Escuela de Caza. Muestra un avión de reacción, indefinido, en actitud de ascenso, como expresión de la constante búsqueda de la superación tecnológica. El campo inferior color naranja representa el hábitat cordillerano mendocino. El campo superior celeste representa el cielo.

El lema “ser más”, inspirado en la Encíclica Populorum Progressio, es la aspiración de ser mejores tanto en faz profesional como humana. Es llevado en el buzo de vuelo por los pilotos, acompañado por el pañuelo de cuello de color celeste y pintado en los MS-760 e IA-63 de la unidad. Aún sigue vigente.

# MS-760 PARÍS

## PRIMERA ETAPA

### Antecedentes

Al final de la década del cincuenta, se notó un desbalance apreciable del poder ofensivo de la FAA con relación a los pares sudamericanos. El material aéreo nacional (Avro Lincoln, Avro Lancaster y Gloster Meteor Mk-IV) era sensiblemente inferior a los Hawker Hunter, Canberra y Gloster Meteor Mk-VIII que equipaban las fuerzas aéreas vecinas.

La situación económica del país no permitía una adecuada renovación. Se optó, entonces, por privilegiar la capacitación de los aviadores militares con un avión que asegurara un adiestramiento actualizado y a un bajo costo. Considerando la oferta del mercado internacional y el presupuesto fijado por el Poder Ejecutivo, se seleccionó al Morane Saulnier 760 - París (MS-760). Este avión había sido desarrollado en Francia como adiestrador de su Fuerza Aérea; aunque, posteriormente, sería relegado en beneficio del Fouga Magister.

El 30 de abril de 1957, se firmó el contrato en París. El Estado argentino, representado por el jefe de la Misión Aeronáutica en Europa –vicecomodoro Carlos A. Benavides–, adquirió a la Morane Saulnier Société de Construction Aéronautique las partes y los conjuntos necesarios para construir cuarenta y ocho aeronaves en la Argentina. El monto de la operación ascendió a 2.577.835 libras esterlinas (2.544 millones de francos franceses).

El contrato establecía que los primeros doce aviones serían entregados en conjuntos ensamblados para ser terminados en la Fabrica Militar de Aviones (FMA). En marzo, abril y mayo de 1958 se recibirían dos aeronaves por mes. Luego, en junio y julio pasarían a tres. Desde agosto hasta el 31 de marzo de 1960 la Morane Saulnier se comprometía a suministrar dos aviones mensuales despiezados para ser ensamblados. Esta última provisión incluía herramientas, repuestos, accesorios, manuales, ametralladoras, contenedores, lanzabombas, lanzacohetes, y cohetes T-10 con cabeza de guerra y ejercicio. Asimismo, otorgaba al Gobierno argentino la exclusividad de venta de los MS-760 a posibles compradores de la región.

En septiembre de 1957, enviada por la Morane Saulnier, arribó al país una delegación francesa con el MS-760 matrícula FBGVO, para demostrar las bondades del avión en las unidades de la FAA. En el recorrido, visitó la IV Brigada Aérea. Allí, la aeronave fue probada por los capitanes Hugo R. Marcilese y Rolando L. Abdala, y el primer teniente Ernesto H. Crespo.

El resultado de la evaluación fue controvertido. Si bien la mayoría opinaba que se trataba de una máquina muy versátil con posibilidad de ser utilizada en múltiples tareas como ataque, instrucción y enlace; para otros, no pasaba de ser un avión de turismo.

### Generalidades

Es un birreactor de alta *performance*, con cabina presurizada y cuatro plazas. Su utilización es variada: transporte ejecutivo, adiestramiento, apoyo aéreo cercano y enlace. Diseñado para ofrecer máxima comodidad, las maniobras del avión en tierra están aseguradas por un tren de aterrizaje triciclo de trocha amplia y una rueda de nariz comandable. Las tapas del fuselaje brindan un óptimo acceso a los equipos de servicio y mantenimiento. Los tanques de punta de ala aumentan la autonomía y mejoran el rendimiento aerodinámico. La efectividad del estabilizador y del timón de profundidad está aumentada por su ubicación elevada, fuera de la estela del ala. Esta disposición, también, aumenta la eficiencia del plano vertical de cola. Los comandos son convencionales, duplicados para permitir el comando del alumno y del instructor.

Las turbinas originales Turbomeca Marbore II C, de una etapa, tenían un empuje máximo continuo de 400 kilogramos (880 libras) a nivel del mar. A fines de 1978 se las reemplazaron por las Marboré VI J, de 480 kilogramos (1060 libras) de empuje.

El tanque de fuselaje carga 930 litros de JP-1; pudiendo utilizar JP-4 como alternativa. Puede llevar dos tanques desmontables (pero no desprendibles) de puntera de ala de 235 litros cada uno. El armamento original consistía en una mira móvil Sadir Carpentier MK-IV, dos *pods* con dos ametralladoras Browning calibre 7,62 mm cada uno, situados en contenedores debajo de los semiplanos, y dos lanzadores de 3 cohetes Brandt T-10, o dos coheteras para cohetes Scar 2,25 de ejercicio, o dos portabombas Alkan para bombas de hasta 150 kilogramos. En el año 1973 se comenzó a modificar la posición de las ametralladoras llevándolas a la nariz, lo

que aumentó la precisión del tiro y simplificó la compleja armonización de los contenedores subalares. Después de la desprogramación de los Gloster Meteor Mk IV, se utilizaron sus miras móviles para reemplazar varias miras de Morane afectadas por la intensa actividad de la Escuela de Caza.

Originalmente el equipamiento radioeléctrico consistía en un VHF STR-9X de 10 canales presintonizados, y un ADF con dos selectores de frecuencia. Con el tiempo se le efectuaron sucesivas modificaciones, incorporándose potentes equipos de radio Collins VHF multicanales, VOR/ILS, DME, IFF, GPS, etc.

## **Entrega de los MS-760**

Previo a la provisión, el Centro de Ensayos en Vuelo organizó en sus instalaciones un curso teórico práctico de adaptación para pilotos. Asistieron los capitanes Luis F. Masserini y Luis R. Tello, y el primer teniente Ernesto H. Crespo. Fue dictado por personal técnico de la FMA y como instructores de vuelo se desempeñaron el comandante Raúl E. Borsani y el capitán Rogelio M. Balado.

Las matrículas inicialmente tenían asignado el prefijo “A” de Ataque Liviano y eran desde el A-001 al A-048, pero en junio de 1959 se los cambió por “E” (Escuela-Entrenamiento), lo que se mantuvo hasta su desprogramación. La distribución inicial prevista para los 48 Moranes contempló 12 aviones para la IV Brigada Aérea de Mendoza (matrículas E-201 a E-212), 12 para la Escuela de Aviación Militar (matrículas E-220 a E-232), y 33 para los Grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo en la VII Brigada Aérea (matrículas E-214 a E-219 y E-233 a E-248). El E-210 se accidentó en Mendoza a poco de entrar en servicio y fue reemplazado por el E-213 (el primero “nacional”) en su asignación a la IV Brigada Aérea.

En la Escuela de Aviación Militar (EAM) los 12 Moranes reemplazaron a los veteranos T-28A en la parte básica del Curso de Aviadores Militares, que comprendían aproximadamente 60 horas por piloto en los patrones de pilotaje, acrobacia, formación, instrumental y nocturno, mientras que la parte previa de vuelo elemental se continuaba realizando en Mentor T-34 (B-45).

En Morón y en Mendoza se previó comenzar a utilizar los Moranes como avión de entrenamiento inicial de los pilotos, antes de ser transferidos a los Gloster “Meteor” y luego a los F-86F “Sabre”. Lo mismo sucedió con los pilotos que viajaron a Inglaterra para recibir los Bombarderos “Canberra”, para adaptarse al vuelo con reactores.

## **Los MS-760 en el Adiestramiento (IV y VII Brig. Aé.) de 1960 a 1967.**

### **En la IV Brigada Aérea (Mendoza)**

Hasta la llegada de los Moranes, el Grupo Aéreo de Mendoza estaba conformado por el Grupo 1 de Ataque, equipado con IAe-35 Huanquero. Sobre la base del mismo, a partir de enero de 1960 se activó el Grupo 1 de Caza Bombardeo (CB 1)<sup>1</sup> al que se le asignaron los primeros doce MS-760, mientras los Sabre F-86F aún estaban en proceso de adquisición.

El brigadier Demóstenes J. Ramos comandó la IV Brigada Aérea; y el comodoro Arnoldo O. Martínez, el nuevo grupo aéreo. Organizado con dos escuadrones, los vicecomodoros Rodolfo A. Buseti y Julio C. Cáceres ocuparon las jefaturas. Al mando de las escuadrillas y como instructores se desempeñaron los capitanes Luis F. Masserini y Luis R. Tello; los primeros tenientes Alfredo M. Torinetti y Ernesto Horacio Crespo, y el teniente Alberto S. Álvarez.

Los Oficiales de escuadrilla eran los tenientes Carlos A. Diana, Rubén A. Sánchez, Víctor R. Begnis, Jorge S. Raimondi, Eduardo A. Doffigny, Carlos A. Mitchell, y los alféreces Tomás A. Rodríguez, Román H. Cano, Alberto Alegría, Leandro A. Speroni, Oscar Vera Mantaras, Ivo A. Dugour, Santiago C. Vázquez y Juan Filipponi. Fueron adscriptos el vicecomodoro Julio C. Bertollo; y los comandantes Francisco Cabrera, Miguel A. Ossés y Carlos A. Gómez.

Los MS-760 de la IV Brigada Aérea participaron en el Operativo “Futanor”, que consistía en el patrullado aéreo de las fronteras delimitadas por los ríos Paraguay, Paraná y, principalmente, Uruguay. El objetivo era evitar o dificultar el contrabando fluvial, en especial de armamento.

<sup>1</sup> Decreto 15.162 del 12 de noviembre de 1959 - BAC N°133.\

En enero de 1960, una escuadrilla –integrada por Diana, Gómez y Sánchez– fue a la FMA para instalar en los aviones las coheteras y las miras, y para habilitar el sistema de disparo de los cohetes T-10. Puesto a punto el armamento, partió a la BAM Reconquista para sumarse al operativo que conducía el jefe de esa base, comodoro Jorge A. Bianchi.

La primera instrucción que recibió fue efectuar una demostración con los nuevos cohetes ante el comandante del operativo, general José P. Spirito. El requerimiento sorprendió a Diana; y aclaró que, si bien habían tirado con ametralladoras y bombas, con los MS-760 nunca habían disparado cohetes ni recibida instrucción. Asimismo, informó que carecían de los manuales y la documentación técnica sobre el armamento. No obstante, el comodoro Bianchi mantuvo la resolución de efectuar la demostración.

Ante lo irremediable, sin elementos de juicio valederos ni tener a quién consultar, Diana decidió utilizar un circuito similar al de las ametralladoras.

Sentado en el puesto de pilotaje, con cuatro cohetes T-10 debajo de cada plano, Diana encendió la mira y, con sorpresa, vio reflejada una cruz y, más abajo, dos puntos (uno al lado del otro). En la base del visor, descubrió una perilla que, aparentemente, servía para graduar la depresión. Desconcertado, recordó la tira cómica de Bill Barnes, el as que apuntaba siempre con la cruz.

Siguiendo la tradición de Barnes, ignoró la depresión y despegó. Sobre el polígono realizó un correcto circuito y, cuando tuvo la cruz sobre el blanco –un plano de Avro Lincoln–, disparó los ocho poderosos T-10. Visualmente, Diana comprobó que la trayectoria de los cohetes fue adecuada en dirección, aunque un poco corta. En la salida verificó que, efectivamente, se había quedado corto y comenzó a preocuparse: había escuchado las declaraciones del jefe de la Base al general Spirito haciendo gala de la precisión de esos artefactos de última generación. La inquietud hizo crisis cuando se enteró que el general, el comodoro y otros destacados observadores militares ubicados próximos al blanco, al ver llegar la andanada y las consecuentes explosiones, demasiado cercanas, se dispersaron a campo traviesa, a la gran carrera, olvidando en la premura que los pastizales alojaban yararás, corales y otras alimañas de la zona. Ejemplos como el citado demuestran lo justificado de la implementación del Curso de Estandarización de Procedimientos para Aviadores de Combate (que más adelante se concretaría en la Escuela de caza) y la necesidad de un adiestramiento específico intenso.

A pesar del comienzo accidentado, el operativo continuó varios meses con oportunos relevos. Mientras tanto, en la unidad se implementó el programa de instrucción para habilitar al personal con temas de pilotaje, acrobacia, instrumental, formación, navegación, nocturno y tiro.

En el ínterin, el 26 de septiembre de 1960, aterrizaron en la IV Brigada Aérea los primeros F-86F Sabre. El personal del Escuadrón MS-760 sería el encargado de instruir a los pilotos destinados al nuevo sistema.

A partir del 1° de enero de 1962, con la experiencia del personal instruido por la USAF en F-86F, se comenzaron a modificar las normas de operación de los MS-760. A partir de ese momento, dichos reactores, constituidos en Escuadrón Adiestramiento del Grupo 1 de Caza Bombardeo (CB 1), fueron la puerta de entrada para volar los Sabre.

## VII Brigada Aérea

En la VII Brigada Aérea de Morón, la recepción de los 33 Moranes permitió conformar los Grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo, que permitieron mejorar el adiestramiento de los pilotos que a posteriori operarían los Gloster Meteor MK IV, dado que el Gloster tampoco disponía de biplazas. Una de las principales ventajas era la práctica de navegación, formación, tiro aire-tierra, vuelos por instrumentos y nocturno bajo capota con instructor.

Este progreso en la operatividad de la unidad hizo que a partir del 1960 y en años posteriores se empleara el Decca Radar. La característica de disponer de plazas libres permitió llevar en el puesto de copiloto a un controlador de radar para que constataran personalmente lo que ocurría en vuelo.

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

En septiembre de 1960 una escuadrilla de MS-760 intervino para los festejos de la XV Semana Aeronáutica haciendo una demostración de tiro de cohetes, bombas y ametralladoras sobre blancos flotantes en la costanera de Buenos Aires, y terminando con una exhibición de acrobacia a baja altura.

En junio de 1961 un instructor de cada grupo fue comisionado para efectuar los cursos de instructores de MS-760, en la IV Brigada Aérea. La estadía en Mendoza fue muy fructífera para los hombres de Gloster que, al regresar, aplicaron las innovaciones operacionales de los Sabre.

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

A principios de abril de 1963 se produjo un nuevo choque entre sectores políticamente antagónicos de las FF.AA. Esta vez, entre la Base Aeronaval Punta Indio (ARA) y el Regimiento de Tanques de Magdalena (EA). Durante cuarenta y ocho horas, aviones navales atacaron el regimiento disperso en el terreno. El segundo día, un mediador de la FAA trató de aterrizar en Punta Indio para solicitar a los aviadores navales que depusieran su actitud. Primero con MS-760 y después con un Mentor. En ambos casos la torre de vuelo no autorizó el aterrizaje. Una sección de Gloster, disparando munición trazante de modo intimidatorio, ahuyentó a dos aviones navales que atacaban a los tanques. Por la tarde, al fracasar la mediación, una sección del Grupo 2 y otra del Grupo 3 atacaron las antenas de Radio Provincia, en La Plata, que emitía proclamas revolucionarias. Al tercer día, con las primeras luces, se ejecutó un ataque sincronizado con cañones, cohetes y bombas contra la base aeronaval de Punta Indio. Operaron dos escuadrillas del Grupo 2 de Caza Bombardeo: una de MS-760 y otra de Gloster; y una tercera de F-86F Sabre, de la IV Brigada. La efectividad de los ataques indujo a pedir la rendición incondicional.

Ese año, instructores del Grupo 3 impartieron en Río Cuarto un curso de MS-760 a dos pilotos de prueba de ese taller regional. Desde diciembre de 1961, los grupos 2 y 3 de Caza Bombardeo, en forma alternada, participaron en el tiro aire-aire de los Gloster en Mar del Plata, empleando tres MS-760 como mangueros y para traslado de los relevos de ambos grupos.

Como el Morane no estaba acondicionado para remolcar blancos, el personal de mantenimiento ideó un sistema de arrastre que se perfeccionó con el tiempo. Al principio se usó un contenedor alar; dentro de él, un carretel llevaba el cable de acero que se extendía en vuelo. Una vez efectuada la sesión de tiro, el piloto pasaba sobre la pista y, utilizando un sistema “de corte a cartucho”, desprendía el cable con su manga. La primera prueba falló el corte y se debió aterrizar con la manga extendida. Se siguieron los ensayos y al final se logró construir un sistema de remolque de mangas simple y seguro para los MS-760 que se utilizaría hasta la desprogramación del sistema. En el asiento posterior iba un mecánico-armero que desprendía la manga enrollada y adosada al fuselaje trasero, y con un sistema de frenado, desenrollaba un carretel con 500 metros de cable acerado. Una vez terminada la sesión de tiro, el armero lo cortaba con una tijera especial y soltaba el blanco a un costado de la pista. Esto permitía actuar de inmediato en emergencias, tales como embestidas de la manga o del cable en plena ejecución del tiro, por algún cazador víctima del fenómeno denominado *target fascination*.

Además los Grupos 2 y 3 participaron en todos los desfiles aéreos con motivo del Día de la Independencia y en los actos centrales conmemorativos del sesquicentenario de la Independencia, sobre Buenos Aires.

Una nueva modalidad de empleo de los Morane surgió cuando el Grupo 3 de Caza Bombardeo planificó una navegación por la zona norte del país para evaluar la disponibilidad de sostén logístico de Gloster Meteor en operaciones de emergencia sin el apoyo de transporte aéreo, apoyando técnicamente con 2 MS-760 a una escuadrilla de cuatro Gloster. Este procedimiento se aplicó en repetidas oportunidades posibilitando despliegues operativos inmediatos, como por ejemplo durante el Ejercicio “Centinela II”, con una escuadrilla de Gloster y otra de MS-760, consistente en interceptaciones y ataques al suelo con ametralladoras y cañones, o asimismo para apoyar a Gendarmería Nacional en Comodoro Rivadavia a raíz de los incidentes suscitados con los carabineros chilenos en Laguna del Desierto, apoyando una escuadrilla de Gloster, como parte del Operativo “Oasis”, que hizo vuelos de reconocimiento ofensivo en dicha zona limítrofe.

## **SEGUNDA ETAPA - LA ESCUELA DE CAZA**

Si bien las unidades operativas se volcaron con entusiasmo al adiestramiento, la realidad era que la orientación del mismo estaba seriamente influenciada por el sistema de armas predominante de cada una. Así, los instructores de Morón con los Gloster Meteor se basaban en la experiencia de la II GM y su modo de empleo, los de Mendoza con los Sabre, la adquirida en Corea, los de Villa Reynolds con los A-4B, por

los empleos en Vietnam, y encima estaba en proceso de adquisición el Sistema de Armas Mirage IIIE, basado en alta velocidad y misiles.

Lamentablemente, la escasa cantidad (48 MS-760) adquirida impedía que el grupo aéreo de A-4B pudiera disponer de un escuadrón similar para iniciar a sus pilotos. Para realizar los vuelos de familiarización debían solicitar en préstamo los Morane a Mendoza. Esta limitación dispersaba los esfuerzos, recargaba el mantenimiento del material y, sobre todo, obstaculizaba la difusión de una verdadera normalización en la especialidad de caza, independiente de las características del material aéreo y de las particularidades de los instructores adquiridas a través de los años.

A partir de la experiencia aportada por los escuadrones de adiestramiento equipados con MS-760, en 1967 se gestó la organización de una escuela de la especialidad en el ámbito del Comando de Operaciones Aéreas. Fue entonces cuando el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Brigadier General Adolfo Teodoro Alvarez, emitió la Resolución Nro 675/67 de creación de lo que más adelante se llamaría la "Escuela de Caza".

El 30 de octubre de 1967, se desactivó el Grupo 2 de Caza Bombardeo (CB 2) en la VII Brigada Aérea. Todo su personal pasó al Grupo 3 de Caza Bombardeo (CB 3), equipado con los Gloster Meteor Mk IV remanentes. Por la misma resolución, a partir del 1 de enero de 1968, el CB 2 fue reactivado en la IV Brigada Aérea recibiendo como dotación los treinta MS-760 del Comando de Operaciones Aéreas. Tiempo después, recibió seis más, con lo cual la dotación de El Plumerillo se elevó a treinta y seis. Entretanto, la EAM, en donde habían quedado doce MS-760, podía solicitar a la Escuela de Caza que le facilitara en préstamo algunas aeronaves para satisfacer las exigencias de instrucción<sup>3</sup>

A la Escuela de Caza se le asignó como misión: "Impartir instrucción aérea al personal de aviadores militares que se designe en las etapas I y II de adiestramiento, sin perjuicio de la utilización del material como avión de combate o para eventuales traslados ejecutivos, a fin de obtener personal adiestrado para las unidades de combate y posibilitar a la IV Brigada Aérea el cumplimiento de su misión".<sup>4</sup>

La creación de una verdadera escuela de caza demostró, en poco tiempo, ser una medida acertada y de gran proyección. No sólo normalizó el empleo y los procedimientos de las unidades de combate de la FAA, sino que racionalizó el uso del material aéreo y se obtuvo un mayor rendimiento al centralizarse el mantenimiento.

Tenemos que reconocer que operativamente persistieron ciertos inconvenientes que no podían ser subsanados en las unidades de combate que carecían de aviones biplazas, y a los instructores les resultaba imposible detectar y corregir los errores con soluciones apropiadas en el momento oportuno. Es allí donde adquiere toda su significación el nivel de excelencia obtenido y mejorado con los años por la Escuela de Caza.

## 1968 - PRIMER CURSO

El CB 2, titulado oficialmente Curso de Estandarización de Procedimientos para Aviones de Combate (CEPAC), se hizo conocer en la FAA por la denominación no tan ampulosa y más significativa de "Escuela de Caza". El cambio, producto de la jerga específica que desarrollan las profesiones, no pudo ser más apropiado.

No sólo por las connotaciones del vocablo escuela, que sintetizaba la tarea concreta del CB 2 –la enseñanza–, sino porque la nueva unidad sería, a través del tiempo, la verdadera formadora de pilotos de combate.

El Brigadier Hector L. Fautario era el Jefe de Brigada. Durante el primer año del CB 2, ocupó la jefatura del Grupo el comodoro Francisco Cabrera; y comandaron los escuadrones aéreos los mayores David E. Giosa y Ernesto H. Crespo.

Como jefes de escuadrilla y a la vez instructores de vuelo se desempeñaron los capitanes Juan C. Gabarret, Cléver A. Refosco, Héctor M. Sambrizzi y Alberto Alegría. Se designó como oficiales instructores a los primeros tenientes Hipólito F. Ghiglione, Saúl E. Costa y Norberto I. Razquín; y los tenientes Manuel A. Mariel y Julio C. Farkas.

2 Nota de la redacción: la reseña histórica de este período está detallada en los Capítulos III - Gloster Meteor Mk-IV y IV - F-86F Sabre.

3 Ibidem.

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

Los 28 alumnos del Primer Curso fueron los tenientes Saturnino H. Cardozo, Roberto F. Ureta, Gilberto E. Oliva, Osvaldo J. Botto, Eduardo L. Cassina, Carlos H. Sisso, Juan C. Spaini, Eduardo A. Isern, Hugo J. Páez, Raúl I. Conti, Roberto Briend, Carlos A. Bunge, Luis G. Kettle, Sergio C. Spinzanti y Juan J. Lupiáñez; y los alféreces Juan M. Vázquez, Alberto Kajihara, Nelson H. Godoy, César A. Gatti, Guillermo O. Perondi, Juan E. Scherer, Ernesto J. Pich, Carlos A. Luna, Miguel M. Navarro, Carlos N. Martínez, Carlos A. Morillo, Héctor M. Pergolini y Jorge O. Fernández.

La casi totalidad de los instructores del CB 2 pertenecía o había pertenecido al CB 1; por esta razón, algunos nombramientos fueron resistidos por los interesados al ver postergadas las aspiraciones de ocupar cargos en unidades de combate, a cuya postulación le habían dedicado años de esfuerzo.

Para todos los instructores y jefes de escuadrilla que pasaron al CB 2, dejar de pertenecer al CB 1 volando el avión F-86F, generó una cierta inquietud, que quedó superada cuando fueron informados que continuarían volando como adscriptos al CB 1. Además, la sensación de frustración se transformó en legítimo orgullo cuando los seleccionados, entre todos los aviadores de la especialidad, tomaron conciencia de que serían fundadores de un nuevo organismo que debían edificar desde cero. La tarea de un instructor del CB 2 representaba un gran desafío; tal vez, no tan placentera ni prestigiada como integrar una escuadrilla operativa, pero sí imprescindible para el futuro de la institución. Con la Escuela se buscaba estandarizar la capacitación, los conocimientos teóricos y el lenguaje operacional de las unidades de caza.

A partir de ese momento y a medida que en la FAA se reconocía la trascendente labor del CB 2, se logró el compromiso tácito de compartir el esfuerzo. Cada dos años, comenzó a rotar un porcentaje de instructores; habida cuenta, además, del interés suscitado entre otros pilotos de la especialidad por participar en la nueva empresa.

A similitud de otros grupos aéreos, el CB 2 necesitaba un lema en cuya elección participó hasta el capellán. Después de muchos cabildeos se eligió “Ser más”; la condensación de lo que se pretendía de un oficial de la FAA. Se pensó que el lema los obligaría a superarse diariamente y a comunicar esa idea de la búsqueda constante de la excelencia al resto de la Institución. Después se necesitó un escudo que simbolizara la misión del grupo. El tema mereció jornadas de discusiones agotadoras en las que participaba todo el personal.

El resultado fue un proyecto con base en la idea original presentada por el primer teniente Razquin que, si bien no se ajustaba completamente a los principios de la heráldica, trasuntaba la esencia del mensaje que se deseaba transmitir. De forma circular, tenía dos campos. Uno rojo que representaba la cordillera de los Andes, hábitat natural del CB 2; el otro, de color azul, el espacio aéreo, lugar inmenso que sublimaba en su majestuosidad la humildad del espíritu acercándose a la infinitud del Creador; donde podían convertirse en realidad los sueños y las esperanzas: “Volar es mirar la tierra con los ojos de Dios”. Atravesando los dos campos, en ascenso de izquierda a derecha, la figura estilizada de un avión. La descripción del simbolismo no presentó muchas dificultades, pero encontrar a la persona que plasmara con gracia ese significado no fue fácil. Como siempre sucede en estos casos, apareció alguien. Una hermana del teniente Farkas, dedicada al diseño y a la decoración, tenía un amigo dibujante que hacía animaciones en las vidrieras de una conocida tienda de Mendoza. Se trataba de Luis Jiménez, un aficionado a quien le fascinaban los aviones. Él supo interpretar y graficar acabadamente la idea. Años más tarde, convertido en un artista consagrado, a nadie sorprendió que el diario Los Andes le dedicara dos páginas para reconocer la obra de ese mendocino que triunfaba en Francia, con sus tiras ilustradas de aventuras espaciales.

Una de las tareas que absorbió un mayor esfuerzo (intelectual y físico) de los fundadores del CB 2 fue el armado del grupo. La mayoría del personal de la brigada se encontraba licenciado. La actividad aérea y terrestre debía comenzar en marzo, y había que partir de la nada: redactar e imprimir la documentación, buscar locales disponibles o factibles de ser cedidos, estudiar las modificaciones, bosquejar los planos para su aprobación y estimar los costos.

Se eligieron los locales de Contaduría, dos oficinas cedidas por el Grupo Base 4 y una zona del hangar destinado para los camiones del Servicio de Incendios, que no necesitaban tanto espacio. Con la experiencia adquirida en el diseño y remodelación de otros grupos, los jefes de los escuadrones y escuadrillas efectuaron un meticuloso análisis de la diagramación y distribución de los futuros locales; de la funcionalidad de los ambientes a construir; y, en especial, de las facilidades para la circulación. Con estas premisas se elaboraron los planos y se solicitó su aprobación.

La actividad reducida de la Brigada, propia de la época de licencia, no arredró a los pilotos. Con la colaboración del Grupo Base 4, se comenzó a derribar muros, cavar zanjas, abrir conductos —a través de los cuarenta y cinco centímetros de hormigón armado de las paredes del hangar— para pasar las cañerías de agua y cloacas correspondientes a los nuevos sanitarios.

El trabajo era arduo y nada lo detenía, salvo la dureza de los muros que se deseaba perforar. Después de tres días continuos utilizando combos y otros elementos contundentes, la superficie del concreto sólo presentaba rasguños. Un oficial, en presencia del jefe del grupo, con un gesto suspicaz sentenció que así no se podía avanzar. Semejante afirmación recibió la adecuada respuesta del jefe: “Ya que usted es tan listo, busque la solución”. El oficial meditó unos segundos y aplicó el viejo axioma: a grandes males, grandes remedios. “Es imprescindible utilizar un martillo neumático”, dijo con desparpajo y, sin pedir autorización, llamó por teléfono a la primera compañía que encontró en la guía (Carlos Willink). Con franqueza, explicó el problema y cómo se podía subsanar, a su entender. Finalmente, le pidió los precios. Tal vez, la espontaneidad y la claridad de la explicación hallaron su contraparte en el otro extremo de la línea. Para gran sorpresa del oficial, el señor le preguntó cuándo lo necesitaba. “Para ayer”, contestó el militar, en broma. La respuesta lo sorprendió aún más: “Mañana lo tendrán y no les costará un centavo, sólo deberán aportar el combustible para el grupo generador; y si hiciera falta un operador, lo facilitaré sin cargo”. No se necesitó operario. El oficial de la iniciativa, convencido de que si volaba un reactor también podría realizar el trabajo, solicitó que lo instruyeran. Debidamente capacitado, le enseñó a un soldado el manejo de la herramienta. A partir de ese momento, el camino quedó expedito.

A la par que se adecuaban las instalaciones, se iniciaban las gestiones para conseguir muebles, restaurarlos y adaptarlos; además de diseñar y encarar la construcción de otros. Nada estaba hecho y los integrantes del CB 2 eran mano de obra sin distinción de jerarquía. Entretanto, el grupo funcionaba en forma provisoria en la vieja Sala de Conferencias de la Brigada (allí apareció el primer prototipo de pizarrón de vuelo, una simple copia de lo visto en la USAF) y recibía el material aéreo transferido de otras unidades que engrosó la dotación. El Grupo Técnico 4 se abocó a su alistamiento para satisfacer los requerimientos de los programas de vuelo aprobados.

En marzo, en la inauguración oficial del año militar, se presentó todo el personal y los trabajos adquirieron un ritmo más acelerado. De acuerdo con un cronograma, desde el más antiguo hasta el más moderno tenían asignada una tarea o debían controlar a alguien. Parecía una inmensa colmena moviéndose en pos del común objetivo de contar, para fines de abril, con las instalaciones esenciales: aula, dos o tres oficinas, mesas de *briefing*, sala de pilotos, vestuarios, baños y salas de supervivencia y paracaídas.

El sueño se logró como resultado de un trabajo armonioso de equipo, conducido por una mano invisible, en un marco de superación y franca camaradería, consideración y respeto. Terminada la parte edilicia, se pasó al equipamiento y a mejorar la presentación. Faltaban muebles, lámparas, bibliotecas, percheros, máquinas de escribir, cuadros, pizarrones de control de la actividad aérea y del desarrollo de la instrucción terrestre; en una palabra, toda la graficación de supervisión. Para esta fase de vestir al edificio se dividieron las tareas. El embellecimiento interno y externo fue responsabilidad del jefe del I Escuadrón. La instrucción terrestre y la coordinación con el Grupo Técnico 4 para asegurar el material aéreo, del jefe del II Escuadrón.

Los pilotos del CB 2 se convirtieron en verdaderos detectives. Con singular ahínco, buscaron en depósitos, instalaciones alejadas de la Brigada y otras dependencias de la FAA. Así, fueron llegando viejos escritorios con varias capas de pintura azul, antiguas mesas con manchas o quemaduras de cigarrillos, bibliotecas, perchas, lámparas, maderas. Es decir, todo lo que se necesitaba, en buen o mal estado pero que podía ser recuperado, fue bien recibido.

Todos participaron en la restauración en los ratos que dejaba libre la actividad, incluso sábados y domingos. Hubo que quitar manos de pintura superpuesta, reparar, barnizar y encolar muebles. Poco a poco, fue cambiando el aspecto, los viejos elementos recobraron la utilidad y el esplendor perdidos. Aquella frase anónima: “No sabían que era imposible, por eso lo hicieron” fue una realidad. La mejora del aspecto externo fue otra historia. El *frontispicio*, como se lo bautizó jocosamente, fue remodelado y puesto en armonía con el interior. Se removió cielo y tierra hasta encontrar un cedro azul para plantarlo en el cantero ubicado frente a la entrada. Las tareas se realizaron sin dejar de cumplir la actividad aérea y terrestre prevista en los programas.

En 1968, año inicial de este sistema de armas, simultáneamente con el adiestramiento de los alumnos y con gran cantidad de aviones en servicio, al CB 2 se le encomendaron numerosas tareas no

específicamente operativas, que le exigieron un gran esfuerzo organizativo de los mandos y aptitud de los pilotos para ejecutarlas con éxito.

- El 5 de abril, desfiló con dieciséis aviones en los actos conmemorativos de la Batalla de Maipú, en Mendoza.
- El 28 de mayo, en Comodoro Rivadavia, un escuadrón de catorce aviones desfiló en adhesión a los festejos del Día del Ejército Argentino. Concluido el acto, realizó un tema de navegación y regresó a Mendoza sobrevolando la Cordillera de los Andes.
- El 20 de junio, con motivo de la Jura de la Bandera de los cadetes de la EAM –primer curso–, un escuadrón de doce MS-760 se trasladó a Salta para participar en el desfile; el pasaje, en perfecta formación, contribuyó a dar brillo a la ceremonia.
- El 9 de Julio, en Buenos Aires, en el desfile aéreo organizado para recordar el Día de la Independencia, el CB 2 se presentó con dos escuadrones de diecisiete aviones cada uno. El jefe de grupo guio a esa nutrida formación que pasó encolumnada detrás de los demás reactores de la FAA.
- Con motivo de un nuevo aniversario de la FAA, el CB 2 participó con veinte aviones en el desfile realizado el 10 de agosto sobre la EAM.
- El 29 de agosto, catorce MS-760 desfilaron en la VII Brigada Aérea con motivo de la despedida del comandante en jefe de la FAA, brigadier general Adolfo Teodoro Álvarez.

En este período, el único percance que se registró fue el protagonizado por el teniente Conti, el 18 de junio. Por una falla de material, no pudo extender el tren y aterrizó con las ruedas retraídas (E-218), en la pista de Mendoza.

El 15 de octubre, con vistas a la competencia de tiro aire-tierra convocada por el Comando para la segunda semana de noviembre, un escuadrón integrado por los jefes de escuadrilla y los instructores desplegó a Morón. Los pilotos reconocieron la zona y realizaron prácticas en el Campo de Tiro Mazaruca en cumplimiento del operativo codificado como “Impacto”. En representación del CB 2, voló la Escuadrilla Cuzco, compuesta por el capitán Sambrizzi, y los primeros tenientes Ghiglione y Razquín, que obtuvo el cuarto puesto.

También, se organizó una escuadrilla de acrobacia con diez aviones y un solista. Volaron instructores y alumnos. Por seguridad, se comenzó practicando por secciones aisladas, en atención a la participación de pilotos noveles. Tras muchas prácticas y a medida que se ganaba confianza, se fueron agrupando los elementos. Así, se logró la gran formación que, junto con la escuadrilla de los Sabre, debutó el 10 de noviembre en la celebración de la Semana de Aeronáutica. La exhibición tuvo lugar ante una multitud proveniente de la ciudad de Mendoza y sus alrededores. Como se esperaba, fue una fiesta con gran brillo. Los MS-760 recibieron la aprobación unánime del público que demostró elocuentemente su afecto y agrado.

Como broche final de un año tan ajetreado, a partir del 6 de diciembre, la totalidad del grupo realizó el Operativo “Austral” o navegación final, cuyo destino fue Ushuaia. Visitó numerosos aeródromos patagónicos con el objeto de familiarizar a los alumnos con la geografía.

El Plan de Actividad Aérea anual había fijado nueve mil horas de vuelo para el CB 2. El estado de cumplimiento del plan se contabilizaba diariamente en un gráfico, denominado familiarmente el *horómetro*. Como las horas asignadas se cumplieron antes de finalizar el año, se requirió ampliar el cupo. El incremento fue aprobado; en total, se volaron once mil quinientas horas, sin accidentes importantes.

## 1969

La jefatura de la IV Brigada Aérea la ocupó el brigadier Ernesto A. Niethardt. El comodoro Francisco Cabrera continuó al frente del CB 2.

Los escuadrones fueron conducidos por los mayores Ernesto H. Crespo y Edgardo G. Cáceres; y las escuadrillas por los capitanes Juan C. Gabarret, Cléver A. Refosco, Héctor M. Sambrizzi, Alberto Alegría y Julio F. Luján.

La difícil tarea de instructor fue encomendada a los primeros tenientes Hipólito F. Ghiglione, Norberto I. Razquín, José L. Cambiaso, Saúl E. Costa y Manuel A. Mariel; y a los tenientes Julio C. Farkas y Alejandro C. Torales.

En este segundo año de vida, cursaron el CB 2: el primer teniente Carlos A. Ábalos Aliaga; los tenientes Oscar A. Ciancaglini, Juan C. Puy, Alfonso Ruggiero, César R. Magnano, José A. Vanden Panhuysen, Hugo A. Compagnucci, Ramón R. Díaz, Anselmo M. Rojo Arauz, Juan F. Mouesca y Jorge E. Baravalle; y los alféreces Enrique R. Centeno, Alberto A. Catalá, Ángel C. Lavella, Horacio A. Oréface, Héctor A. Ritondale, Marcos G. Martínez, Luis A. Puga, Luis A. Vecchi, Arturo A. Mazza, Jorge A. Chevalier, Hugo C. Chunco, Miguel A. Arques, Eduardo Senn, Jorge A. Pierini y Guillermo A. Donadille.

Además, cuatro aviadores navales se sumaron a la Escuela de Caza de la FAA: los tenientes de navío Juan M. Saralegui y Adolfo G. Videla, y los tenientes de corbeta Luis C. Lúpori y Augusto C. Bedacarratz. Destinados al I Escuadrón, se integraron rápidamente a los cursantes de la FAA y se adaptaron sin inconvenientes al método de enseñanza. Desarrollaron la totalidad de los patrones y satisficieron las exigencias impuestas. Sin excepción, cumplieron las actividades previstas para los alumnos aeronáuticos: despliegues, operativos, escuadrilla de acrobacia, tiro y bombardeo, practica de circuitos de tiro aire-aire. Al finalizar el año, habían volado casi trescientas horas por piloto. Debe destacarse la ductilidad del personal de la Armada para asimilar una instrucción exigente y diferente a la mantenida en la Aviación Naval hasta esa fecha.

Es oportuno señalar que, con el correr de los meses, entre los pilotos de las dos armas nació una sincera amistad. Los aviadores navales reconocieron la posibilidad que se les brindaba de acceder a una capacitación sin retaceos. Por el resultado auspicioso, en el informe final se sugirió la continuidad del curso.

En cumplimiento de la programación, el 12 de mayo, el Escuadrón Operativo se trasladó a Comodoro Rivadavia, con dieciséis MS-760. Durante varios días, se efectuaron navegaciones por escuadrillas a Río Gallegos y a Viedma. Los alumnos volaban como copilotos. El 19, regresaron a Mendoza; tres escuadrillas hicieron escala en Bariloche y la cuarta, en Neuquén.

Con motivo de celebrarse el 114° aniversario de Luján de Cuyo, el 24 de mayo, una escuadrilla de MS-760 realizó un pasaje, formada en rombo. El 25, en los actos conmemorativos de la fecha patria, doce aviones desfilaron sobre Mendoza y sobre San Juan. Cuatro días más tarde, el 29, otra escuadrilla efectuó un pasaje sobre el Liceo General Espejo para el Día del Ejército.

En este mismo período, a raíz del extravío de un avión chileno en la zona cordillerana, a la altura de Neuquén, dos MS-760 piloteados por el capitán Luján y el primer teniente Ghiglioni fueron afectados a la búsqueda.

En junio, en un hangar de la IV Brigada Aérea, los aviadores del CB 2 y de los grupos 1, 3 y 4 de Caza, y los alumnos del Curso de Aviadores Militares de la EAM realizaron un cursillo de eyección impartido por instructores norteamericanos, con un equipo especial de la USAF.

Durante la ceremonia de Jura de la Bandera de los soldados de la unidad, el 20 de junio, una escuadrilla de MS-760 realizó un pasaje.

El 8 de julio, desplegaron veinte MS-760 a Morón para participar en el desfile del día siguiente. Las condiciones meteorológicas adversas impidieron su realización; regresaron a Mendoza el 10.

El 28 de agosto, comenzó el Ejercicio “Comprobación”. Elementos del CB 2 se desplazaron con los MS-760, inicialmente a Comodoro Rivadavia y a Río Gallegos. Con posterioridad, se emplazaron en San Carlos de Bariloche, donde montaron una BAM de campaña. Tanto los traslados como las operaciones fueron muy satisfactorios. El 5 de septiembre se replegaron a El Plumerillo.

El 19 de noviembre, la Escuadrilla Jaguar, integrada por el capitán Carnelli y los primeros tenientes Ghiglione y Mariel, participó en el Concurso de Tiro organizado en el Campo Las Lajas. Obtuvo la primera colocación y los premios Fuerza Aérea Argentina (total por equipo), Comando de Operaciones Aéreas (ametralladoras por equipo) y Copa Diario Clarín (mayor puntaje individual al primer teniente Ghiglione).

El Comando de Operaciones Aéreas ordenó al CB 2 impartir un curso de familiarización en MS-760, previo al que realizarían en Morón con Gloster Meteor, a los vicecomodoros Otto H. Schaub y Sigfrido M. Plessl; y a los mayores Marcelo A. Bonino y Eduardo Massa. Con este adiestramiento, se deseaba capacitar a los citados jefes para recibir en Gran Bretaña los bombarderos Canberra recién adquiridos.

Con motivo de la Semana Aeronáutica y Espacial, una escuadrilla del CB 2 se trasladó a Comodoro Rivadavia, el 23 de noviembre, y realizó una demostración de acrobacia.

El 3 de diciembre, se llevó a cabo la ceremonia de egreso de los nuevos pilotos de caza del CEPAC/69.

## 1970

El brigadier Roberto F. Aguirre Champeau comandó la IV Brigada Aérea y el vicecomodoro Francisco P. Matassi, el CB 2.

Los jefes de escuadrón eran el vicecomodoro Ernesto H. Crespo y el mayor Rodolfo A. Carnelli. Como jefes de escuadrilla se desempeñaron los capitanes Juan C. Gabarret y Cléver A. Refosco; y los primeros tenientes Norberto I. Razquín, José L. Cambiaso y Saúl E. Costa. Como instructores, los primeros tenientes Hipólito F. Ghiglione, Rubén G. Zini, Gilberto E. Oliva, Alejandro C. Torales y Raúl E. Echenique; y el teniente Alberto C. Perciavalle.

En este año, fueron destinados para cursar la Escuela de Caza los tenientes Carlos H. González, Juan C. Bonavía, Guillermo H. Brandi, Mario E. Baliño, Carlos A. Tomba, Dante R. Asla y Roberto C. Montaldo; y los alféreces Teodoro A. Deraco, Valentín Acosta, Roberto O. Reynoso, Juan T. Martínez Villada, Hernán O. Villafañe, Fernando A. Castellano, Jorge R. García, Germán E. Spika, Raúl A. Gambandé, Juan J. Nogueira, Carlos A. Arnau, Hugo A. Palaver, Jorge A. Testa, Carlos A. Maffeis, Héctor H. Hidalgo Garzón, Eduardo C. Vélez, Alberto L. Dorado, Raúl A. Díaz y Juan C. Herrera.

El 24 de febrero, comenzó la instrucción teórica de los nuevos alumnos; la actividad aérea, el 2 de marzo. El 31, estos cursantes realizaron el primer vuelo en MS-760.

Durante este período, se destaca el aporte del primer teniente Ghiglione que estudió a fondo la mira Sadier Cependier MK-IVEC de los MS-760 y permitió optimizar su empleo y aumentar la eficiencia del tiro.

El 6 de abril, con motivo de su retiro, visitó y se despidió de la Guarnición Mendoza el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Jorge M. Martínez Zuviría. Lo acompañaba el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Carlos A. Rey, que lo sucedería en el cargo. El 2 de mayo, visitó la unidad el brigadier mayor Mario García Reynoso, que había reemplazado a Rey en el cargo.

Para la festividad de la Virgen de Loreto, el II Escuadrón sobrevoló la Catedral de Mendoza donde se desarrollaba la ceremonia. El 22 de mayo, para la celebración del Día del Soldado Aeronáutico se realizó un festival en la Brigada; una escuadrilla de MS-760 y otra de F-86F efectuaron exhibiciones de acrobacia televisadas por el Canal 9 de Mendoza.

El 9 de Julio, el CB 2 participó con veintidós MS-760 en un desfile realizado en la Capital Federal.

En el segundo año de actividad, además de perfeccionar el método de instrucción y corregir las deficiencias detectadas, a la luz de la experiencia se mejoró el empleo operativo del sistema de armas. En junio, el jefe del CB 2 elevó un memorando sugiriendo cómo incrementar el rendimiento en combate de los MS-760, dado que la FAA le había asignado el rol de caza bombardero. La nueva función partía de las ventajas que ofrecían los Morane en cuanto a rusticidad y poca servidumbre logística.

- En ese informe se resumieron las deficiencias que era necesario corregir:
- Bajo radio de acción de combate (350 kilómetros).
- Contenedores subalares de ametralladoras, no desprendibles, que perturbaban la penetración aerodinámica.
- Deficiente comunicación aire-tierra.
- Equipos de navegación precarios.
- Deficiente iluminación para vuelo nocturno.

El comando autorizó los estudios para mejorar los defectos enumerados. Algunos podrían encararse en el corto plazo; otros, si bien no se descartaron, quedaron sujetos a las posibilidades técnicas y al presupuesto.

El primer punto que se intentó solucionar fue el limitado radio de acción. Como era imposible aumentar la capacidad de los tanques de combustible, se pensó acercar los aeródromos de operación a los blancos. Tomando como ejemplo a países europeos que empleaban rutas como pistas de campaña, el jefe del Grupo Aéreo, vicecomodoro Matassi –motor e impulsor del proyecto–, ordenó buscar caminos aptos para realizar un ensayo. Una vez individualizados, se iniciaron los contactos con las autoridades locales y se ubicaron caminos de alternativa para el tránsito vehicular, a fin de atenuar el rechazo de la comunidad y evitar la difusión periodística.

Se eligió el camino asfaltado que unía la localidad de Agrelo con Tupungato (ambas en Mendoza). La ruta era poco transitada, existían suficientes vías secundarias, y la separación entre la cinta asfaltada y las líneas telefónicas y eléctricas –de unos 12 metros– ofrecía un margen adecuado de seguridad.

Efectuadas las coordinaciones, se trasladaron al sitio elegido una autobomba, una ambulancia y los servicios médico y de seguridad. En presencia de los jefes de la Brigada y del Grupo Aéreo, el 5 de agosto, en cumplimiento del Operativo “Salteador I”, aterrizó el primer MS-760 en una ruta. En los comandos de la aeronave se encontraban el capitán Gabarret y el vicecomodoro Crespo como copiloto. En el despegue, se invirtieron los puestos.

El 19 de agosto, el Escuadrón II se trasladó con doce aviones a Río Cuarto para intervenir en el Ejercicio “Comprobación II”, planificado por el Comando de Operaciones Aéreas.

El siguiente problema que se enfrentó fue la inapropiada instalación de los paquetes de ametralladoras debajo de las alas, que aumentaba considerablemente la resistencia aerodinámica. El primer teniente Ghiglione propuso instalar dos ametralladoras MAG 7,62 milímetros, en la trompa del avión. La modificación, aprobada por el Grupo Técnico y por el Comando de Material, requirió de ciertos cambios estructurales y de la distribución del equipamiento. La eliminación de los contenedores subalares otorgó las siguientes ventajas:

Mejoró la maniobrabilidad con la posibilidad de estar permanentemente armado con ametralladoras.

- Aumentó el rendimiento del armamento ya que las recargas sucesivas de munición no requerirían nuevas armonizaciones.
- Acortó los tiempos de recarga, mejoró la seguridad en tierra y disminuyó la servidumbre dado que sólo fue necesario un armero en lugar de dos.

El 23 de agosto, por primera vez se ensayó, en Mar del Plata, tiro aire-aire sobre manga remolcada. La prueba estuvo a cargo de una sección integrada por el mayor Carnelli y el primer teniente Ghiglione. Los resultados fueron excelentes.

Entre agosto y septiembre, se buscó al sur de San Rafael un camino que tuviera un tramo apto para usarlo como pista y que reuniera los requisitos mencionados. Se operaría con cohetes y bombas que, luego de una navegación, serían lanzadas en el Campo de Tiro Las Lajas de la IV Brigada Aérea.

Se eligió una recta pavimentada, de 10 metros de ancho, sin problemas de tendidos eléctricos o telefónicos, sobre la ruta 144 que une San Rafael con Malargüe. Ese segmento de unos 2.000 metros contaba con una buena banquina para estacionar las aeronaves; y con un terreno circundante adecuado para instalar el vivac, la sala de operaciones, y todos los apoyos técnicos y logísticos de una base de campaña.

El 5 de octubre se llevó a cabo el Ejercicio “Salteador II”. Desplegaron diez MS-760 del Escuadrón Operativo para asegurar el empleo de dos escuadrillas. La experiencia, inédita en la FAA, se cumplió satisfactoriamente y sin incidentes. Asistieron las autoridades de la Brigada y los cursantes de la Escuela de Caza. El 9, replegaron el material y despejaron el camino.

En el informe final se sugirió al Comando de Operaciones Aéreas la conveniencia de coordinar con Vialidad Nacional que en las rutas a construirse o a repavimentarse se ensancharan tramos rectos, debidamente seleccionados por la FAA, para ser empleados como aeródromos eventuales. De llevarse a la práctica esta idea, se ganaría una gran flexibilidad operativa que permitiría sustraer al material aéreo de posibles ataques enemigos y modificar el orden de batalla con oportunos y, a veces, continuos despliegues; prolongaría, además, el alcance de las misiones ofensivas.

El 3 de noviembre cesó en sus funciones como Asesor Médico el primer teniente Héctor Fiordalisi y se nombró en su reemplazo al primer teniente Francisco de Erausquin.

El comandante de Operaciones Aéreas, por Expediente N°539.071, felicitó en particular a: mayor Carnelli, primer teniente Ghiglione, suboficial principal Humberto Amuchástegui, suboficial auxiliar Raúl Alonso, y cabos primeros Ricardo Rolón y Víctor Koning. Ellos realizaron el estudio y los cambios que aumentaron de un modo significativo la eficiencia del tiro aire-aire de los MS-760. Asimismo, el comando elogió al CB 2 en general por dedicarse con celo profesional a incrementar la capacidad operativa.

El 6 de noviembre, once MS-760 se trasladaron a Morón para intervenir en la demostración de fuego organizada en el Campo de Tiro Teniente Manuel F. Origone (Mazaruca). Integraban las tripulaciones: vicecomodoro Matassi; mayor Carnelli; capitán Refosco; primeros tenientes Ghiglione, Razquín, Cambiaso, Zini, Costa y Oliva; y los tenientes Asla y Tomba. El repliegue se realizó el 11 de noviembre.

A partir del 19 de noviembre, el CB 2 se desplazó a Mar del Plata a fin de cumplimentar los programas de tiro aire-aire. Cumplidos con éxito los temas previstos, regresó a Mendoza el 27.

Este ejercicio tuvo el valor de ser la primera vez que se efectuaba tirando con los MS-760, hasta ese momento usado como simple remolcador de blancos tipo bandera. Sólo entonces, los instructores pudieron corregir en el acto los errores de los alumnos en los circuitos de tiro aire-aire; una maniobra complicada y hasta peligrosa que exigía la máxima atención y un pilotaje sumamente depurado. Se potenció el aprendizaje y la seguridad de una actividad tan crítica.

El 15 de diciembre se efectuó en el Casino de Oficiales la ceremonia de egreso de los alumnos de la Escuela de Caza. Asistieron el jefe de brigada, los jefes de grupo y familiares.

El vicecomodoro Matassi fue designado jefe del Grupo 4 de Caza Bombardeo (V Brigada Aérea). El 18 de diciembre, con motivo de su partida, el CB 2 realizó una formación con bandera, banda y escolta.

## 1971

El brigadier Roberto F. Aguirre Champeau continuó en la jefatura de la IV Brigada Aérea; el vicecomodoro Miguel A. Bertolotti reemplazó al vicecomodoro Francisco P. Matassi como titular del CB 2.

Como jefes de escuadrón se desempeñaron los mayores Rodolfo A. Carnelli y Cléver A. Refosco. Como jefes de escuadrilla, los primeros tenientes Rubén G. Zini, Saúl E. Costa, Alberto L. Iannariello y Amando N. Medina.

La ardua tarea de instructores de vuelo fue asignada a los primeros tenientes Gilberto E. Oliva, Alejandro C. Torales, Carlos A. Oliva, Baldomero A. Colom, Raúl E. Echenique, Luis G. Kettle, Roberto Briend, Juan J. Lupiáñez, Alberto C. Perciavalle; y tenientes Guillermo O. Perondi y Juan C. Bertoldi.

Fueron destinados a cursar la Escuela de Caza los alféreces Amílcar G. Cimatti, Juan C. Freijó, Jorge L. Huck, Hugo C. Miranda, Eduardo F. Forcatto, Horacio Mir González, Jorge O. García, Roberto G. Cruz, Guillermo N. Cardetti, Ernesto J. Cuello, Miguel A. Alberto, Jorge C. Dellepiane, Héctor M. Benítez, Guillermo R. Siri, Hernán J. Jaureguiberry, Ricardo A. González, Antonio F. Fazio Carreras, Jorge A. Bianchi, Jorge L. Bergamaschi y Carlos A. Rohde. Estos alumnos volaron el “solo” el 23 de marzo.

En calidad de adscriptos, volaron en el CB 2 el vicecomodoro Ernesto H. Crespo; el capitán Carlos A. Ábalos Aliaga; los primeros tenientes Roberto R. Regueiro, Nicolás E. Kindzersky, Ángel N. Spedalieri y Antonio F. González Iturbe; y como agregados, el brigadier Aguirre Champeau, el comodoro González Castro y el vicecomodoro César A. de la Colina.

Entre el 2 y el 12 de febrero se impartió un curso especial de MS-760 al mayor Ivar D. Cotelo; a los capitanes Roberto E. Giralt y Arnaldo A. Pagotto; y a los primeros tenientes José E. Baroni y Luis A. Miers. Los citados habían sido destinados a volar los Canberra en la II Brigada Aérea y carecían de experiencia en reactores. En forma simultánea, se realizó (del 4 al 13 de febrero) el Curso de Estandarización y Habilitación para Instructores a los pilotos recientemente designados: primeros tenientes Iannariello, Medina, Carlos Oliva, Colom, Kettle, Briend y Lupiáñez; y teniente Perondi.

El 14 de febrero se inició otro curso especial de MS-760. En este caso, destinado a los aviadores navales que, posteriormente, harían una adaptación en A-4B en la V Brigada Aérea.

El 11 de marzo, una sección de dos Morane integrada por los primeros tenientes Zini y Costa, operando desde Morón, ofreció una demostración de poder de fuego en Campo de Mayo.

Como era habitual en mayo, el CB 2 intervino en la seguidilla de ceremonias que se concentraban anualmente en ese mes:

- El 9 de mayo, un escuadrón de trece aviones sobrevoló en formación la Catedral de Loreto, durante la celebración en homenaje a la Virgen homónima, en su día.
- El 17 de mayo, para el Día de la Armada Argentina, una escuadrilla efectuó un pasaje sobre la plazoleta Almirante Brown.
- El 25 de mayo, la Escuadrilla Zorro desfiló sobre la Plaza San Martín.
- En un nuevo aniversario de la muerte del teniente Matienzo, el 28 de mayo, dos escuadrillas pasaron sobre el monumento alusivo erigido en el Parque General San Martín.
- La Escuadrilla Mate efectuó un pasaje sobre el Cerro de la Gloria, el 29 de mayo, con motivo del Día del Ejército Argentino.

Otro tanto ocurrió en junio. El 8, la Escuadrilla Meteor ofreció a los agregados aeronáuticos acreditados en el país una demostración del poder de fuego del avión con cohetes T-10 y bombas Napalm, en Las Lajas. El 16, con motivo del sesquicentenario de la muerte del general Güemes, un escuadrón se trasladó a Salta y participó del festejo; regresó el 18. El 20, la Escuadrilla Nene efectuó un pasaje sobre Luján de Cuyo donde juraban a la Bandera los conscriptos de la Brigada.

El último día de junio y el 1 de julio, por primera vez, los MS-760 practicaron circuitos de tiro nocturno sin lanzamientos (secos) en el Campo de Tiro Las Lajas.

El 7 de julio, el CB 2 completo –con veintidós aparatos– se trasladó a Morón y participó en el desfile aéreo del Día de la Independencia. Finalizado el acto, un escuadrón de doce aeronaves escoltó al avión del presidente uruguayo hasta el límite que separa los países. El 10, el grupo regresó a Mendoza.

El 23 y 24 de julio, durante la histórica entrevista entre el presidente de Chile, Salvador Allende, y el de la Argentina, teniente general Alejandro A. Lanusse, realizada en Salta y donde acordaron someter a un laudo arbitral la delimitación del Canal de Beagle; un MS-760 del CB 2 desplegó a esa ciudad norteña como correo de documentación secreta con Buenos Aires.

El 7 de agosto, la Escuadrilla Nene acompañó al DC-6 de la Fuerza Aérea de Chile, que trasladaba a su comandante en jefe, desde el cruce del Planchón hasta 100 kilómetros en territorio argentino.

El 19 de agosto, el mayor Refosco y el primer teniente Iannariello, que tripulaban el E-213 (con el primer teniente Medina como pasajero), tras despegar nocturno de la EAM aterrizaron de emergencia –sin novedad– en el Aeroclub Río Tercero, obligados por las condiciones meteorológicas adversas.

Los días 28, 29 y 30 de septiembre, y 6 y 13 de octubre practicaron tiro nocturno con munición de ejercicio sobre un blanco balizado, en el campo de tiro Las Lajas.

Para el aniversario de San Rafael, una escuadrilla efectuó demostraciones de acrobacia y ataques simulados a las instalaciones del aeroclub de esa ciudad, donde se desarrollaban los actos conmemorativos.

El 28 de octubre, aviones del Grupo 2 desarrollaron el Operativo “Fantasma I” empleando como pistas tramos de caminos ensanchados por Vialidad Nacional en Costa de Araujo y en Tupungato (ambas en Mendoza). Esas obras respondían al requerimiento formulado por el Comando de Operaciones Aéreas sobre la base de la iniciativa y el estudio presentados por el CB 2, oportunamente.

El 7 de noviembre, en una navegación entre Morón y Villa Reynolds, al agotarse el combustible del MS-760, el primer teniente Kettle y el alférez Rohde aterrizaron nocturno en la ruta 168 (Canalejas). Viajaban como pasajeros el comodoro Roberto J. Rodríguez y el alférez Miranda. La emergencia se debió a un frente de tormenta que obligó a los tripulantes a desviar el rumbo. El personal y el material resultaron sin novedad.

El 8 de noviembre, se despidió al comodoro Bertolotti con una formación, con motivo de su designación como jefe del Grupo 4 de Caza Bombardeo. Días más tarde, entre el 11 y el 14, el CB 2 participó del Operativo “Comprobación IV” operando desde los aeródromos de Río Gallegos y de General Gregores. El 16, la Escuadrilla Pato efectuó un pasaje sobre Malargüe durante los festejos del aniversario de la creación de ese departamento.

El 22 de noviembre, se desarrolló el Concurso Anual de Tiro Aire-Tierra, en Las Lajas. Intervinieron todas las unidades de combate y la EAM. La Escuadrilla Jaguar, integrada por los primeros tenientes Medina, Briend y Perciavalle, representó al CB 2; obtuvo el segundo puesto en la clasificación general y el premio por equipo en ametralladoras.

A fin de cumplimentar los temas de tiro aire-aire, el CB 2 se trasladó a Mar del Plata el 29 de noviembre. Regresó a Mendoza el 6 de diciembre.

El 9 de diciembre asumió el comando del Grupo 2 de Caza Bombardeo el vicecomodoro Rafael D. Cantisani.

## 1972

El brigadier Aly L. Corbat reemplazó al brigadier Roberto F. Aguirre Champeau en la jefatura de la Brigada; en la conducción del Grupo Operaciones 4 se desempeñó el vicecomodoro Rafael D. Cantisani.

Al frente de los escuadrones MS-760 se encontraban los mayores José A. Juliá y Román H. Cano. Al mando de las escuadrillas, los primeros tenientes Amando N. Medina, Baldomero A. Colom, Roberto Briend, Guillermo O. Perondi y Ángel N. Spedalieri. Como instructores de vuelo se desempeñaban los primeros tenientes Carlos A. Oliva, Luis G. Kettle y Juan J. Lupiáñez; y el teniente Arturo A. Mazza.

Cursaron la Escuela de Caza los alféreces Roberto Pastrán, Eduardo A. Gómez, Eduardo J. Remersaro, Gustavo A. García Cuerva, Jorge E. Pardo, Alfredo S. Arnau, Antonio F. Zelaya, Mario P. Pereyra, Eduardo

D. Almoño, José M. Bianchi, Ricardo L. Altamirano, Mario J. Caffaratti, Roberto E. Janett, Eduardo A. Charpentier, Osvaldo R. Battioni y Rogelio R. Marziales.

Volaron como adscriptos: mayor Héctor N. Chiaradío; capitanes Carlos L. Castro, Carlos A. Ábalos Aliaga, José L. Cambiaso, Roberto R. Regueiro y Nicolás E. Kindzersky; primer teniente Alberto L. Iannariello; y teniente Jorge O. Fernández. Como agregados: brigadier Corbat; comodoro José C. González Castro; vicecomodoro Ernesto H. Crespo; y capitán Rubén G. Zini.

Como unidad rectora, entre el 3 y el 17 de febrero, se impartió un curso de readaptación al mayor Juan A. Aranguren, y a los primeros tenientes Jorge H. Bernárdez y Carlos I. D’Eramo, de la II Brigada Aérea. El 23, desplegaron siete MS-760 a la V Brigada Aérea para habilitar a los aviadores del Grupo Operaciones 4 que volarían en A-4B el 1 de marzo; el 25 de febrero regresaron a Mendoza.

El 1 de marzo se inició la instrucción terrestre del CEPAC 72. El 9, una sección de MS-760 se trasladó a Morón para ofrecer una demostración de fuego en Campo de Mayo. El 10, otra sección realizó una exhibición de tiro contra blancos colocados próximos al vivac del Escuadrón de Tropas de la unidad, desplegado en San Isidro.

El 16, los instructores comenzaron a evaluar en tiro aire-aire al Morane E-204, prototipo de la modificación realizada en el Área de Material Río IV, según el requerimiento formulado por la Brigada. Los

trabajos de instalación de las dos ametralladoras Browning calibre 7,62 milímetros, en la parte superior de la trompa, insumieron mil sesenta y nueve horas/hombre, a un costo de \$Ley 11.224. En materiales, se gastaron \$Ley 1.026.

Tras los primeros ensayos, se determinó que aún resultaba conveniente introducir otras modificaciones para incrementar las prestaciones. Los cambios implicaron sumar doscientos setenta horas/hombre y se orientaron a lograr una armonización más sencilla y rápida mediante el agregado de un tornillo de regulación de las armas en los planos horizontal y vertical. De esta forma, el avión conservaba estable la calibración luego de sucesivas sesiones de tiro y permitía cambiar las ametralladoras sin volver a calibrar reduciendo el tiempo de alistamiento.

Las pruebas en vuelo concluyeron satisfactoriamente el 23 de marzo. En la ejecución se invirtieron siete horas de vuelo y más de dos mil proyectiles.

El informe final fue elaborado por el vicecomodoro Crespo, jefe del Departamento Operaciones, y por el suboficial principal Cayetano A. D'Amelio. Los vuelos estuvieron a cargo del vicecomodoro Cantisani; el mayor Juliá; y los primeros tenientes Iannariello, Carlos Oliva, Kettle y Lupiáñez.

El 27 de marzo, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Luis A. Cochella, inspeccionó la unidad. Dos días más tarde, volaron el "solo" los oficiales cursantes.

Con la finalidad de estudiar la existencia de tramos de rutas en la Patagonia para operar con los Morane Saulnier como se hacía en los caminos mendocinos, el 17 de abril, partieron dos MS-760. Uno estaba tripulado por el vicecomodoro Cantisani y el primer teniente Colom como copiloto; el segundo, por el mayor Juliá y el primer teniente Lupiáñez.

Para el aniversario patrio del 25 de Mayo, dos escuadrillas efectuaron pasajes individualmente en distintas localidades: una sobre Uspallata y la otra sobre la Plaza San Martín de la capital mendocina. Para el Día de la Bandera, en cambio, tres escuadrillas organizadas en escuadrón desfilaron encolumnadas sobre la Plaza Las Heras, donde se realizaba el acto principal.

El 4 de julio, el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos A. Rey, inspeccionó la unidad. Tres días después, un escuadrón partió a Morón para participar en el desfile del Día de la Independencia. El mismo 9, luego de recargar combustible, regresó a Mendoza. El 11 de agosto, el comandante de Operaciones Aéreas inspeccionó la Brigada y los escuadrones MS-760.

En esta segunda mitad del año, se realizaron algunos ejercicios de aerocooperación con unidades del Ejército.

- El 27 de septiembre, en Mar del Plata, una sección comandada por el mayor Juliá, con el Grupo de Artillería Antiaérea 601.
- El 4 de octubre, en Olavarría, la escuadrilla conducida por el vicecomodoro Cantisani e integrada por los primeros tenientes Kettle y Perondi, y teniente Mazza, con unidades del Cuerpo de Ejército I.
- El 8 de octubre, en la zona de confluencia del Río Grande y del Poti Malal (Malargüe), la Escuadrilla Gallo encabezada por el mayor Cano, acompañado por los primeros tenientes Spedalieri y Perondi, y el teniente Mazza, con unidades del Cuerpo de Ejército III.

Se recibió la visita de una delegación del Comando Norteamericano del Cono Sur, el 27 de octubre. Al mes siguiente, los escuadrones MS-760 se desplazaron a Mar del Plata y cumplieron los temas de aire-aire previstos en los Planes de Instrucción. Durante este año, se realizaron dos ejercicios, en los cuales las escuadrillas desplegaron y operaron desde aeródromos de campaña montados sobre rutas nacionales.

## 1973

El brigadier Miguel A. Ossés asumió la jefatura de la Brigada; el comodoro Rafael D. Cantisani continuó al frente del Grupo Operaciones 4; y los mayores José A. Juliá y Román H. Cano, de los escuadrones MS-760. Ocuparon los cargos de instructores de vuelo el capitán José L. Cambiaso; los primeros tenientes Carlos A. Oliva, Luis G. Kettle, Juan J. Lupiáñez, Guillermo O. Perondi, Alberto A. Catalá, Jorge O. Fernández y Arturo A. Mazza; y los tenientes Hugo A. Palaver, Jorge A. Testa, Alberto L. Dorado y Raúl A. Díaz.

Cursaron la Escuela de Caza los alféreces Víctor P. Müller, Héctor H. Díaz, Alberto A. Baigorri, Francisco E. Maisano, Carlos A. Moreno, Norberto R. Dimeglio, Alfredo O. Rivarola, Pedro L. Crouzeilles, Pedro A. Scianca, Carlos A. Diedrich, Marcos J. Czerwinski, Jorge R. Gatti, Ángel R. Torrent, Pablo M.

Carballo, Pablo A. Keppler, Reynaldo P. Vitale, Osvaldo Machinandiarena, Luis A. Demierre, Carlos A. Castillo, Alfredo R. Bredeston, Víctor F. Soler, Carlos A. Zerdán y Carlos Kisiel.

Fueron adscriptos para volar los Morane Saulnier el brigadier Ossés y el jefe de Operaciones, vicecomodoro César A. Petre. El 9 de marzo, los nuevos cursantes comenzaron la instrucción teórica y la práctica en vuelo.

El 28 de marzo, la Escuadrilla Gallo realizó una navegación de instrucción; estaba encabezada por el mayor Cano y el alférez Maisano, copiloto (E-217); como numeral 2, el primer teniente Mazza y el alférez Scianca (E-213); como jefe de sección, el primer teniente Catalá con el alférez Dimeglio y acompañados por el operario técnico Moreno (E-234); y como numeral 4, el teniente Testa con el alférez Czerwinski y el operario Martín (E-245). La ruta preveía escalas en Córdoba, Formosa, Paraná y Villa Reynolds.

El tramo de ida se cumplió con normalidad. Luego de descansar unas horas en la II Brigada Aérea, de acuerdo con lo planificado, la escuadrilla despegó para efectuar el último tramo en vuelo nocturno, con escala en Villa Reynolds. Bien entrada la noche, partió de la V Brigada Aérea para concluir la navegación. El mayor Cano adoptó una actitud de excesivo cabreo que fue advertida por el numeral 2, primer teniente Mazza, que le formaba en “ciega”; en dos ocasiones le avisó por la radio que volaban a muy baja velocidad. Posiblemente, los aviones entraron en segundo régimen y, perdiendo el control, chocaron entre sí. El primer teniente Catalá, que ya había despegado con el 4 y los estaban alcanzando con poca altura sobre el terreno, los vio colisionar y abrirse como un corazón hacia ambos lados.

Con su numeral consiguieron pasarlos por debajo mientras se iluminaba el paisaje por las explosiones que les llegaban desde la retaguardia. Hicieron vaciado rápido y aterrizaron. Los cuatro tripulantes de la sección guía fallecieron. Los pilotos de la segunda sección regresaron al día siguiente a Mendoza.

El 1 de abril, el Escuadrón Operativo, conducido por el mayor Juliá, desplegó a Mar del Plata para cumplir el Operativo Aire-Aire 1/73. Además del jefe, componían la formación el vicecomodoro Petre; el capitán Roberto R. Regueiro; los primeros tenientes Lupiáñez, Fernández, Catalá, Kettle y Perondi; y los tenientes Testa, Díaz y Dorado. El 5, tras cumplir los temas previstos, regresaron a Mendoza.

El 7, el mayor Carlos G. Velasco reemplazó como jefe del Escuadrón MS-760 al extinto mayor Cano.

El comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos A. Rey, efectuó una visita de inspección a la unidad el 11 de junio. Una semana más tarde, se ordenó el despliegue de dos escuadrillas de MS-760 a la VII Brigada Aérea (Morón), que regresaron el 21 de junio.

El 9 de Julio, en la celebración del Día de la Independencia, un escuadrón desfiló sobre la Plaza San Martín de Mendoza. El 10 de agosto, para el Día de la Fuerza Aérea, se realizó un festival en la IV Brigada Aérea. Una escuadrilla de MS-760 ofreció una demostración de acrobacia.

Entre el 31 de agosto y el 8 de septiembre, por orden del Comando de Operaciones Aéreas, tres MS-760 desplegaron a la VIII Brigada Aérea de Mariano Moreno para realizar vuelos de instrucción nocturna y comprobar las instalaciones de la flamante base de los Mirage III.

El 14 y el 15 de septiembre, un escuadrón de Morane realizó una navegación de instrucción a Iguazú con pernocte en Paraná.

Entre el 21 y el 23 de noviembre, se desarrolló el Concurso Anual de Tiro en Las Lajas. Participaron delegaciones de la EAM y de las brigadas II, IV, V, y VII. El Escuadrón MS-760 obtuvo el tercer puesto.

Del 5 al 13 de diciembre, los escuadrones se trasladaron a Mar del Plata y cumplieron la segunda campaña de tiro aire-aire del año. El 20 de diciembre, se efectuó la ceremonia de egreso de los nuevos cazadores.

## 1974

El brigadier Pablo O. Apella asumió el mando de la Brigada y el comodoro Teodoro G. Waldner, del Grupo Operaciones 4. Los escuadrones MS-760 continuaron comandados por los jefes del año anterior, mayores José A. Juliá y Carlos G. Velasco.

Se desempeñaron como instructores el capitán José L. Cambiaso; los primeros tenientes Enrique R. Centeno, Guillermo O. Perondi, Alberto A. Catalá, Jorge O. Fernández y Juan C. Bonavía; y los tenientes Hugo A. Palaver, Jorge A. Testa, Horacio Mir González, Raúl A. Díaz, Alberto L. Dorado y Hernán J. Jaureguiberry.

Fueron destinados a cursar la Escuela de Caza los alféreces Higinio R. Robles, Guillermo A. Ballesteros, Roberto L. Yebra, Jorge O. Ratti, Roberto A. Arenas, Héctor A. Pereyra, José Treu, Rodolfo R. Castelli, Eduardo E. Bianco, Mariano A. Velasco, Roberto L. Benavente, Álvaro L. Pérez, Rubén E. Costigliolo, Francisco M. Navarro, Ricardo R. Grunale, Carlos H. Gollo, Manuel O. Bustos, Roberto E. Rivollier, Eduardo A. Schiaffino, Héctor H. Luna y Oscar M. Crippa.

El 1 de marzo, comenzó la actividad aérea y terrestre del CEPAC 74.

Por Orden de Operaciones N°3/74, el 30 de abril, dos escuadrillas de MS-760 despegaron hacia la VII Brigada Aérea a fin de realizar cobertura aérea de la Terminal Baires al día siguiente. Integraban las formaciones el mayor Velasco y el alférez Cotigliolo (E-209); el teniente Testa y el alférez Luna (E-206); el primer teniente Perondi y el alférez Rivollier (E-218); el capitán Cambiaso y el alférez Robles (E-238); el teniente Mir González y el alférez Pereyra (E-207); y el teniente Palaver y el alférez Treu (E-245). Cumplida la tarea controlada por el CIC del GIVA, regresaron a Mendoza, el 2 de mayo.

El 26 de junio, otras dos escuadrillas se desplazaron a Río Gallegos para intervenir en el Operativo “Orión” 1/74. Las integraban el mayor Velasco con el suboficial auxiliar Aguado (E-219); los alféreces Yebra y Costigliolo (E-204); el primer teniente Bonavía con el suboficial Montenegro (E-215); el teniente Jaureguiberry con el cabo principal Pizzoni (E-214); el primer teniente Perondi y el teniente López (E-227); el teniente Testa con el cabo primero Abrego (E-235); el primer teniente Catalá con los cabos primeros Mazzeo y Castillo (E-237); y el teniente Dorado con el técnico Moreno (E-243).

El 6 de agosto, en cumplimiento de la Orden de Operaciones 6/74, para participar en el desfile del Día de la Fuerza Aérea, desplegaron dieciséis MS-760 a Morón. Finalizado el evento, regresaron a Mendoza el 10. Encabezaba la formación la escuadrilla del capitán Cambiaso, completada por el teniente Palaver; el primer teniente Fernández, y los alféreces Ballesteros y Arenas. El primer teniente Perondi desfiló al frente de la segunda, seguido por el teniente Testa, el teniente Jaureguiberry, y los alféreces Ratti y Bianco. La tercera escuadrilla iba al mando del primer teniente Catalá, acompañado por el teniente Dorado, el primer teniente Bonavía, y los alféreces Pérez y Luna. La última escuadrilla fue liderada por el primer teniente Centeno secundado por los tenientes Mir González y Díaz, y los alféreces Benavente y Navarro.

Entre el 13 y el 20 de septiembre, el Escuadrón Operativo se trasladó a Mar del Plata y cumplió la primera campaña de tiro aire-aire.

Con motivo de los festejos de la Semana de Aeronáutica, dos escuadrillas de ese escuadrón desplegaron el 17 de octubre a la II Brigada Aérea; participaron con demostraciones de tiro y acrobacia en los distintos actos organizados. La delegación estuvo al mando del mayor Velasco y compuesta por los primeros tenientes Bonavía, Catalá, Perondi y Fernández; y los tenientes Testa, Dorado y Díaz. Cuando estaba previsto el despliegue, un gran frente de tormenta se encontraba entre Junín y Río Tercero, con topes superiores al techo operativo de los Morane, con desplazamiento hacia Córdoba. El mayor Velasco decidió no hacer escala en Río IV sino eludirlo por Villa Dolores haciendo escala en la EAM, pues los aviones estaban sin tanques externos para la demostración de acrobacia, y la autonomía era marginal.

Al llegar a la EAM también estaba próximo a llegar el frente, precedido por una fuerte línea de turbonada. Se recargaron de combustible de inmediato los 6 aviones y se continuó en vuelo rasante, en forma paralela y prácticamente rozando la nube rotor, cuya ubicación prácticamente coincidía con la ruta a Paraná. Alcanzaron a llegar a la II Brigada Aérea apenas 5 minutos antes que la tormenta, cuya intensidad ocasionó roturas en los aviones A-4B estacionados que habían llegado justo antes, los que debieron lamentar además una eyección por descontrol en vuelo por excesiva turbulencia.

Nuestros mecánicos, demostrando un gran espíritu profesional, decidieron permanecer dentro de los Morane estacionados, parados sobre los frenos, soportando lluvia fuerte, rayos y granizo, para evitar que los vientos huracanados desplazaran los aviones y produjeran roces entre ellos, como desgraciadamente les sucedió a los A-4B. Efectuadas las prácticas y una excelente demostración de acrobacia en formación, las escuadrillas de Morane regresaron sin novedad el 27 a Mendoza con escala en Villa Reynolds.

Entre el 3 y el 12 de diciembre, los escuadrones MS-760 se desplazaron a Mar del Plata. Se cumplió la segunda campaña de tiro aire-aire, en especial el adiestramiento previsto para los alumnos del CEPAC que finalizarían el curso el 17 de ese mes.

El 30 de diciembre, el teniente Hernán J. Jaureguiberry, acompañado por el Técnico II Ricardo Moreno, mientras despegaba de Río Cuarto con el E-214 para iniciar un vuelo de mantenimiento y posterior traslado a Mendoza, sufrió un incendio a bordo incontrolable. El reactor se estrelló y fallecieron ambos tripulantes.

## 1975

Se hizo cargo de la unidad el brigadier Norberto J. Sciutto y del Grupo Operaciones 4, el comodoro Guillermo S. Palacio.

Al frente de los escuadrones MS-760 estaban el mayor Carlos G. Velasco y el capitán Rubén G. Zini. Los cargos de instructores de vuelo fueron cubiertos por los primeros tenientes Alberto A. Catalá, Juan C. Bonavía, Enrique R. Centeno, Jorge O. Fernández, Luis A. Puga, Carlos A. Tomba, Marcos G. Martínez, Jorge A. Testa, Horacio Mir González; y el teniente José M. Bianchi.

Fueron destinados a realizar el CEPAC el teniente Jorge A. López; y los alféreces Mario F. Gómez, Normando Costantino, José D. Vázquez, José L. Gabari Zoco, Juan L. Micheloud, Oscar E. Lester, Alberto A. Maggi, Daniel L. Herlein, Eduardo González, Rafael I. Márquez, Daniel F. Manzotti, Alejandro G. Brown, Jorge D. Senn, Ernesto R. Ureta, Alberto J. Filippini, Ernesto B. Raffaini, Jorge N. Juárez, Oscar E. Berrier, Juan C. Franchini Allasia y Carlos Papis. Durante este año, además, efectuó el curso el mayor Ángel G. Toribio.

La instrucción teórica comenzó el 20 de febrero; y el 9 de marzo, la práctica en vuelo.

Del 15 al 20 de abril, el Escuadrón Operativo desplegó a Tandil. Operando desde esa base, realizó el primer ejercicio de tiro aire-aire del año en el área marítima comprendida entre la Laguna Mar Chiquita y el Faro Querandí. Participaron los mayores Velasco y Ángel G. Toribio; los primeros tenientes Catalá, Centeno, Fernández, Puga, Martínez y Mir González; los tenientes Bianchi y Osvaldo Machinandiarena; y el alférez Velasco.

Por orden del Comando de Operaciones Aéreas, el 30 de abril se desplazaron a Morón las escuadrillas Tucán y Rata que estaban integradas por el mayor Velasco; los primeros tenientes Catalá, Fernández, Martínez y Tomba; los tenientes Bianchi y López; y los alféreces Gerardo R. Vaccaro, Franchini Allasia, Brown, Gómez y Berrier. Regresaron el 2 de mayo.

Con motivo del centenario del nacimiento del ingeniero Jorge Newbery, el 28 de mayo se realizó una formación y un desfile aéreo en el que participó un escuadrón de MS-760.

El 25 de agosto, mientras cumplían un tema de acrobacia en formación en proximidades de Tunuyán, colisionaron el E-238, tripulado por el primer teniente Fernández como piloto y el alférez Brown como copiloto, y el E-236, con el alférez Gómez como piloto y el primer teniente Tomba como instructor. Los tripulantes resultaron ilesos y las aeronaves tuvieron un 14% y un 10% de destrucción, respectivamente.

Del 19 al 27 de noviembre, los escuadrones MS-760 desplegaron a Tandil y se impartieron los temas de tiro aire-aire a los alumnos de la Escuela de Caza en la zona marítima frente a Mar Chiquita. Con esta instrucción, se completó el programa del CEPAC 75. El 3 de diciembre se realizó la ceremonia de egreso.

Entre el 3 y el 10, la escuadrilla del primer teniente Centeno, constituida por el teniente Bianchi y los alféreces Costantino y Franchini Allasia, fue a la EAM e intervino en el Operativo "Orión".

## 1976

El brigadier José C. González Castro asumió el comando de la Brigada; y el comodoro David E. Giosa, el Grupo Operaciones 4. Este año, se reorganizaron dos escuadrones al mando del vicecomodoro Juan Manuel Correa Cuenca; y como jefes de operaciones de los escuadrones se nombraron a los capitanes Alejandro C. Torales y Carlos A. Oliva.

Como instructores de vuelo se desempeñaron los primeros tenientes Enrique R. Centeno, Juan C. Bonavía, Marcos G. Martínez, Carlos A. Tomba, Jorge A. Pierini, Valentín Acosta, Raúl A. Gambandé, Carlos A. Maffei y Horacio Mir González; y los tenientes José M. Bianchi y Osvaldo R. Battioni.

Fueron destinados a la Escuela de Caza como alumnos los tenientes primeros de la Fuerza Aérea Uruguaya, Oscar Lumillo, Ariel Niemman y de la Fuerza Aérea del Paraguay, César Alfonso; y los alféreces argentinos, Manuel R. Guñazú, Horacio H. Bosich, Germán A. Cainzos Villar, José L. Lugo, Julio C. Lombardi, Marcelo E. Puig, Alfredo V. Alessi, Antonio J. Mauad, Carlos A. Esteban, Fausto Gavazzi, Mario B. Dutto, Carlos M. Sellés, César F. Román, Daniel L. Barrera, Eduardo V. Álvarez, Carlos E. Perona y Alfredo E. Ezcurra. Y los alféreces Héctor L. Cáceres, Augusto M. Brunacci, Carlos E. Cachón, Ricardo C. Fasani, Ricardo A. Sproviero, Juan D. Heredia, Carlos P. Ballesteros y Juan C. Delgado de la misma Promoción tenían que hacer espera al año próximo y volarían como adscriptos.

Volaron como adscriptos: el brigadier González Castro; el comodoro Giosa; el mayor Carlos G. Velasco; el capitán Francisco V. Alonso; el primer teniente Hernán A. Daguerra; el teniente Osvaldo Machinandiarena

Este grupo de alféreces imbuidos del espíritu cazador se reunieron todos a pasar la noche anterior a su presentación en la ciudad en la casa de la familia Dutto (les habían dicho que no había lugar en el Casino de Oficiales pero podían usar las reservas del Hotel San Martín, en aquel entonces un 4 estrellas) y al día siguiente en una perfecta formación de vehículos por la ruta 40, yendo para la IV Brigada comenzaron a "tijeretear", maniobra vista por entonces Cap Jorge A. Godoy, a quien tuvieron que presentarse y recordarles las medidas de tránsito y comportamiento, a posteriori los instructores los pasearon en paños menores por los caminos más polvorientos de la unidad.

El 2 de febrero comenzó la instrucción teórica y el 18 la práctica en vuelo.

El 22 de marzo una flota de 3 aviones, artillados con ametralladoras desplegaron a Moreno en apoyo a operaciones tácticas de apoyo de fuego e interceptación de móviles aéreos; retornando los primeros días de abril.

El 26 de marzo, por orden superior, once instructores del Escuadrón MS-760 fueron destinados a ocupar cargos extrainstitucionales. El alejamiento afectó el normal desarrollo de los cursos que se suspendieron hasta nueva orden.

El 29 de marzo, se reinició la actividad con sólo el 10% del personal de instructores. La situación fue mejorando a medida que se reintegraban los primeros tenientes Maffeis, el 20 de abril; Gambandé, el 29; Acosta, el 18 de mayo; y Pierini, el 28 de junio.

El 8 de julio, por orden del Comando de Operaciones Aéreas se trasladaron a Morón seis MS-760 artillados con ametralladoras, a fin de realizar patrullaje y cobertura aérea en la zona del Gran Buenos Aires. Regresaron al día siguiente.

El Escuadrón de MS-760 planificó una navegación táctica de instrucción a Río Cuarto - Reconquista - Paraná - Mariano Moreno - Río Cuarto y regreso. Despegó el 13 de septiembre. Pernoctó en Paraná. Al día siguiente, antes de aterrizar en la VIII Brigada Aérea (Mariano Moreno), practicó un ataque y tiro aire-tierra en el polígono de Mazaruca. Uno de los aviones se quedó en Río Cuarto para que le cambiaran el parabrisas que, durante el vuelo, se había roto al chocar contra un pájaro.

El 3 y el 4 de octubre, con pernocte en Morón, el escuadrón realizó una navegación similar en la ruta Neuquén - Comandante Espora - Morón - Mar del Plata - Tandil - Reynolds y regresó a Mendoza.

En la última quincena de noviembre, el escuadrón desplegó a Tandil y, operando desde ese aeródromo, cumplimentó los temas de tiro aire-aire en la zona de Mar Chiquita.

El 6 de diciembre, se realizó la ceremonia de egreso del CEPAC 76. Finalizado el acto, se recibió la orden de concurrir individualmente a la misa que se efectuaría en la ciudad de Mendoza, en conmemoración del día de la Virgen de Loreto el 10 de diciembre. Cada uno de los alumnos pensó que los otros concurrirían y que, si él no iba, pasaría desapercibido. Desgraciadamente, todos tuvieron la misma idea. Al quedar en evidencia, debieron despedirse de la unidad con una sanción.

## 1977

El brigadier González Castro continuó al frente de la Brigada. El comodoro Augusto J. Hughes fue designado jefe del Grupo Operaciones 4 y el vicecomodoro Correa Cuenca permaneció como jefe de los escuadrones MS-760. Los capitanes Alberto Kajihara y Alfonso Ruggiero se desempeñaron como jefe de Operaciones de cada escuadrón.

Fueron instructores de vuelo el capitán Jorge E. Baravalle; los primeros tenientes Jorge R. García, Carlos A. Maffeis, Jorge C. Dellepiane, Guillermo R. Siri, Eduardo A. Gómez y Carlos A. Musso; los tenientes Jorge R. Gatti, Jorge A. López y Roberto L. Benavente.

Alumnos: subteniente Carlos Jara, de la Fuerza Aérea Peruana; alféreces Luciano Guadagnini, Fausto Gavazzi, Héctor L. Cáceres, Ricardo A. Sproviero, Augusto M. Brunacci, Carlos E. Cachón, Carlos P. Ballesteros, Ricardo C. Fasani, Juan C. Delgado, Jorge M. Reta, Raúl A. Federico, José E. Garrido, José L. Ardiles, Mario M. Callejo, Ángel M. Villamil, Carlos A. Antonietti, Danilo R. Bolzán, Héctor H. Sánchez, Mario Baeza, Héctor R. Carvajal y Antonio Beatrice.

La V Brigada Aérea solicitó un MS-760 para que los instructores les mostraran a los alféreces recién incorporados los circuitos de pista y sectores de vuelo, previo al primer vuelo solo en A-4B. Como dichos oficiales habían finalizado recientemente el CEPAC, estaban habilitados en Morane. Entre ellos, se encontraban los alféreces Germán A. Cainzos y José L. Lugo a quienes, el 9 de febrero, se les ordenó trasladar el MS-760 E-246 de Mendoza a Villa Reynolds. En proximidades de Huinca Renancó, al efectuar un rizo a baja altura, impactaron contra el suelo y fallecieron.

Entre el 1 y el 31 de marzo se impartió el curso de instructores a los nuevos pilotos destinados para tal fin. Los planes y programas de instrucción, y los desfiles y pasajes dispuestos por el Comando de Operaciones se cumplieron sin inconvenientes.

Como se indicó en la organización, el subteniente Jara de la Fuerza Aérea Paraguaya integraba el escuadrón. El capitán Baravalle, ahora su instructor de vuelo había sido su jefe de Compañía en el Cuerpo de Cadetes. Esta coincidencia ayudó a entablar una relación amistosa con la madre del piloto extranjero cuando llegó a Mendoza para visitar a su hijo. La señora Jara, viuda de un ex comandante de la Fuerza Aérea Paraguaya, fallecido en un accidente aéreo, durante su estadía, sugirió la idea de que el escuadrón efectuara una navegación a Asunción. Al regresar a su país, compartió la inquietud con las autoridades aeronáuticas que, de inmediato, cursaron la invitación para participar en los actos del aniversario de la fundación de Asunción, el 15 de agosto. Gracias a esa gestión, casi familiar, el Escuadrón desplegó con nueve MS-760 y un C-47 de apoyo, y tomó parte en los festejos. El 17, tras cumplir la programación ordenada, regresó sin novedad.

Durante noviembre, en Mar del Plata, se desarrollaron los temas de tiro aire-aire contemplados en los planes de instrucción. En su ejecución, se consumieron las horas de vuelo asignadas para el año, por lo que se debió solicitar un incremento de doscientas horas para terminar la programación anual. Incremento que fue autorizado por el comando.

## 1978

El brigadier José C. González Castro continuó conduciendo la Brigada; y el comodoro Juan J. Ahets Etcheberry reemplazó al comodoro David E. Giosa en la jefatura del Grupo Operaciones 4.

Los escuadrones MS-760 estuvieron a cargo de los mayores Pablo J. Solaberrieta y Norberto I. Razquín. Los cargos de instructores fueron ocupados por: capitanes Jorge E. Baravalle, Héctor H. Hidalgo Garzón, Jorge R. García y Fernando A. Castellano; primeros tenientes Jorge O. García, Eduardo A. Gómez, Guillermo R. Siri, Mario J. Caffaratti, Luis A. Demierre, Carlos A. Musso, Carlos A. Moreno, Roberto L. Benavente y Jorge A. López; y teniente Daniel F. Manzotti.

Cursaron la Escuela de Caza los alféreces Omar J. Castillo, Hernán E. Chionetti, Gustavo E. Aguirre Faget, Ricardo Fischer, Juan D. Bernhardt, Pedro I. Bean, Raúl E. Cordini Brunner, Sergio G. Mayor, Daniel A. Paredi, Miguel A. Cruzado, Gustavo E. Graziani, Fernando Robledo, Jorge G. Braun, Héctor R. Volponi, Daniel R. Justet, Fernando L. Masserini, Daniel A. Jukic, Alfredo R. Gismondi, Rafael J. Hernández, Oscar A. Renz, Vicente L. Autiero, Mario V. Nívoli, Luis R. Tufiño, Francisco E. Vera, Alcides T. Russo y Gabriel Debenedetto. Volaron como adscriptos: brigadier González Castro, comodoro Ahets Etcheberry y vicecomodoro Correa Cuenca.

El 10 de mayo, en el Campo de Tiro Las Lajas, con motivo de una demostración de fuego realizada con aviones de distintas unidades de combate de la FAA, el Escuadrón Operativo participó con una escuadrilla que efectuó el lanzamiento de cohetes T-10.

El 25 de mayo, una escuadrilla participó del desfile aéreo realizado en Mendoza. El 30, otra actuó en el Campo de Tiro Antuna durante el ejercicio de comprobación de armamento realizado por el Comando de Operaciones Aéreas.

En Colonia Segovia, ingresando al circuito de aterrizaje de la unidad, el martes 13 de junio se precipitó a tierra el MS-760 matrícula E-239 falleciendo sus tripulantes: alférez Francisco E. Vera y el instructor, primer teniente Eduardo A. Gómez.

Casualmente esa misma mañana del martes 13, apenas tres horas antes se había accidentado en el primer turno un A-4C (C-306) de la unidad, destruido por eyección al plantarse el motor en tiro aire-tierra en el cercano campo de tiro de Las Lajas.

Dos escuadrillas se trasladaron a la III Brigada Aérea, el 9 de agosto, para participar en los actos conmemorativos del aniversario de la FAA y regresaron el 11.

El 5 de septiembre, una escuadrilla del Escuadrón Operativo desplegó a Río Gallegos con el objeto de verificar la operación en aeródromos montados en rutas nacionales próximas a esa ciudad y a Río Turbio. Entre el 16 y el 20 de octubre, y entre el 17 y el 22 de noviembre, dos escuadrillas desplegaron, nuevamente, a Río Gallegos. Operaron en los aeródromos ubicados sobre las rutas nacionales; además, efectuaron reconocimientos en la zona.

El 30 de noviembre, en la localidad de Jocoli, se estrelló el MS-760 E-238 falleciendo su piloto alférez Hernán E. Chionetti.

En cumplimiento de la Orden de Operaciones Aymount CATOS 78, la totalidad del Escuadrón Operativo desplegó a Río Gallegos donde continuó su adiestramiento en la zona hasta el 24 de diciembre.

En esta fecha, en que fue aceptada la mediación papal, regresó a Mendoza, excepto dos escuadrillas que permanecieron hasta los primeros días de enero, cuando se ordenó su repliegue a la unidad.

## 1979

El brigadier Augusto J. Hughes reemplazó al brigadier González Castro en el comando de la Brigada. El Grupo Operaciones 4, conducido por el comodoro Ahets Etcheberry, tuvo como jefes de los escuadrones MS-760 a los mayores Norberto Razquín y Raúl Quiroga; como instructores, a los capitanes Jorge R. García y Jorge O. García; a los primeros tenientes Carlos A. Moreno, Luis A. Demierre y Jorge A. López; y a los tenientes José D. Vázquez, Daniel F. Manzotti, José L. Gabari Zoco, Carlos M. Sellés, Daniel L. Herlein y Eduardo González.

En este año, la Escuela de Caza se desarrolló en dos tandas. En la primera, realizaron el curso los alféreces Néstor F. Brest, Carlos M. Echevarría Martínez, José E. Papávero, Belisario J. Sanabria, Oscar A. Bergia,

Miguel A. Giménez, Jorge E. Casco, Alberto O. Gabrielli, Jorge A. Menaier, Luis A. Cervera, Roberto E. Romero, Omar A. Poza, Jorge R. Ibarlucea, Juan A. Macaya, Fernando Klix Berrotarán, Alberto L. Carnelos, Carlos D. López y Héctor S. Furios. En la segunda, los alféreces Roberto H. Giorgio, Juan J. Arrarás, Elvio R. Brito, Juan C. Cooke, Luis M. Cismondi, Carlos J. Castillo, Fernando D. Seigneur, Carlos A. Rinke, Daniel O. Valente, Daniel O. Méndez, Jorge A. Bono, Mario F. Roca, Juan D. Vidaechea, Daniel E. González, Eduardo J. de Ibáñez, Alfredo Caballero, Daniel E. Gálvez y Gerardo L. González Ramos.

Volaron como adscriptos el brigadier Hughes y el comodoro Ahets Etcheberry.

El 19 de febrero, se presentaron los dieciocho alféreces del primer curso. El 21, iniciaron la instrucción teórica y el 19 de marzo, la actividad aérea.

El 5 de abril, los alumnos volaron el "solo". El acontecimiento se celebró con una ceremonia a la que concurrieron el jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones, brigadier Oscar N. Caeiro; el director del Liceo Militar General San Martín; y representantes de otras unidades de la FAA. Se izó el banderín del sistema MS-760; el mayor Razquín pronunció palabras alusivas; los instructores entregaron el pañuelo del Escuadrón a sus alumnos. Posteriormente, se sirvió el tradicional asado criollo en el casino de oficiales.

Un escuadrón se desplazó a Río Cuarto el 6 de junio y cumplió el Operativo "Imperio" que consistió en salidas de tiro aire-tierra en el Campo de Tiro La Cruz. El 15, fue relevado por el otro escuadrón. El 25 replegó a Mendoza efectuando a su arribo un pasaje en formación sobre la Brigada.

El 9 de Julio, con motivo de la celebración de la fecha patria, dos escuadrillas de MS-760 desfilaron sobre Mendoza.

Para analizar la futura realización de temas de táctica aire-tierra, el 9 de agosto, una escuadrilla cumplió una navegación nocturna a Río Cuarto; desde allí, navegaciones tácticas a Tandil, a Santa Rosa y regreso a Río Cuarto, con escalas en cada punto. La última etapa Río Cuarto - Mendoza se efectuó realizando un pasaje sobre el Campo de Tiro Táctico Antuna.

El 7 de agosto, los escuadrones MS-760 desplegaron a La Rioja para intervenir en el acto central del aniversario de la FAA.

El 10 de septiembre, se recibió el primer MS-760 remotorizado con las turbinas Marboré VI-J en lugar de los Marboré II C3. La sustitución de los motores continuó en 1979 y 1980.

Entre el 24 de septiembre y el 8 de octubre, los escuadrones desplegaron a Mar del Plata para finalizar el programa del CEPAC I/79 con los temas de tiro aire-aire. El repliegue se efectuó con una escala en Santa Rosa (La Pampa). Antes de aterrizar en El Plumerillo, los escuadrones pasaron formados sobre la Brigada. En la plataforma, se presentaron al comandante de Operaciones Aéreas que se encontraba de inspección. Los integrantes de este curso realizaron la ceremonia de egreso el 12 de octubre.

El 14 de octubre, un escuadrón desplegó a Río Gallegos cumpliendo la Orden del Comando de Operaciones para prácticas en el área austral. El 17, fue remplazado por el otro, que a su vez regresó a Mendoza el 20.

Entre el 18 y el 22 de octubre, se tomaron los exámenes teóricos y de cabina ciega a los dieciocho alféreces afectados al segundo curso, quienes se habían presentado el primero de este mes. El 23 iniciaron la instrucción aérea.

El 19 de octubre, el primer teniente Moreno se fue de pase a la VI Brigada Aérea y el 22, el teniente Herlein se incorporó como instructor.

El 24 de octubre, una delegación de la Escuela de Aviación Naval visitó las dependencias del grupo y recibieron una exposición sobre la actividad de la Escuela de Caza.

El 9 de noviembre, efectuaron el primer vuelo solo los alumnos del CEPAC II/79. Para la Semana de Aeronáutica, el 10, una escuadrilla ofreció una exhibición de acrobacia en Mendoza.

## **1980**

El brigadier Augusto J. Hughes continuó al frente de la Brigada; el vicecomodoro Enrique M. Carbó Bernard reemplazó como jefe del Grupo Operaciones 4 al comodoro Juan J. Ahets Etcheberry, que había sido designado agregado aeronáutico en Gran Bretaña. Como jefes de los escuadrones MS-760 fueron nombrados los mayores Norberto I. Razquín y Jorge G. Recalde.

Instructores de vuelo: capitanes Eduardo J. Remersaro y Guillermo H. Brandi; primeros tenientes Luis

A. Demierre, Víctor F. Soler, Eduardo D. Almoño, Pablo A. Keppler, José D. Vázquez, Daniel F. Manzotti, Carlos M. Sellés, José L. Gabari Zoco, Eduardo González y Daniel L. Herlein.

Alumnos: alféreces Gerardo G. Isaac, Alfredo J. Vázquez, Gustavo A. Falavigna, Rubén M. Vottero, Carlos A. Codrington, Julio C. Lugea, Hugo E. Gómez, Guillermo A. Martínez, Pedro G. Gerez, Jorge A. Sarli,

Guillermo A. Dellepiane, Héctor A. Faggi, Mario R. Páez, José C. Pennacchio, Néstor A. Luoni, Enrique L. Peluffo, Leonardo S. Carmona, Fernando J. Trigueros Conde, Jorge N. Barrionuevo, Pablo J. Suárez, Aldo R. Torino, Roberto H. Giorgio, Fernando D. Seigneur, Juan C. Cooke, Luis M. Cismondi, Juan

J. Arrarás, Carlos A. Rinke, Elvio R. Brito, Carlos J. Castillo, Atilio V. Zattara, Daniel O. Valente, Jorge A. Bono, Daniel E. González, Eduardo J. de Ibáñez, Daniel E. Gálvez, Mario F. Roca, Juan D. Vidachea, Daniel O. Méndez y Gerardo L. González Ramos.

Un escuadrón se trasladó a Río Gallegos con seis aviones el 23 de febrero. Los días 24 y 25 operó en aeródromos de campaña instalados en tramos de rutas; y realizó, además, navegaciones tácticas. El 26, se produjo el relevo del escuadrón; el nuevo equipo realizó los mismos temas hasta que regresó a Mendoza el 29.

El 14 de abril, ambos escuadrones cumplieron en Mar del Plata los ejercicios aire-aire de los cursantes del CEPAC II/79 del año anterior. Estos alumnos egresaron, el 30 de mayo, con la ceremonia tradicional.

El 25 de abril, comenzó la instrucción teórica del CEPAC/80; y el 28 de mayo, la aérea.

El 25 de mayo, una formación de nueve Morane desfiló sobre la ciudad de Mendoza y una escuadrilla sobre Santa Rosa (Mendoza).

El 29 de mayo, Día del Ejército Argentino, una escuadrilla efectuó un pasaje sobre la Guarnición Mendoza en el momento de iniciarse la ceremonia.

Los escuadrones MS-760 desfilaron con doce aviones, el 20 de junio, sobre Guaymallén, donde juraban a la Bandera los soldados de la unidad.

En la ceremonia del vuelo solo de los alumnos del CEPAC/80, el 27 de junio, habló el mayor Recalde; se entregaron los pañuelos y se ofreció un almuerzo criollo en el casino de oficiales.

El 9 de Julio, al finalizar el Tedeum en la Basílica de San Francisco, un escuadrón de doce aviones realizó un pasaje. Otro tanto, el 10 de agosto para el Día de la Fuerza Aérea, sobre la Brigada; el 17, sobre el Cerro de la Gloria, con motivo del 130° aniversario de la muerte del General San Martín. En este último caso, con nueve MS-760. Para colaborar con el festival aéreo organizado por el Aeroclub Rivadavia, el 28 de agosto, una escuadrilla ofreció una exhibición acrobática.

Del 9 al 12 de septiembre, el Escuadrón Operativo intervino en el gran Operativo “Golondrina” organizado para toda la aviación de combate por el Comando de Operaciones Aéreas. Se cumplieron catorce misiones, de las cuales, en seis se lanzó armamento de guerra en el campo de tiro Antuna.

El 18 de octubre, una escuadrilla participó en el festival aéreo realizado en la unidad, con motivo del cierre de la Semana de Aeronáutica.

El 19 de diciembre, finalizó el curso y egresaron los alumnos del CEPAC/80.

## 1981

Se desempeñó como jefe de la unidad el brigadier Ernesto H. Crespo; al frente del Grupo Operaciones 4, el comodoro José A. Juliá.

El mayor Raúl Quiroga ocupó la jefatura del Escuadrón MS-760. Como instructores fueron nombrados los capitanes Eduardo D. Almoño y Aldo L. Trevisani; los primeros tenientes Álvaro L. Pérez, Normando Costantino, Juan C. Delgado, Víctor F. Soler y Daniel L. Herlein; y los tenientes Juan A. Macaya y Oscar A. Renz. Cursaron la Escuela de Caza los alféreces Héctor A. Hernández, Alejandro J. Botana, Gabriel R. Marina, Osvaldo H. Bisero, Raúl A. Goudaille, Rubén E. Lianza, Héctor R. Palacio, Víctor H. Gutiérrez, Eduardo S. Adaglio, Alejandro L. Bustos, Marcelo Velázquez, Enrique V. Amrein, Roberto C. Prior, Luis A. Turinetti, Guillermo C. Juliá, Enzo M. Mignogna, Pedro J. Tur Baigorri, Jorge L. Morera, Aldo E. Antes, Arturo D. Spiritoso Wauthier y Walter E. Collado.

El 11 de febrero, a 22 kilómetros al sur de Uspallata, mientras efectuaba un tema de vuelo bajo, el MS-760 E-218 impactó en una elevación del terreno falleciendo sus tripulantes, el vicecomodoro Norberto I. Razquín y el teniente Carlos M. Echevarría.

El 9 de marzo, comenzaron las clases teóricas; y el 19, la actividad aérea. El 15, durante la ceremonia de conmemoración del aniversario de la Brigada, un escuadrón realizó un pasaje.

Entre el 1 y el 10 de abril, el Escuadrón Operativo se trasladó a Mar del Plata para cumplir los temas de tiro aire-aire.

## 1982

El brigadier Ernesto H. Crespo y el comodoro José A. Juliá continuaron comandando la IV Brigada Aérea y el Grupo Operaciones 4, respectivamente.

El mayor Carlos A. Morillo ocupó la jefatura del Escuadrón MS-760. Como instructores de vuelo se desempeñaron el capitán Aldo L. Trevisani; los primeros tenientes Oscar E. Lester y Juan C. Delgado; los tenientes Oscar A. Renz, Fernando D. Seigneur, Daniel O. Méndez, Juan A. Macaya, Fernando Klix Berrotarán, Jorge A. Bono y Atilio Zattara.

Fueron nombrados para cursar la Escuela de Caza los alféreces Claudio V. Varando, Carlos Maroni, Héctor A. Ascazuri, Mauricio E. Pelliza, Ramón A. Salinas, Daniel R. Estévez, Antonio V. Sacco, Sergio H. García, Fernando L. Nieto, José M. Mollano, Percy J. Ryberg, Gabriel I. Cormack, Oscar A. Varela, Ricardo A. Pano, Eduardo E. Gaspari, Raúl H. Paz, Luis A. Briatore, Alberto J. Ciechowski, Daniel H. Hernández, Fernando L. Joffre y Omar F. Elías.

## Los MS-760 en el Conflicto del Atlántico Sur

Igual que en las restantes unidades de la FAA, el conflicto de Malvinas alteró el desarrollo de los planes de la Escuela de Caza. Los titulares de la IV Brigada y del Grupo Aéreo fueron designados para ocupar cargos de gran responsabilidad en el Comando de la Fuerza Aérea Sur, que soportaría el peso de las operaciones aéreas ofensivas. Los MS-760, por su limitado radio de acción y velocidad, fueron asignados al Comando Aéreo de Defensa, que destacó una sección como caza helicópteros en la BAM Mar del Plata, por donde se apreciaba que podían ingresar fuerzas especiales.

No fue ésta, sin embargo, la actuación más destacable de este noble sistema de armas de adiestramiento, sino su contribución previa, representada como el fruto de la instrucción impartida a camadas de cazadores: la intensidad, las exigencias, la férrea disciplina, los principios éticos y morales, el ejemplo, las habilidades adquiridas a través de la práctica y la mística que supieron transmitir los instructores a bordo de los Morane Saulnier 760 París; todo esto permitió forjar una elite de pilotos de combate, savia vivificante de la FAA, que si bien existía ya en la especialidad, gracias a ellos, pudo ser transmitida como un dogma.

El resultado de esa mística, tras el conflicto, traspasó los límites nacionales y trascendió al mundo:

*Sereno y valiente piloto de caza, hoy reconocen tu estirpe de raza. Tras años y años de grises auroras, si no es por la guerra, no llega tu hora.*

Prueba irrefutable: un elevado porcentaje de los pilotos combatientes de Malvinas recibieron instrucción en la Escuela de Caza; y la mística, el arrojo y el valor que hicieron gala fueron aspectos de la religión que les inculcaron sus instructores y, más tarde, los grupos aéreos donde estuvieron destinados. Descendían de los “viejos cazadores”, desde el inolvidable comodoro Soto hasta una pléyade de veteranos, para quienes el amor a la Patria, el juramento a su Bandera, el honor y el saber morir por sus creencias eran más que un mero formulismo o declamación de compromiso momentáneo.

Sin haberse acordado, ni siquiera insinuado, que el espíritu de entrega era el principio básico de la Escuela, ese espíritu primó sobre cualquier otro valor, más allá del desafío de superación profesional indispensable en una institución que necesita, en sus cuadros, imaginación, conocimiento y empuje. Como alguien dijo, alguna vez: “Quizás, nadie sepa que tu vida inspira sagrados ideales que ya nadie mira”.

Para el alférez que deseaba ser cazador, se le reclamaba una entrega total a la instrucción en tierra y en vuelo. No había tiempo para otros menesteres, sobre todo los particulares, si se aspiraba a transitar con éxito los meses del curso. Los alumnos debían tener una convicción firme y una voluntad férrea para sobrellevar la carga y aceptar voluntariamente el esfuerzo que se les exigía y que les aconsejaba, incluso, que contrajeran matrimonio a la finalización del curso. Como en un verdadero sacerdocio, estaban dedicados a su formación y perfeccionamiento, en tierra y en vuelo, desde el alba hasta la medianoche, de lunes a lunes, semanas tras semanas, meses tras meses, hasta cumplir los requisitos: **“SER MAS”**