

## **LOS INCONDICIONALES “RADARISTAS”**

**(Por Comodoro (R) Luis A. BRIATORE – Aviador Militar – Piloto de Caza Interceptora - Promoción 47 de la EAM)**

### **Un eficiente equipo de trabajo**

Como caza interceptor, sería desagradecido si no dedicáramos cuantos párrafos con una distinción especial a los “operadores radar” que nos guían en el aire con maestría, junto a los “mecánicos” y el personal que hace posible que el radar de vigilancia opere de manera permanente.

A cualquier punto del país, donde haga falta, es transportado por dos Hércules C-130. Al descargarlo por la rampa de la chancha, llegan las partes del radar, hasta ese momento irreconocible. Lo conforman diferentes módulos, algunos son posible de moverlos sobre cuatro ruedas.

Sin perder tiempo lo trasladan hacia el lugar elegido o “sitio radar”. Punto de emplazamiento el que fue analizado previamente. Para tal estudio se tuvieron en cuenta las características del terreno y condiciones de propagación de las ondas electromagnéticas, determinando la coordenada de mejor cobertura radar. El punto elegido debe ser el centro de una zona libre de obstáculos y una posición elevada sobre el terreno, condiciones que permiten incrementar el espectro de detección.

Una vez que está armado y funcionando, comienza un camuflado contra las vistas, buscando que el radar pase totalmente desapercibido para evitar que sea destruido por el enemigo. La tarea más importante, es mantenerlo en servicio, objetivo que no resulta para nada sencillo en un entorno de campaña y de operación autónoma.

Un sensor de estas características, cuenta con diferentes componentes electrónicos y algunos mecánicos, combo que es completado por uno o dos generadores de energía eléctrica, además, de un potente aire acondicionado destinado a refrigerar diferentes equipos.

Por último, luego de armar y hacer girar una inmensa antena, comienzan a cumplir con la función específica asignada a un radar de vigilancia aérea, la que nos une a los pilotos de combate con los radaristas, la del control del aerospacio, detectando e identificando todo tipo de tránsitos, y en el caso de localizar un posible agresor, llevar adelante el guiado de la caza interceptora hacia la amenaza.

El radar al que nos referimos, es el móvil y proporciona información en tres dimensiones: distancia, acimut y elevación.

Esta antena que gira 360° H-24, en conjunción con el avión caza interceptor, son los protagonistas principales del combate aéreo.

### **El principal socio**

En la habilidad de suministrar claras instrucciones para un efectivo guiado, y de la percepción global de la situación, la que es observada en una enorme pantalla, el operador radar contribuye en la difícil decisión de lanzarnos al combate con ventaja, lograr la paridad antes del cruce cabina con cabina o dar instrucciones precisas de evitar la contienda.

Del trabajo en equipo, depende en gran parte el éxito de la misión, y también, la supervivencia de muchas tripulaciones en vuelo. Solo ellos son capaces de poner ojos en nuestras espaldas, alertándonos de una posible amenaza, la que aparece repentinamente, de cualquier cuadrante y con distinto grado de peligrosidad.

Dentro de una caja de metal, a una temperatura extremadamente baja, en completa oscuridad, totalmente concentrado y con la cabeza completamente metida en la pantalla de detección, provisto de un par auriculares y micrófono pegado a la boca, comunica mediante el uso de palabras cortas, la acción a ejecutar más conveniente, la que es cumplida de inmediato por un ansioso y excitado cazador: *“LASER”, vire fuerte por izquierda 270°, 2 bandidos a las 10 (código reloj), 20 ángeles (20.000 de altitud), 32 millas.*

### **La unión hace la fuerza**

Los pilotos interceptores guardamos un aprecio especial y mantenemos una estrecha relación con los integrantes de esta especialidad hermana. Con ellos convivimos muchos momentos operativos y de sana camaradería. Aun estando separados a muchas millas de distancia y sin vernos cara a cara, nos mantenemos fuertemente unidos a través de un fuerte lazo radial.

Una prueba de esta necesaria y fructífera unión, tuvo lugar en las Islas Malvinas durante el frío otoño de 1982. Por aquellos días, el radar 3 D de Puerto Argentino, operó durante toda la guerra, aun con varios intentos desesperados por parte de los ingleses por destruirlo y callarlo para siempre.

Lo intentaron sin éxito y en varias oportunidades, lanzando misiles antirradar. Gracias a la picardía criolla, fue posible mantener la operación continua de este primordial sensor. Si hay algo que quedó muy claro al concluir el conflicto, fue que sin el apoyo del Radar de Puerto Argentino, la cantidad de derribos y bajas propias, hubiesen sido mucho mayores.

### **Haciendo historia**

A bordo de dos Hércules C-130, el 2 de abril llega el radar “**Westinghouse AN/TPS-43**” a la Isla. Cuatro días después, el 6 de abril, fiel a su estilo, gracias al trabajo de solo 24 hombres, de inmediato el radar de vigilancia entró en servicio operativo, lo hizo en la primera posición de emplazamiento, ubicada en cercanías de la pista de Puerto Argentino.

Desde un comienzo, brindó apoyo H 24 en la navegación de las aeronaves afectadas al importante puente aéreo, principalmente logístico, en el que participaron tanto aviones civiles como militares, los que unían por aire de manera rápida y efectiva el continente con la isla.

A partir del “Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina”, el 1° de mayo de 1982, cambiaría la situación, el apoyo fue dirigido a los Hércules C-130 que vulneraban con osadía el bloqueo, y principalmente, a las escuadrillas de aviones de combate en aproximación al ataque a diferentes objetivos, y luego, durante el escape, una vez lanzado exitosamente el armamento sobre los blancos elegidos.

Otra de sus funciones, fue actualizar el estado de situación del campo de batalla, transmitiendo los movimientos de la flota en tiempo real al Centro de Información y Control Malvinas, información que derivaría en forma directa en acciones y decisiones tomadas por el Comandante de la Fuerza Aérea Sur – FAS y de los otros dos componentes.

La vigilancia aérea fue de tal importancia, que transformó al radar de Puerto Argentino en un elemento muy molesto para los colonialistas, convirtiéndose en un blanco prioritario a batir, señalado con insistencia por el preocupado comando inglés.

El heroico e inteligente accionar de nuestros radaristas, fue el principal impedimento para que el enemigo no lograra la ansiada “superioridad aérea”, situación que limitó significativamente la libertad de acción del enemigo.

Uno de los hechos a destacar, fue evitar el derribo de aviones de combate hacia y posterior al ataque, los que eran alertados al ser perseguidos por las PACs inglesas, suministrando información de cuadrante, velocidad, distancia y altura de la amenaza, ayudando a los pilotos argentinos a elegir el más conveniente modo de acción y rumbo de escape.

### **Operación Black Buck (Carnero negro)**

Los ingleses, buscaba con desesperación conseguir la superioridad aérea, hasta ese momento esquivada, con tal fin, planearon esta operación, la que contenía tres principales objetivos:

1. Impedir el uso de la pista de Puerto Argentino.
2. Cortar el abastecimiento de las tropas argentinas.
3. Impedir la vigilancia y control aeroespacial a las fuerzas argentinas.

Para ello planificaron una serie de ataques desde la ecuatorial Isla Ascensión, distante a 6500 km en línea recta. Misiones ejecutadas por aviones "Avro 698 Vulcan" de los Escuadrones N° 44, 50 y 101 de la RAF, los que en 28 años nunca habían participado de una misión real. Estos bombarderos pesados, serían reabastecidos en cada misión por 11 aviones Victor. Se trataba de misiones extremadamente complejas y exigentes, debido a la cantidad de reaprovisionamientos en vuelo y horas sobrevolando la inmensidad del Océano Atlántico.

La preparación y astucia de nuestros hombres, fue decisiva para neutralizar los efectos en cada ataque, ya que tanto la capacidad de detección del radar, como la operación de la pista de Puerto Argentino, se mantuvieron operativas durante toda la guerra.

### **Instinto protector**

Es digno de destacar, que el Radar Malvinas, operando en el núcleo de mayor riesgo, con la incertidumbre permanente de volar por los aires ante un certero ataque enemigo, por el impacto de un misil antirradar, se mantuvo parado firme y totalmente activo ante la constante amenaza. Con la espada de Damocles siempre en la cabeza, gracias a 45 héroes de overol azul, operaron H 24, sin interrupción durante toda la guerra.

Buscando silenciarlos para siempre, los invasores trataron de dejar ciega la vigilancia del cielo malvinense en tres ataques con misiles anti radar AGM-45 Shrike. El primero, el 28 de mayo sin consecuencias, en la madrugada del

31 de mayo, el que ocasionó algunos daños, y uno posterior, el 2 de junio, hechos sucesivos que pusieron en evidencia la dificultad para que sean vencidos y menosel de lograr cegarlos.

Todo fue gracias al profesionalismo y conocimiento técnico de los mecánicos, que lograron instalar un ingenioso sistema de corte de emisión desde la cabina operativa, y también, por la astucia de los controladores, los que al intuir en oportunidad el ataque de los Vulcan en plena fase de lanzamiento misil, silenciaban al radar durante los segundos más críticos. Con esta efectiva acción, lograron que los misiles del enemigo no impactaran de manera directa en el radar. Superado el ataque, y también el peligro, se aseguraron que nadie estuviese herido, para luego, abocarse de lleno al relevamiento de averías sufridas y reparación de las mismas.

La solución a los daños parciales sufridos durante el ataque del 31 de mayo llegó rápidamente, fue al día siguiente. El 01 de junio a las 13:30 hs, una chancha cazadora, un emblemático C-130 que vencía el bloqueo una vez más, luego de un largo y peligroso vuelo rasante, aterrizaba entregando una nueva guía de onda para cambiar la averiada durante el ataque del día anterior.

Una vez más quedaba evidenciada la habilidad y garra de los mecánicos, los que en poco tiempo pusieron el radar a funcionar. Solo estuvo fuera de servicio desde el 31 de mayo a las 05:47 hasta el 01 de junio a las 19:00 hs. En poco más de un día, estuvo nuevamente en servicio, manteniendo este estado de disponibilidad hasta que finalizara el conflicto.

### **Cronología de bombardeos y efectos deseados**

- **01 de mayo Black Buck 1-**
  - Inutilización de la pista de Puerto Argentino, lanzamiento de 9 toneladas de bombas que impactaron en diagonal.
    - **Cráter a un costado del eje de pista en la mitad de su largo, el que no impidió su utilización.**
  
- **04 de mayo Black Buck 2**
  - Inutilización de la pista de Puerto Argentino mediante el mismo tipo de ataque.
    - **Reguero de bombas en diagonal fuera de la pista y al Este.**

- **13 de mayo Black Buck 3**
  - Inutilización de la pista de Puerto Argentino.
    - **Misión abortada por meteorología.**
  
- **28 de mayo Black Buck 4**
  - Destrucción del radar TPS 43.
    - **Falla en el reabastecedor, misión abortada luego de cinco horas de vuelo.**
  
- **31 de mayo Black Buck 5**
  - Destrucción del radar TPS 43.
    - **Daños menores en sitio radar.**
  
- **03 de junio Black Buck 6**
  - Destrucción del radar TPS 43. Aterriza en Rio de Janeiro y el 10 de junio regresa a la Isla Ascensión.
    - **Apagado oportuno del Radar TPS 43 provoca el desvío del misil, impactando en el Director de Tiro de los cañones antiaéreos del sistema Skyguard perteneciente al Ejército Argentino, el que resulta destruido.**
  
- **11 de junio Black Buck 7**
  - Inutilización de la pista de Puerto Argentino.
    - **Se produjo lanzamiento sin causar daños.**

### **Operación Mikado (en japonés “La Puerta”)**

Además del vital e imbatible radar de Puerto Argentino en Malvinas, la Fuerza Aérea Sur - FAS, había distribuido otras unidades de manera estratégica, las que cubrían toda la costa patagónica con posibilidades de ataque por parte del enemigo, una de ellas, la de Río Grande, fue la que detectó un eco sospechoso en su enorme pantalla. Hecho que sucedió en horas de la madrugada del 18 de mayo. Se trataba de un movimiento aerotransportado, correspondiente a comandos británicos, los que volaban sobre el mar, en proximidad de la base aeronaval.

Un claro eco apareció sobre el agua, para luego ingresar al Norte de la Isla Tierra del Fuego. Se trataba de la última etapa de la frustrada **“Operación Mikado”**.

Este fue un plan británico ordenado por la Primer Ministra Margaret Thatcher en persona ante los reportes diarios, los que arrojaban importantes pérdidas, nunca imaginadas por el Reino Unido.

Irritada, ante los sucesivos resultados negativos, los que ponían en peligro el futuro político de un gobierno debilitado ante la opinión pública, y los riesgos de una derrota militar, inconcebible para el orgullo británico, la Primera Dama dio una clara y enérgica orden, la que escondía tremendas desesperación: **“!Hay que destruir los misiles Exocets, eliminar a los aviones SuperÉtendard y matar a los pilotos mientras descansaban en la Base Aeronaval de Río Grande, ¡como sea!”**.

Para tal cometido eligieron a los hombres mejor preparados que disponía Gran Bretaña. Para esta vital operación en la que no podían fallar, emplearían las tropas elite del Escuadrón "B" del Special Air Service (SAS). El plan preveía que tras el sabotaje y aniquilación de los pilotos, la fuerza de comandos británicos buscaría refugio en Chile, su aliado incondicional por aquellos días.

A las 00:15 del 18 de mayo, el teniente Hutchings despegó del HMS “Invencible” a bordo del helicóptero Sea King ZA-290, lo hizo junto a otros comandos elite del SAS. En plena madrugada patagónica, casi llegando a la costa de la Isla de Tierra del Fuego, mientras navegaban en vuelo bajo sobre un mar embravecido, eran detectados por el radar de vigilancia de Río Grande, hecho que sucedió a unos 20 kilómetros del objetivo a batir.

El piloto del Sea King, próximo a llegar a la costa, observa atónito en la pantalla del sistema de alerta de amenazas (RWS), la aparición de un símbolo en color rojo, el que titilaba en el cuadrante Sur. Esta fue la evidencia y señal de alarma que indicaba lo peor, habían sido detectados por el radar argentino. A partir de ese momento supieron que habían perdido el factor decisivo, la sorpresa.

Del lado argentino, ante el posible ataque, las tropas desplegadas en el terreno y el sistema de defensa aérea, pasan a un estado de máxima alerta. En pocos minutos el jefe de los comandos debía tomar una drástica decisión, ante la inminente captura si continuaban con la misión prevista.

En vista de la situación imperante, el teniente Hutchings a cargo de la “Operación Plum Duff”, decide abortarla. El helicóptero se desvía de la ruta planificada, poniendo rumbo directo a territorio chileno, buscando estar a salvo.

El Sea King volando con la luz de alarma de mínimo combustible encendida y sin alternativas posibles, decide tomar tierra en la playa llamada Agua Fresca, en territorio aliado. Como último acto de la fracasada misión, abandonan el helicóptero Sea King, incendiándolo, en un intento desesperado de borrar evidencias. De inmediato sus ocupantes se comunican con las autoridades militares chilenas y son recuperados.

Los trasandinos rápidamente y en secreto, entregan a los ingleses documentos y ropa civil, retornando sin inconvenientes al Reino Unido. Lo hacen en un vuelo de línea desde Santiago de Chile directo a Londres.

El Ministerio de Defensa británico alega oficialmente que se trató de un aterrizaje de emergencia, negando rotundamente como era habitual, ante un fracaso de una misión, hundimiento de un buque de guerra, derribo de aviones, bajas en la tropa y fallas en la planificación, la real causa de lo sucedido.

## **Segundo intento**

Más tarde, hubo otro intento para resucitar a la hasta ahora fallida “Operación Mikado”. Esta vez las pérdidas fueron mayores, ocho comandos del escuadrón D murieron cuando el helicóptero que los transportaba cayó al mar, hecho que sucedió pocas semanas después del primer estrepitoso fracaso.

Ante la impotencia de cumplir la orden dada por la Primera Ministra, la señal que llegó desde Londres fue suspender la misión, culminando así otro intento frustrado más, de una potencia que no podía contra un oponente que no solo luchaba con armas, sino también, lo hacía con un corazón valiente, empleando la máxima explotación de los pocos medios disponibles, y sobre todo, evidenciando en cada acto, la garra gaucha y el ingenio argentino para neutralizarlos, sin importar la manera de cómo y cuándo hacerlo.

## **Los cielos australes estaban bien custodiados**

Los radares de Río Grande y Rio Gallegos tuvieron una sobresaliente participación, guiando a varias misiones de cazas lanzados como dagas hacia la flota británica. Vigilaban las salidas de escuadrillas hacia los

objetivos navales, como así también, brindando una importante ayuda guiándolos durante el repliegue, fase de la misión en la que algunas aeronaves retornaban averiadas por la metralla enemiga, y donde el estrés de perder un compañero durante el ataque, era apaciguado por una voz amigable que los acompañaba, la del “operador radar”, el que los depositaba en la pista de aterrizaje.

La FAS cubrió todos los flancos con inteligencia, distribuyendo lo poco que teníamos de manera estratégica. Un radar lo ubicó en la zona más caliente del conflicto, las Islas Malvinas, el resto de los sensores fueron instalados en puntos vitales a lo largo de la costa patagónica, en las bases de Río Grande (Tierra del Fuego), Río Gallegos (Provincia de Santa Cruz) y Comodoro Rivadavia (Provincia de Chubut), los dos restantes quedaron como reserva y de banco de pruebas en Merlo, Provincia de Buenos Aires.

### **Nunca bajaron los brazos**

En los últimos días del conflicto bélico, encontró al Escuadrón VyCA Malvinas como desde un principio, con el espíritu por las nubes. A pesar de todo, se había mantenido indemnes, con la máxima capacidad de respuesta.

La destacada actuación culminaría con dos días de operación exitosos, aportando apoyo vital a los aviones de combate argentinos. Fueron dos ataques muy emblemáticos y tremendamente dolorosos para un poderoso enemigo, que nos seguía sufriendo.

Con una ocupación casi total de las Islas y armamento antiaéreo por doquier, seguían padeciendo los ataques aéreos, los que no cesaron hasta el último día de batalla.

El día 13 de junio, la posición del estado mayor de las tropas inglesas había sido detectado por el radar de Puerto Argentino. Ubicación que fue delatada gracias al imprudente movimiento de helicópteros ingleses, los que aparecían claramente en la verde pantalla del radar, donde todos descendían en la misma posición. Se trataba de algo evidente, veinte ecos con desplazamiento lento moviéndose hacia un mismo punto en el terreno.

La importante información de inteligencia detectada fue transmitida de inmediato. Con la confirmación de este blanco altamente redituable, una letal oleada no se hizo esperar, los feroces halcones serían nuevamente determinantes en otro certero golpe, esta vez, las víctimas serían las tropas inglesas desplegadas en el terreno.

## **Los Halcones incisivos**

Durante la aproximación a la zona de ataque, como era costumbre, hubo un importante aporte del Radar Malvinas. Esta vez les tocaba el turno a los Douglas A-4 B. Siete valientes pilotos de combate ingresaban rozando las olas a la zona caliente. Los esperaban tres PACs de Harriers, ecos que aparecían claramente en la pantalla del Radar de Puerto Argentino.

Una sección se encontraba al Norte de las Islas, otra en Darwin y la última al Sur de Puerto Argentino, alertando de esta peligrosa presencia a los Skyhawks en aproximación a los blancos.

Atentos a la situación imperante, los aviones gauchos se encargarían de propinarle un importante castigo al confiado enemigo, dando muestras, que hasta el último minuto de la guerra, nuestros hombres lo iban a dar todo.

El oportuno ataque sobre el Cerro Dos Hermanas, casi deja sin vida al General Jeremy Moore, jefe de las tropas terrestres británicas, quien escapó por milagro del campamento, segundos antes de que las bombas impactaran en la posición exacta donde se encontraba junto a su estado mayor.

Por los importantes efectos destructivos y bajas durante este preciso bombardeo, los altos mandos británicos decidieron retrasar la embestida final contra Puerto Argentino".

## **Un duro golpe en manos de los bombarderos Canberra**

La sucesión de ataques certeros a las tropas colonialistas por aire, no habían finalizado aun. Los bombarderos Canberra MK-62, con arrojo y valentía, sin ningún sistema de autodefensa y escasa maniobrabilidad, en un territorio prácticamente ocupado por el enemigo, se lanzaron desde el oscuro cielo malvinense sobre los objetivos asignados.

La madrugada del 14 de junio, siendo las 0:20 horas, las colinas malvinenses se iluminaron por completo. Cumpliendo una misión de muy alto riesgo, y guiados por el Radar de Puerto Argentino, regaron de bombas con precisión quirúrgica las posiciones británicas. Hongos de fuego se sucedían en líneas paralelas, aterrorizando a la tropa colonialista, las que se encontraban lista para el asalto final.

## **Un hecho histórico**

Con esta memorable operación, el último ataque aéreo de la guerra, finalizó la eficiente tarea de este radar que pasó a la posteridad por haber sido imbatible, ante un enemigo que intentó todo por borrarlo de la faz de la tierra, el que disponía de la más alta tecnología, infinidad de medios y muchos hombres perfectamente entrenados para destruirlo, sin nunca poderlo llegar a cegar.

Una vez más, triunfaba el valor, la creatividad y la picardía en su máxima expresión, rompiendo todos los moldes de la guerra moderna.

### **Sacrificar lo que más querían**

Otro detalle no menor, el que habla a las claras del trabajo impecable de nuestros radaristas a lo largo del conflicto, fue un último acto, el que tuvieron que ejecutar con todo el dolor del alma.

Al que trataron como a un hijo, el indestructible radar “**Westinghouse AN/TPS-43**”, el mismo que sobrevivió siendo uno de los objetivos a batir más deseado por el enemigo, fue sacrificado ante la inminente rendición. Llegaba el momento de inutilizarlo para siempre. Con esta oportuna acción, aplicando una mente fría, privaron que pudiera ser empleado por el enemigo.

En este triste acto, fue sepultado con todos los honores. Se trataba de un héroe hecho de un duro metal, que para sus custodios tenía vida, el que cuando se lo necesitó, siempre estuvo parado firme, el que supo cumplir con creces su cometido durante todo el conflicto bélico.

### **Seguían aportando**

Otro detalle que puso en evidencia la astucia de estos hombres, como lo fue la resistencia en la Segunda Guerra Mundial. Con el cese de fuego y tomados como prisioneros, pudieron actuar escondidos desde el anonimato, sin que se percatara el enemigo, arriesgando nuevamente la vida.

Operaron clandestinamente desde la estación de radio HF del Escuadrón VyCa Malvinas. Este equipo mantuvo la transmisión de información al continente desde el aeropuerto de Puerto Argentino tomado completamente por el enemigo, efectuando la última comunicación el 17 de junio, habiendo pasado tres días desde la rendición.

En el mencionado lapso, informaban lo que sucedía en las Islas, tratando de llevar tranquilidad a los familiares y camaradas en el continente.

Lo más increíble de este grupo de patriotas, es que todos los integrantes de un gran equipo, volvieron sanos y salvos, cumpliendo una función primordial, salvando muchas vidas, orientando gran número de acciones bélicas, contribuyendo en la efectividad de muchos ataques a blancos navales y tropas inglesas.

### **31 de mayo día de la especialidad “Vigilancia y Control Aeroespacial”**

Durante la madrugada de este día en el año 1982 , sucedió un hecho que fuera señalado como el bautismo de fuego del “Escuadrón VyCA Malvinas”, el ataque por un Avro 698 Vulcan XM597, tripulado por el experimentado y líder de escuadrilla, Neil McDougall, y las tripulaciones pertenecientes al Escuadrón 50, quienes lanzaron uno de sus efectivos y modernos misiles antiradar AGM-45A Shrike, el que fuera burlado astutamente gracias al accionar en equipo de una maniobra perfectamente orquestada, en la que participaron mecánicos y operadores radar.

Hechos como este y muchas hazañas más, deberían ser incorporados a los textos escolares de historia argentina. Es con seguridad una asignatura pendiente en la que no debemos claudicar, por respeto a nuestros héroes, a los que entregaron sus vidas por todos nosotros y por la Patria.

#### **A destacar**

La Fuerza Aérea Argentina, sin especulación alguna, en todas las especialidades, en las islas y en el continente, puso todo lo que tenía para defender lo que nos pertenece y fuera usurpado, material que no era el más moderno, pero estaba perfectamente mantenido, y personal muy bien entrenado. Todo fue gracias al trabajo de un impresionante equipo, con un rendimiento que superó ampliamente las expectativas de cualquier conocedor de esta difícil y dolorosa contienda de oponentes, “la cruel guerra”.

**Nadie los ve, pero ellos siempre están. Nos cuidan y nos guían hacia la gloria. Un eterno reconocimiento a los maestros de la vigilancia aérea y queridos camaradas, apodados por los pilotos de combate, con mucho aprecio como: “Los Radaristas”**

**NO HAY QUIEN PUEDA CON LOS VALIENTES RADARISTAS  
VIVA LA PATRIA CARAJA**