

04
CAJA 15

INFORME ESPECIAL DE INTELIGENCIA

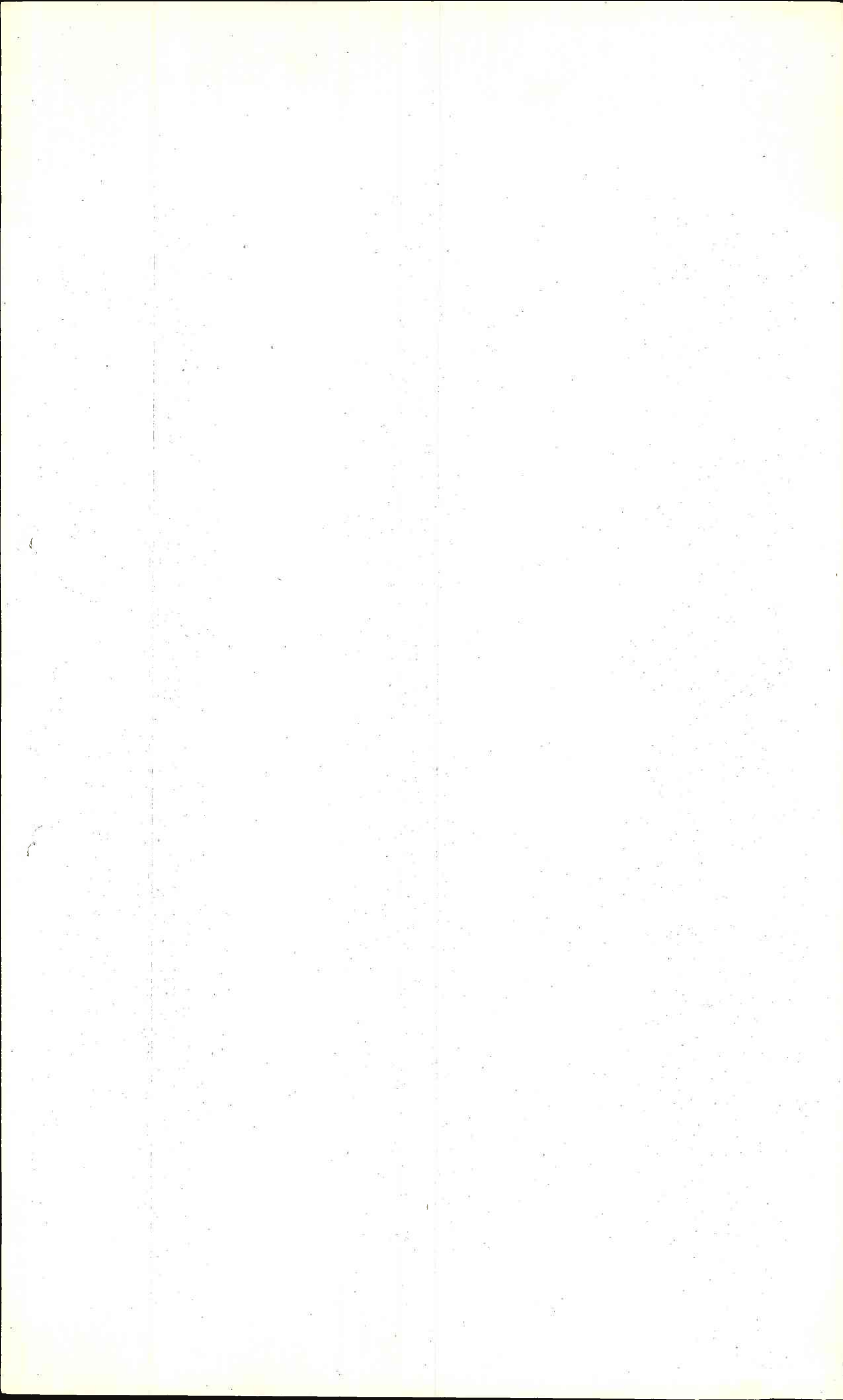
2/88

- Actualización de la situación GENERAL

de MALVINAS -

U-O

INDUSTRIA ARGENTINA



Còpia Nro
EMGE (Jef II-Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTP - 33

INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88

ASUNTO: Actualización de la situación general de MALVINAS

1. Componente político.

a. Antecedentes.

1) Origen de la decisión.

El 11/12 Feb 88 se difundió en los MCS la decisión británica de enviar tropas, equipos y armamentos a la zona de las Islas MALVINAS, a los efectos de realizar un ejercicio militar entre el 07 y el 31 Mar 88.

Si bien estas maniobras se inscriben en el marco de los programas normales de entrenamiento y, en consecuencia, la planificación de esta operación haya sido elaborada con anterioridad, la decisión política de ejecutarla en esta oportunidad coincide con necesidades internas y externas de la administración THATCHER (entre otras, aumento popularidad Partido Laborista, opositor; reducción de costos de mantenimiento; de índole político estratégico).

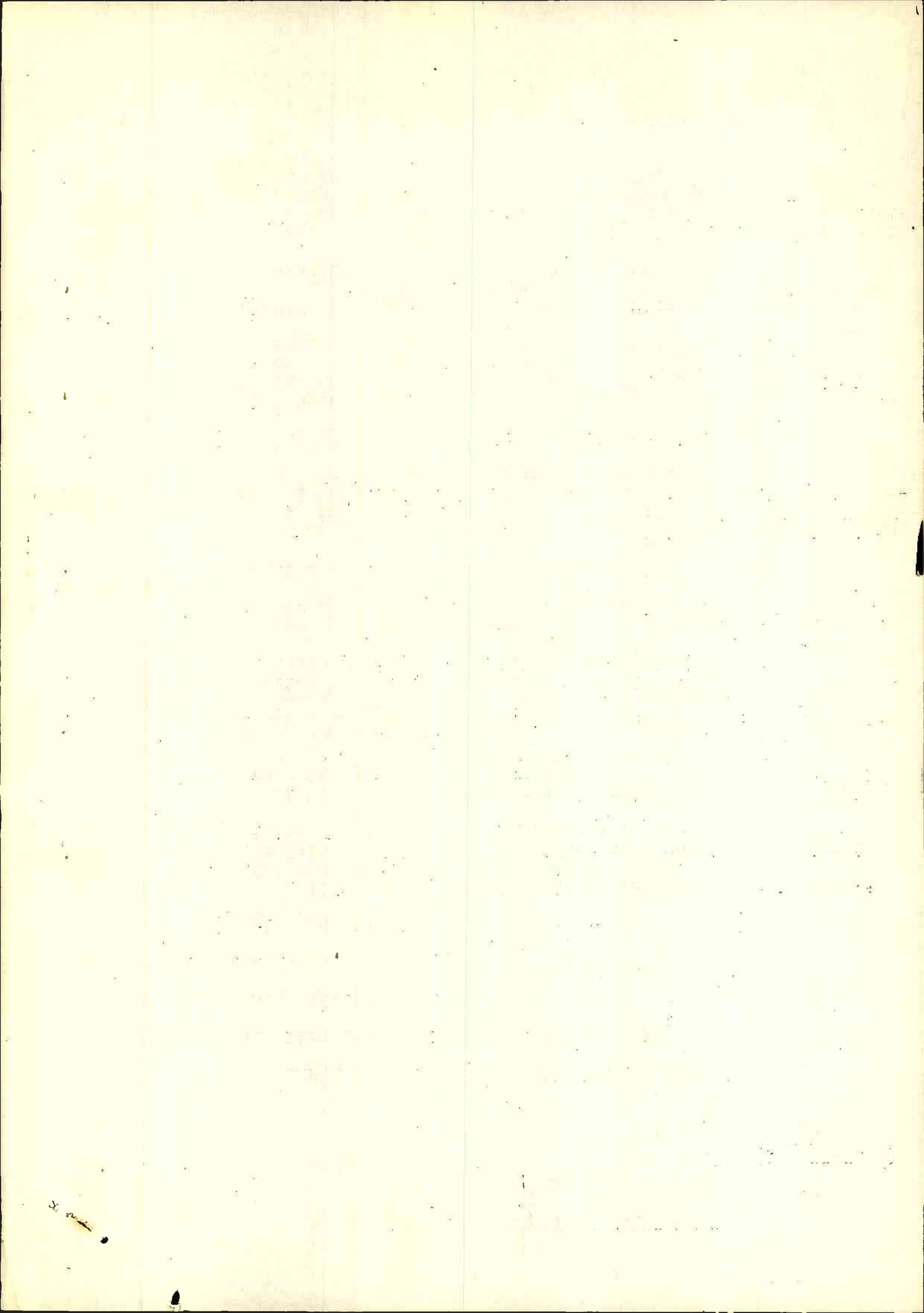
Formalmente, GB informó a BRASIL sobre el tema en su carácter de estado "ribereño". Lo propio hizo con URUGUAY.

2) Sentido de la nomenclatura de la maniobra.

En la expresión "FIRE FOCUS", codificación del ejercicio, es significativo el término "FIRE", sigla de FALKLAND ISLANDS REINFORCEMENT EXERCISE", esto es, un ejercicio de refuerzo del Archipiélago en caso de emergencia.

3) Objetivos declarados y expresados por distintos medios.

- a) Comprobar el estado de las tropas acantonadas en las Islas para su defensa y, en relación con ella, el nivel de operatividad del aeropuerto de MOUNT PLEASANT, base de la concepción de la defensa del Archipiélago.
- b) Reforzar las islas con tropas aerotransportadas y, por ende, verificar la capacidad en tiempo y espacio, de asignación de medios desde la Metròpoli.
- c) Sacar conclusiones sobre la eficacia del transporte y el reabastecimiento en vuelo de aviones PHANTOM y, eventualmente, de otras aeronaves desde GB o desde la Isla ASCENSION.



4) Objetivos ocultos y deducidos.

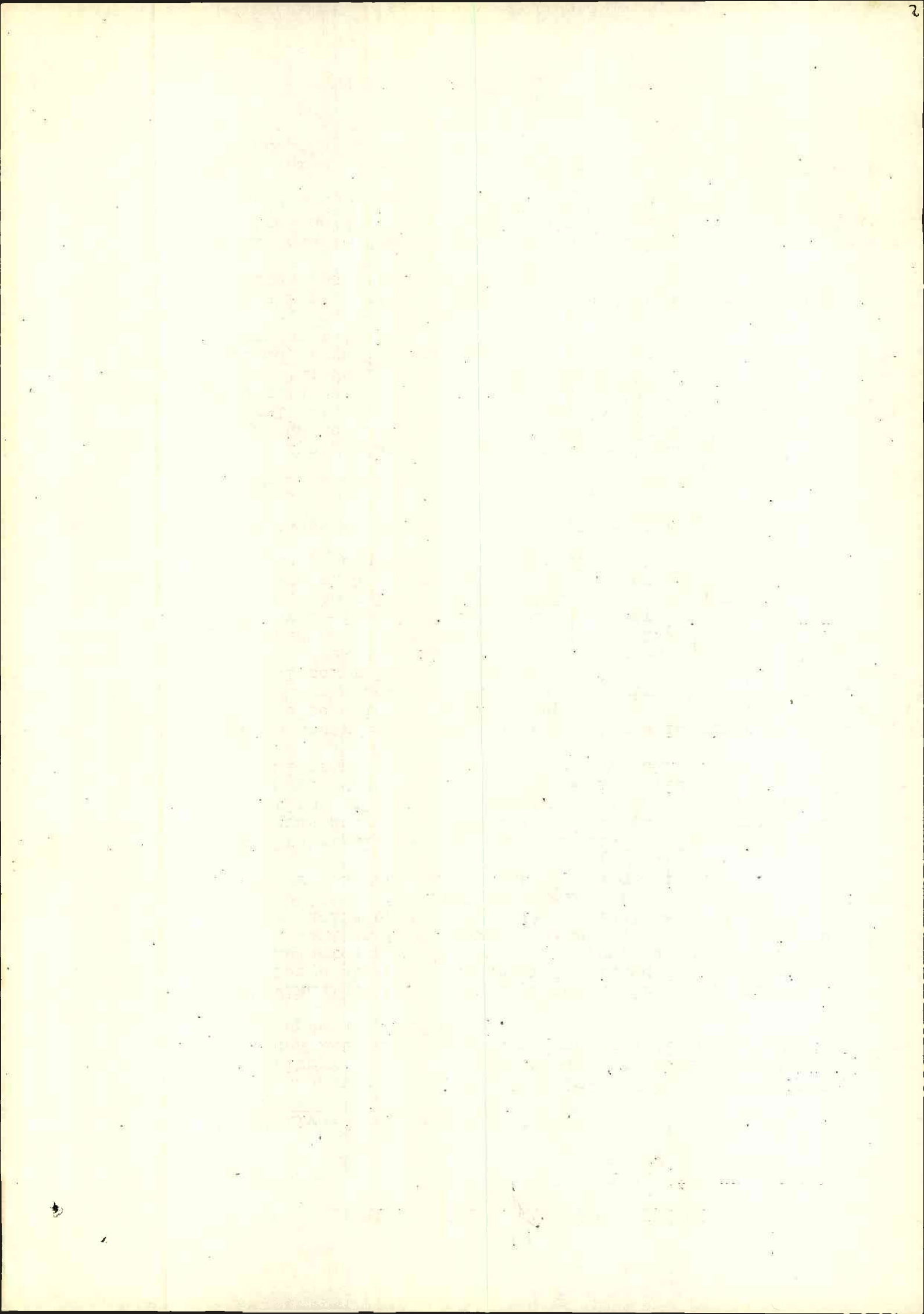
- a) Demostrar capacidad disuasiva con finalidad política (afirmar dominio y voluntad de permanencia en MALVINAS) y con intención económica (consecuencia de un eventual "cese de hostilidades").
- b) Vinculado con lo precedente, abrir negociaciones a muy largo plazo y retrotraer la situación a condiciones semejantes anteriores a la Guerra. La justificación de esta exigencia de formalizar un estado de no beligerancia se halla en la percepción generalizada de EUROPA de la debilidad institucional del gobierno nacional, alentada por los recientes acontecimientos militares.
- c) Probar al resto de sus colonias o países situados en otras áreas estratégicas en que posee intereses, su aptitud militar para operar, pues dada la distancia que media entre GB y este TO podría aplicar una operación similar para defender objetivos en ellas.
- d) Mostrar a sus enemigos potencias eficacia y eficiencia de reacción de medios propios o de la OTAN, en un área que reconoce, entre otras, una virtual situación para el control del acceso al Continente Antártico (cuyo destino está próximo a discutirse y en que las reclamaciones de GB coinciden en parte con las de CHILE y de nuestro país), la ruta de acceso alternativa al PACIFICO y, en general, de todo el ATLANTICO SUR, merced a alianzas que aumentan su capacidad y que es muy probable que ya tenga con SUDAFRICA y CHILE.
- e) Revertir situaciones en política interna.

b. Situación actual.

Nuestro gobierno respondió a la política de hechos consumados de GB mediante una ofensiva diplomática bilateral y multilateral. Bilateral con representaciones acreditadas en el país y multilateral, en los foros internacionales (ONU, Secretaría y Asamblea General, Comité de Descolonización, Consejo de Seguridad) y regionales (OEA, y organismos especializados intergubernamentales).

Las respuestas a estas gestiones fueron en síntesis hasta la fecha los siguientes:

- 1) El Consejo Permanente de la OEA sancionó la decisión británica con 25 votos a favor, ninguno en contra, dos abstenciones (EE UU y SANTA LUCIA) y cuatro ausencias.
- 2) Apoyaron negociaciones y solicitaron reconsideración de la decisión británica:



- Grupo Andino (BOLIVIA, COLOMBIA, ECUADOR, PERU y VENEZUELA).
- Comité Especial de Descolonización ONU.
- "Grupo de los 8", reunidos en CARTAGENA.

3) Apoyo de países:

- URUGUAY, EEUU, PANAMA, COLOMBIA, PERU, MEJICO, VENEZUELA, BOLIVIA, ECUADOR, URSS, CHINA, CUBA, BRASIL y CHILE (en la OEA).

2. Componente Militar.

a. Posibles efectivos y medios que se aprecia podrían participar de las ejercitaciones (al 07 Mar 88).

- 1) Destacados en MALVINAS (Ver Anexo 1)
- 2) No destacados en MALVINAS (Ver Anexo 2).

b. Tipo de operaciones que se ejecutarían.

- Defensa - Refuerzo - Repliegue.
- Defensa del Aeropuerto de MONTE AGRADABLE como mínimo durante 20 hs para asegurar la llegada de refuerzos (1 BI lig - Aviones ?).
- Ejercicio conjunto en la Isla con tiro de combate. Repliegue a GB de la masa de los efectivos, dejando más o menos un Equipo de Combate.

c. Vías de aproximación a emplear para arribar a la zona de ejercitación.

GRAN BRETAÑA - ASCENSION - MALVINAS.

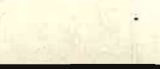
GRAN BRETAÑA - MALVINAS (con reabastecimiento en vuelo).

d. Identificación de Unidades participantes.

- En MALVINAS: 3° Batallón de Royal GREEN JACKETS (desplegados en MALVINAS a mediados de febrero y que permanecerían 4 meses en las mismas).

e. Personalidades detectadas.

- General de División ANTHONY N CARLIER (Cte de las Fuerzas en MALVINAS)



- Teniente Coronel MIKE SQUIRE (Cuartel General en MALVINAS).
- Mariscal del Aire Sir PETER HARDY (Oficial a cargo de los refuerzos).
- Almirante WHESTS RONE
- Coronel GORDON Mc DOUGALL
- Contraalmirante WHITE.

f. Procedencia de las Fuerzas intervinientes.

- Base Aérea de LEUCHARS (ESCOCIA)
- Base de BRIZE NORTH (O de LONDRES).

g. Desarrollo probable de las ejercitaciones.

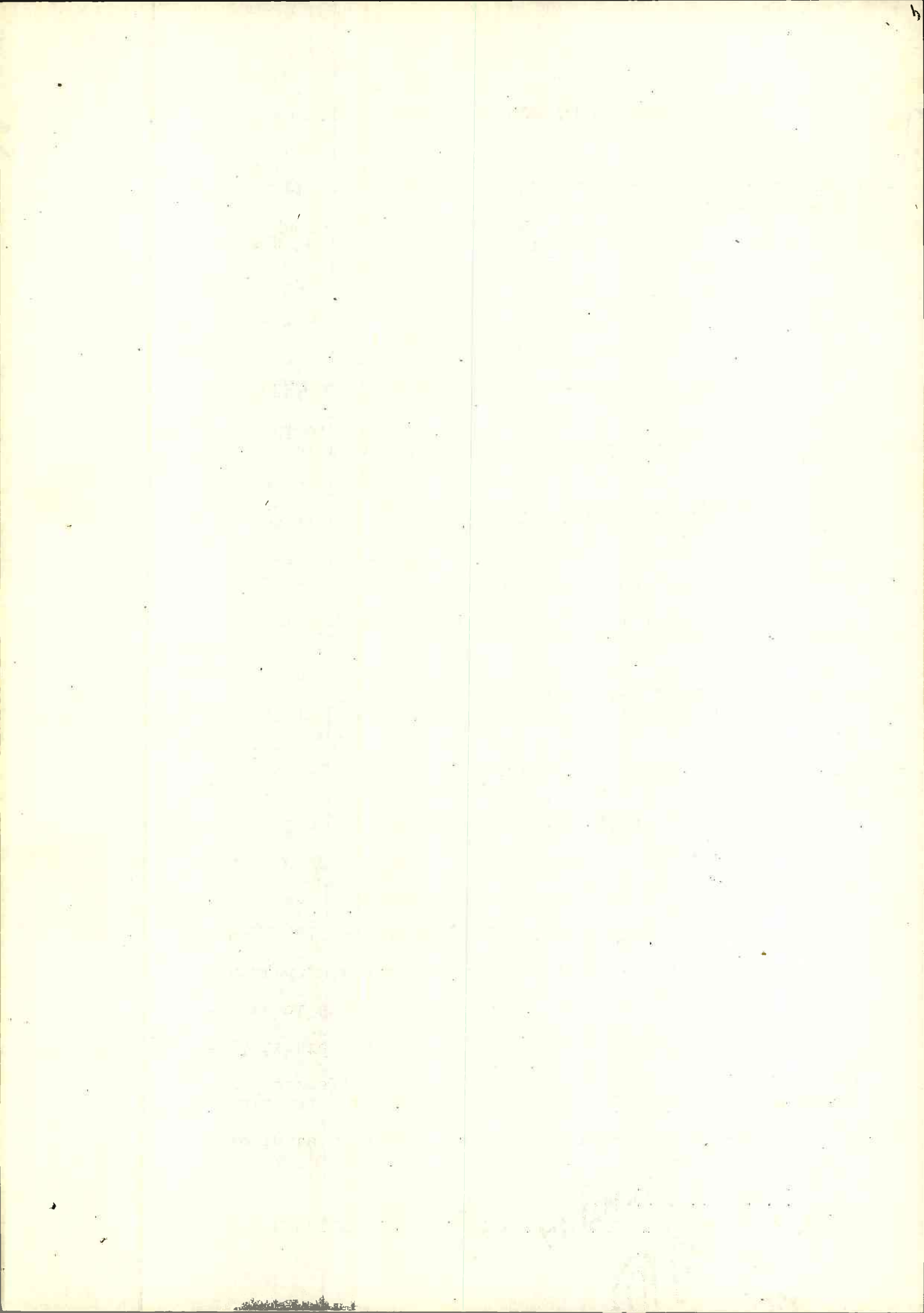
- 1) Primera semana, aspectos de interés logístico, una serie de ejercicios complementarios, y los observadores asumirían posiciones.
 - El 11 Mar se analizarán las informaciones recibidas, algunas de ellas provenientes de los satélites de observación.
 - 14 Mar los primeros refuerzos se embarcarían en aviones TRISTAR para ser transportados al archipiélago.
 - Al mismo tiempo los aviones PHANTOM F-4 despegarían de la Base de LEUCHARS.
 - El 17 Mar serían aerotransportadas las tropas participantes desde la Base de BRIZE NORTH, vía Isla de ASCENSION hasta MALVINAS.
- 2) Se adelantaría 1 Unidad de Paracaidistas, para actuar como enemigo.

h. Información obtenida por escucha.

- 1) Ver Anexo 3
- 2) Ver Anexo 4

i. Actividades desarrolladas por CHILE.

- 1) Estaría en aplicación el Plan de Protección de Fronteras en grado de "Alerta de Combate".
- 2) Estaría en desarrollo un Plande Refuerzos en el Teatro Austral:



ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

EMGE (Jef II - Icia)
VTP - 33

- 1 B RI 2 (REM) "MAIPO" de VALPARAISO a PUNTA ARENAS.
- 1 B RI Mot 1 (DF 2) "BUIN" de SANTIAGO a TIERRA DEL FUEGO.
- 1 B Ing (Ec Ing) de TEJAS VERDES (SANTIAGO) a PUERTO NA-TALES.
- 1 B RIM 22 (DE 2) "RANCAGUA" de RANCAGUA a COIHAIQUE.

j. Pasaje de personal militar chileno por ARGENTINA.

- 1) Itinerario recorrido: PUYEHUE a PUNTA ARENAS, por COMODO-RO RIVADAVIA y MONTE AYMOND.

01 Mar 88 1 Cabo 1° Ej
1 Capitán de Fragata y 1 Agente Civil de la Armada.
1 Mayor Ej y 1 Sarg 1° de la Fuerza Aérea.

03 Mar 88 1 Cabo 1° de la Armada
1 Mayor Ej.

- 2) Itinerario recorrido: PASO LAURITA - RIO TURBIO - RIO GALLEGOS - COMODORO RIVADAVIA - BARILOCHE - PASO PUYEHUE.

04 Mar 88 1 Sarg 2° Carabineros

- 3) Itinerario recorrido: Paso PUYEHUE - BARILOCHE - ESQUEL - COMODORO RIVADAVIA - RIO GALLEGOS - PASO LAURITA.

04 Mar 88 1 Cabo 1° Carabineros

- 4) Itinerario recorrido: MONTE AYMOND - RIO GALLEGOS - BARILOCHE - EL RINCON - PASO PUYEHUE.

04 Mar 88 1 Cabo 1° de la Armada y 1 Sarg 1° de Ej.
1 Sarg 1° de la Armada
1 Cabo 2° de Ej.

05 Mar 88 1 Cabo 2° Carabineros
1 Sarg 2° de la Armada

k. Cuadro de Organización de 1 BI del Ejército de GB:

Ver Anexo Nro 5

1. Aterrizaje de un avión británico de transporte en CARRASCO (MONTEVIDEO -ROU).

El martes 08 Mar 88 a las 2115 hs (hora uruguaya) aterrizó por posibles desperfectos (emergencia) un HERCULES C-130 de la RFA, que transportaría municiones, cilindros de oxígeno, carpas, cubiertas, repuestos para tractores y otros materiales para las maniobras.

Las fallas aducidas habrían sido desperfectos en una de las hélices y reposición de aceites lubricantes.

La máquina habría partido de la Isla de ASCENSION y no habría podido aterrizar en MALVINAS debido a fuertes vientos cruzados que dificultaban el vuelo y aterrizaje.

El día 10 Mar 88, luego de afectuadas las reclamaciones, las autoridades uruguayas autorizaron la partida del avión con plan de vuelo con destino de regreso a la Isla ASCENSION.

La tripulación estaba compuesta por 4 Oficiales y 3 Suboficiales.

m. Otras informaciones de interés

La BDT "Montoneros" habría decidido realizar "acciones de hostigamiento contra personas y empresas de capitales ingleses".

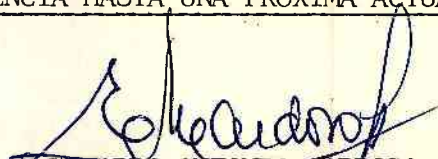
Todas las áreas y distritos del Peronismo Revolucionario (PR) deben realizar dichas acciones.

Esta información está muy limitada y sólo tienen conocimiento de ella los responsables de los distritos y algunos de los combatientes de la BDT.

n. Características de algunos de los materiales del Ejército de GRAN BRETAÑA.

- Nuevo fusil de combate SA 80 (Ver Anexo 6)
- Super-borceguí (Ver Anexo 7)
- Nuevo equipo de cargamento personal (Ver Anexo 8).
- Avión de combate TriStar (Ver Anexo 9)
- Avión NIMROD (Ver Anexo 10)
- Avión de combate Phantom F-4 (Ver Anexo 11).

EL PRESENTE DOCUMENTO MANTENDRA SU VIGENCIA HASTA UNA PROXIMA ACTUALIZACION.

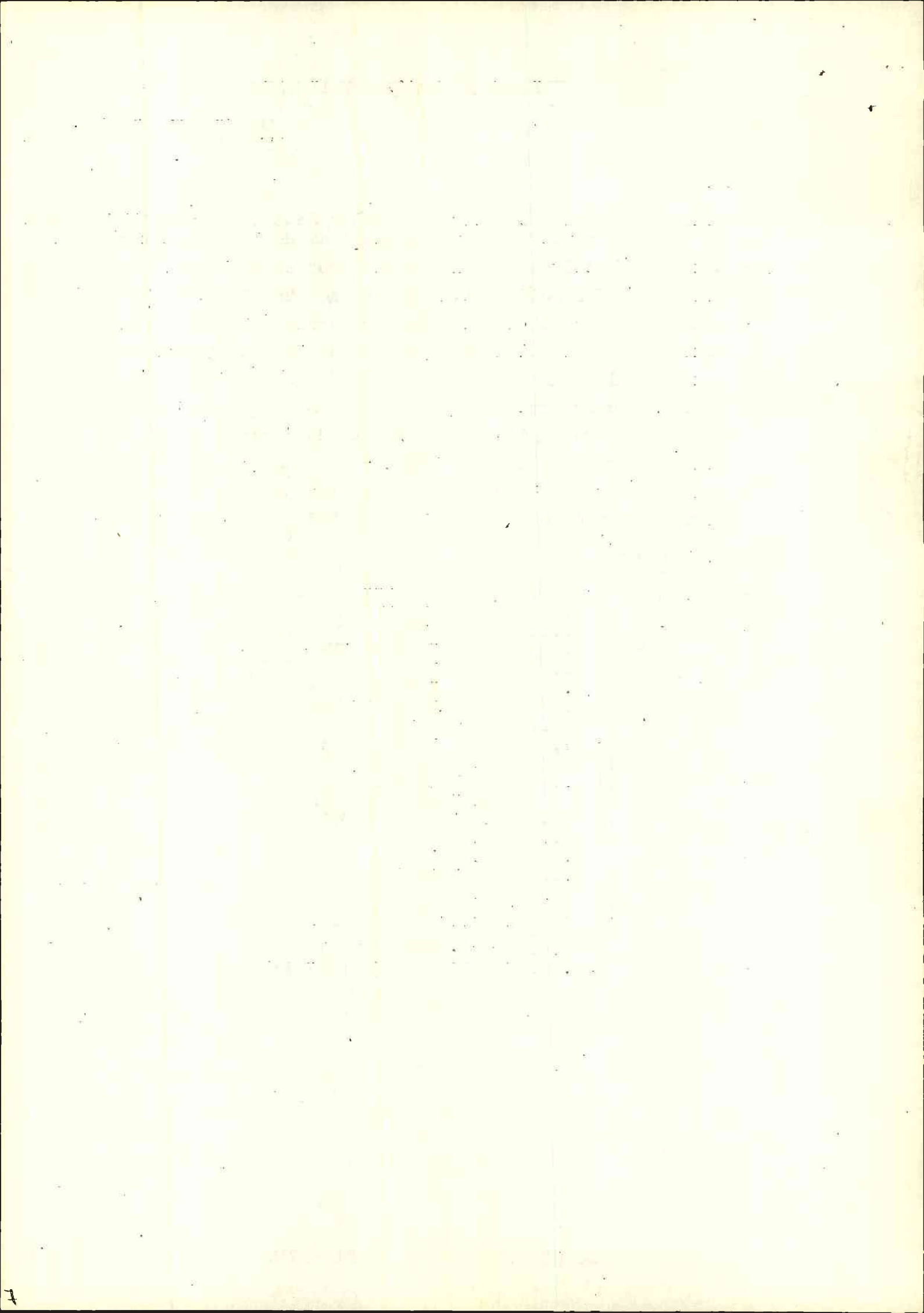

EDUARDO ANTONIO CARDOSO
General de Brigada
Jefe II -Inteligencia
(EMGE)

ANEXOS:

- Anexo 1: Posibles efectivos y medios destacados en MALVINAS que se aprecia podrían participar de las ejercitaciones.
- Anexo 2: Efectivos y medios destacados en MALVINAS.
- Anexo 3: Información obtenida por escucha el 050215 Mar 88.
- Anexo 4: Información obtenida por escucha el 050400 Mar 88.
- Anexo 5: Organización del Batallón de Infantería Británico.
- Anexo 6: Disparando el SA 80
- Anexo 7: Super-borcegüí
- Anexo 8: Nuevo equipo de cargamento de personal.
- Anexo 9: Avión de combate TriStar
- Anexo 10: Avión NIMROD
- Anexo 11: Avión de combate Phantom F-4

Distribuidor:

- Copia Nro 01: Cdo Cpo Ej III
- " " 02: Cdo Cpo Ej IV
- " " 03: Cdo Cpo Ej V
- " " 04: Cdo Br I Aerot IV
- " " 05: Cdo Br I V
- " " 06: Cdo Br I M VI
- " " 07: Cdo Br I M VIII
- " " 08: Cdo Br I IX
- " " 09: Cdo Br I Mec XI
- " " 10: Dest Icia 141
- " " 11: Dest Icia 142
- " " 12: Dest Icia 143
- " " 13: Sec Icia 161 "SANTA ROSA"
- " " 14: Dest Icia 162
- " " 15: Dest Icia 163
- " " 16: Dest Icia 181
- " " 17: Dest Icia 183
- " " 18: Dest Icia 184
- " " 19: Jef III - Op (EMGE)
- " " 20: Dir As Inst (EMGE)
- " " 21: Jef II-Icia (Dpto Icia)



1911-12

Copia Nro
EMGE (Jef II-Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTQ - 34

ANEXO 1 (Posibles efectivos y medios destacados en MALVINAS que se aprecia podrían participar de las ejercitaciones) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88.

1. Componente terrestre.

- a. 1 Elemento de Comando y control.
- b. 1/2 Batallones de Infantería del Ejército (x)
- c. 1 Compañía de Ingenieros (=) (Grupo de detección de explosivos).
- d. 1 Compañía de Comunicaciones.
- e. 1 Escuadrón de Reconocimiento Armado (Scorpions)
- f. 1 Regimiento de Artillería de Campaña (-) -- (RACA) (-) de 105 mm.
- g. 1 Batería de ADA (Rapier)
- h. 1 Elemento Logístico (de magnitud apreciada en 1 Batallón).
- i. Elementos del Grupo (FALKLAND ISLAND Defence Forces) compuesto por isleños instruídos por la Infantería del Ejército.
- j. 1 Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército (helicópteros). Al respecto, el mismo podría haber sido desafectado.

Los efectivos existentes serían del orden de los 2.000 hombres.

2. Componente naval.

a. UT 317.1.9 (compuesto por):

HMS NOTTINGHAM	Destructor Misilístico Tipo 42
HMS DUMBARTON CASTLE	Patrullero Oceánico
RFA BLACK ROVER	Petrolero

b. Buques Auxiliares

M.V. SAINT BRANDAN	(Buque Roll-on - Roll-off)
M.V. OIL MARINER	(Remolcador)
M.V. INDOMITABLE	(Remolcador)
M.V. STENA SEASPREAD	(Buque taller)
M.V. FALKLAND DESIRE	(Buque Control de Pesca)
M.V. FALKLAND RIGHT	(Buque Control de Pesca)

c. Submarinos.

1 (Probable) Tipo convencional.

(x) Probablemente el 3er Batallón del Royal Green Jackets.

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895


1896

1897

EMGE (Jef II - Icia)
VTQ - 34

3. Componente Aéreo.

- a. Un (1) Escuadrón (6 Aviones) PHANTOM FGR MK2 y FGMK 1, para defensa aérea.
- b. Dos (2) HERCULES C-130 de transporte y reabastecimiento en vuelo.
- c. 3/4 Radares de defensa aérea.
- d. Misiles (SAM) Rapier para defensa antiaérea.
- e. Helicópteros varios (CHINOOK, SEAN KING, SIKOPSKY).


~~AUGUSTO LEONARDO NEME~~
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

Idem al del Cuerpo del IPI.

Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTR - 35

ANEXO 2 (Efectivos y medios no destacados en MALVINAS) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88

1. Componente terrestre.

Desde el RU podrían llegar a reforzar los efectivos, con fuerzas del orden de los 1500/2000 hombres, pertenecientes (probablemente) a la GUARD DIVISION y/o a la Brigada de Infantería V del Ejército y/o a la Brigada Aerot XVI (ésta última, con autorización del Comando Supremo Aliado de la OTAN).

Se aprecia poco probable la participación de fuerzas afectadas a la OTAN y/o destacadas en otros asientos.

2. Componente naval.

No se posee hasta el momento información referida a los buques desafectados de la OTAN que el RU podría emplear en las ejercitaciones. Asimismo parte de estos buques han sido afectados recientemente al Golfo Pérsico, por lo cual se aprecia que la participación de medios navales podría ser reducida, a excepción de que participaran efectivos de la Brigada III de Infantería de Marina (con autorización del CSA de la OTAN). Se ha podido detectar en tránsito hacia MALVINAS, el buque Antártico HMS BRANDSFIELD y al buque mercante MV BARBARAE que tendrían previsto su arribo en febrero y marzo (respectivamente), no pudiéndose establecer a la fecha, si los mismos serían incluidos en las ejercitaciones.

Asimismo, se detectó la presencia de dos buques (JOHN BRISCOE y DISCOVERY) en la ANTARTIDA.

3. Componente Aéreo.

a. Isla de ASCENSION.

Desde esta base se efectuaría el abastecimiento y transporte principal a MALVINAS, como así también se encontraría el material de reserva para la misma.

Se ha podido verificar una frecuencia de 6 (SEIS) vuelos mensuales al archipiélago malvinense con este fin.

Se encuentran en ASCENSION el siguiente material aéreo:

- 1) Un (1) Escuadrón de (4/8 Aviones) PHANTOM FGR MK2 y FG MK 1 en aptitud de despliegue a MLV en 12 horas.
- 2) Un (1) destacamento de 1/2 aviones NIMROD MR-1 de reconocimiento marítimo.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL


EMGE (Jef II - Icia)
VTR - 35

- 3) Un (1) destacamento (2 Aviones) HERCULES C-130 MK1 y C-130 MK-1K.
 - 4) Un (1) destacamento de (2 Aviones) VICTOR K2 de transporte.
- b. Desde el RU (vía ASCENSION).

Podrían participar aviones de gran alcance para el transporte de personal y carga, para lo cual contarían con hasta:

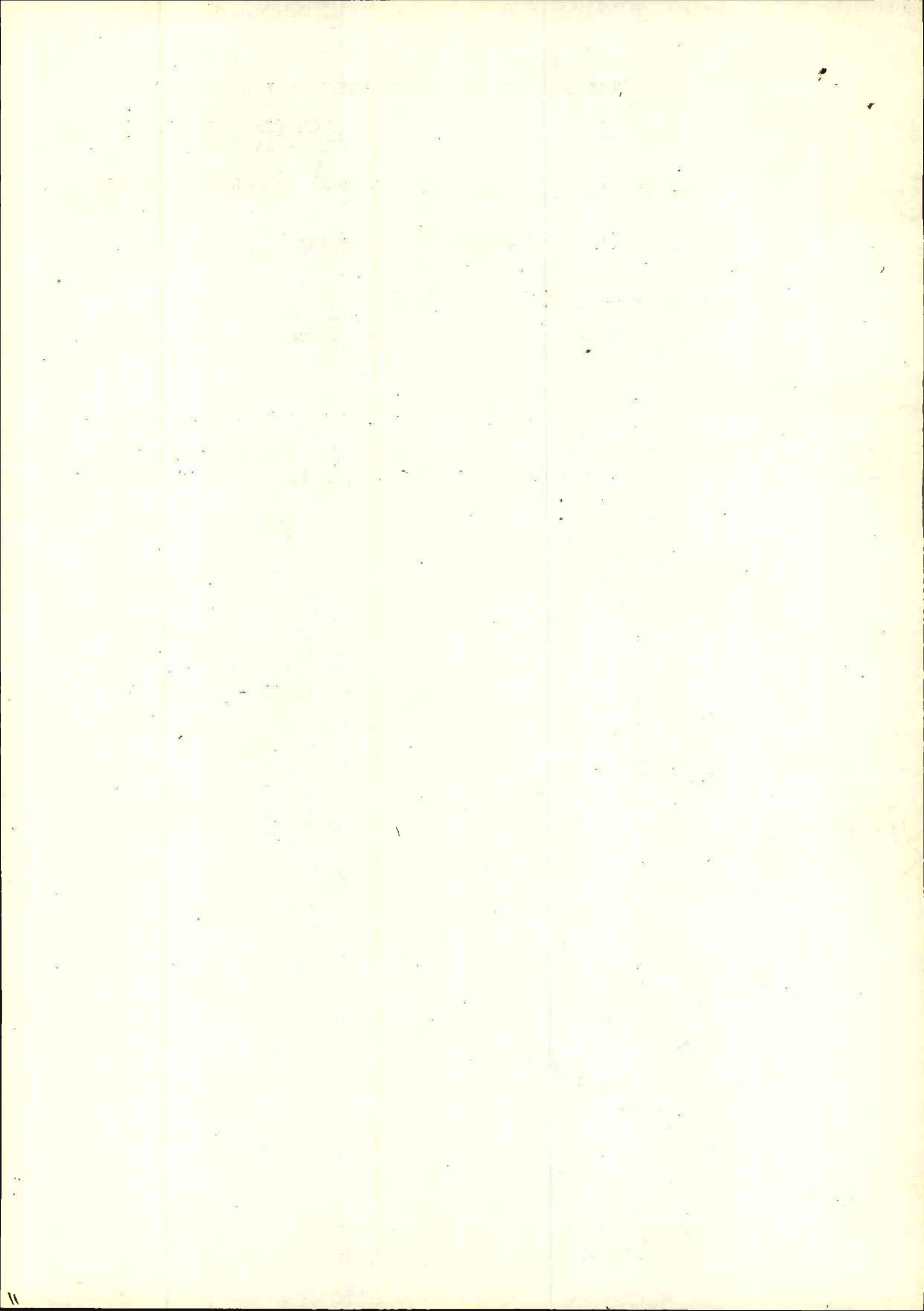
- 5 (CINCO) Boeing 747
- 4 (CUATRO) Lockheed L-1011 (TRISTAR) K-MK2

El RU estaría en condiciones (a modo de ejemplo) de reforzar con estos medios aéreos, a la Guarnición de MALVINAS con hasta 3.250 hombres o 446 toneladas de carga en menos de 24 horas.


~~AUGUSTO LEONARDO NEME~~
~~Coronel~~
Jefe Dpto / Icia
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

Idem al del Cuerpo del IPI



ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

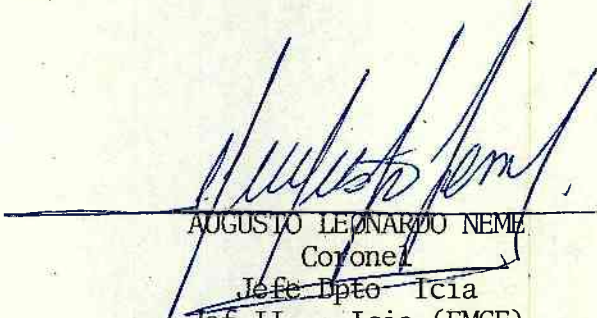
Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTS - 36

ANEXO 3 (Información obtenida por escucha el 050215 Mar 88) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88.

ESCUCHA RADIOELECTRICA EFECTUADA-ESTA INFORMO: FRECUENCIA 3519
BLU - 050215 MAR 88. VP 8 RD (MALVINAS) CHARLIE BERTRAND. CE 8 (EX)
(PUNTA ARENAS) JUAN HIDALGO.

TEXTO:

ESTAMOS CONVOCADOS EN CONTACTO SATELITE PARTIR 070000 MAR 88
TENDREMOS EJERCICIOS CIVILES Y MILITARES, HACIENDOSE CONTROL EMBAR-
CACIONES ROL, NACIONALIDADES Y AVIONES VISUALES Y EN PANTALLA. NOS
COMUNICARON HABRA EJERCICIOS DE COMANDOS NAVALES Y AEREOS. EN BAHIA
WILLIAMS Y SAN CARLOS ESTAN LOS COASTLES (POSIBLEMENTE HOTELES FLO-
TANTES) PARA 5.000 SOLDADOS.


AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

Idem al del Cuerpo del IPI

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

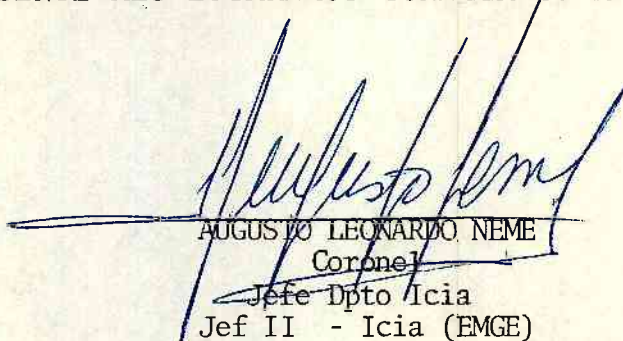
Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTT - 37

ANEXO 4 (Información obtenida por escucha el 050400 Mar 88) AL
INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88.

FRECUENCIA: 3570 BLU - 050400 MAR 88 - VP 8 WF (PUERTO ARGENTINO) BONER CX 8 BC (MONTEVIDEO) - PITTALUGA.

TEXTO:

HACE UN RATO TERMINO RECEPCION MANSION GOBERNADOR GORDON JEWKES. ESTUVO ESPLENDIDA, CONCURRIERON ALMIRANTE MC KAIG, ALMIRANTE WHESTS RONE, GRL CARTIER, CNL GORON MC DOUGALL, CONTRAALMIRANTE WHITE Y EL CORRESPONSAL BRC ROBERT FOX. SE COMENTO QUE "FIRE FOCUS ONE" TRABAJARA CON 5.000 HOMBRES TRANSPORTADOS EN 36 VUELOS DE C-130 - D Y 41 vuelos de vc 10. CONSIDERAN ZONA DE CONFLICTO BAJA INTENSIDAD. CUENTAN CON APOYO DE ALTERNATIVA CHILE, URUGUAY Y BRASIL. MENCIONO LLEGADA CONTENEDORES DE LOS F-16 Y HELICOPTEROS SEA KING, GACELLE Y SOOUT. DESEMBARCARON TAMBIEN LOS NUEVOS CHINOK NUEVO MODELO, DURANTE EL PRESENTE MES ESTAREMOS CONECTADOS AL SATELITE FIJO SOBRE ASCENSION.

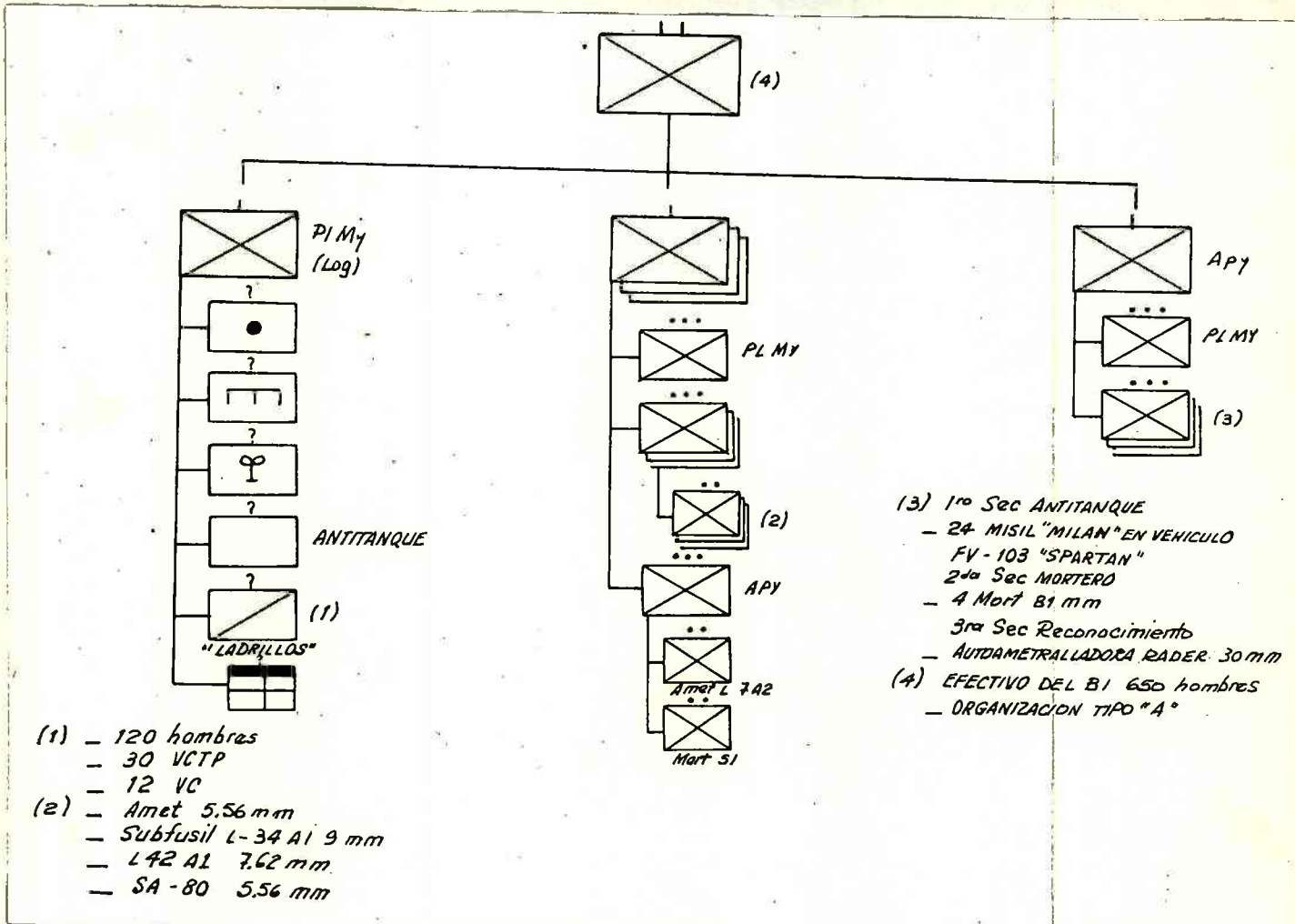

AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

Idem al del Cuerpo del IPI.

Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTU - 38

ANEXO 5 (Organización del Batallón de Infantería Británico) AL
INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88.



Augusto Leonardo Neme
~~AUGUSTO LEONARDO NEME~~
Coronel
Defe Dpto. Icia
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

Idem al del Cuerpo del IPI

Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTV - 39

ANEXO 6 (Disparando el SA 80) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88.

El nuevo fusil de combate del Ejército Británico.

El nuevo fusil ultramoderno del Ejército Británico, el SA 80, es sin lugar a dudas el mejor fusil actualmente en servicio. Las revolucionarias funciones del SA 80 dan al hombre de infantería una gran precisión y poder de fuego en un arma que es increíblemente firme, simple de mantener y un placer sostenerla. Lo mejor del SA 80 es su configuración compacta. Todo el largo del arma consiste de partes que trabajan con una parte especial para apoyar el hombro al final.

El cargador está detrás del disparador por lo que un largo cargador puede ser puesto en corto tiempo. El cargador del SA 80 es un poco más corto que el del fusil SLR L1A1 (versión inglesa del fusil FAL) que reemplaza, pero el arma es de 30% más corta. Como resultado, es extremadamente fácil de manejar, especialmente en espacios pequeños, mientras que el cargador ubicado cerca del cuerpo, puede ser cambiado con mucho menos esfuerzo que el requerido por un arma convencional.

1. Combate casa en casa (localidades).

Todo esto son importantes ventajas para el soldado británico: cargar con el SRL a través de puertas en Belfast nunca fue fácil, pero el ser corto y angosto hace al SA 80 ideal para el combate casa en casa. El dispositivo para cargar el fusil ha fascinado a la gente que tiene que vivir con el arma. El fusil puede ser colgado frente al pecho, atrás o hacia abajo de costado, dejando las manos libres. Levantar el SLR L1A1 con una mano en una postura no amenazante mientras se patrullaban las calles de Irlanda del Norte era tedioso y cansador, y ahora es cosa del pasado. La forma de cargar el SA 80 también significa que el arma se cruza en el pecho mientras se combate en la selva, nieve o bosque, pero todavía entra rápidamente en acción, simplemente desenganchando la correa de la punta. La correa permanece sobre el hombro, fuera del pecho.

Por su diseño, los cartuchos vacíos son eyectados hacia el otro lado de la cara del que dispara, por lo que sólo puede ser disparado sostenido con la mano derecha. Pero en test intensivos con la nueva arma, personas zurdas han encontrado poca dificultad para usarla con el brazo derecho.

2. Seleccionando el blanco.

El SA 80 es la primera arma usada por tropas de primera línea, equipada con mira telescópica incorporada. La mira, conocida como SUSAT (Sight Unit, Small Armas, Trilux) da una ampliación x 4 y viene equipada con un adaptador de goma para el ojo. A través de esto quien dispara ve un indicador oscuro a la luz del día, iluminado por la lámpara radioactiva trilux cuando hay poca luz, que ubica contra el blanco. La mira SUSAT da al infante británico una increíble ventaja frente a un enemigo equipado en forma convencional, y le da una cierta precisión en el disparo aún bajo las peores condiciones de combate.

Una palanca selectora puesta en "R" (repetición) permite disparar un tiro por vez, mientras que puesto en "A" (automático) el fusil dispara mientras el gatillo está presionado y haya munición en el cargador. Cual se use, dependerá de las circunstancias tácticas pero, contrario a algunos, el Ejército Británico tiene una larga tradición de puntería y economía en el fuego. Fuego automático será reservado para las últimas etapas de un asalto o para el combate en localidades.

El SA 80 dispara munición de 5,56 mm que son lo suficientemente livianas como para que un hombre pueda cargar 8 cargadores de 30 c/u más una bandolera con municiones. Liviana como es, la bala es efectiva hasta 600 metros, aunque en armas pequeñas tienen un alcance de no más de 300 metros.

Actualmente, el SA 80 está usando cargadores hechos para el M16 del Ejército norteamericano. Aunque teóricamente compatibles estos cargadores están mal hechos y son causa de interrupción constante. Afortunadamente un cargador hecho a medida está en camino, aunque eso será poco consuelo para quienes entran en combate con tropas combinadas.

La nueva munición de poco retroceso, por lo que el SA 80 puede ser sostenido hacia el blanco para fuego continuo, mientras casi todos los fusiles de asalto tienden a salirse del blanco con cada disparo y golpear fuertemente el hombro de quien dispara. El viento afecta fácilmente el vuelo de la bala, lo que debe ser compensado al apuntar.

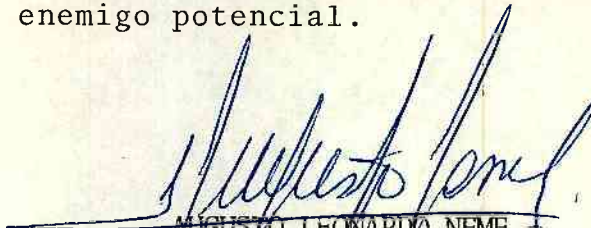
3. Tres en una.

El SA 80 reemplaza tres armas de la infantería: el SLR L1A1, la pistola ametralladora 9mm Stearling y el 7,62 mm fusil de apoyo general (FAP). Para reemplazar al FAP, habrá una versión con cañón pesado y apoyo. Conocida como la "Light Support Weapon", es prácticamente idéntica al SA 80, por lo que los soldados deberán acostumbrarse a una sola arma en lugar de tres, mientras la munición es intercambiable con todas las armas pe-

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

EMGE (Jef II - Icia)
VTV - 39

queñas de la NATO con recámara para el nuevo cartucho de 5,56mm. Con este nuevo fusil en sus manos, la infantería británica puede enfrentar a cualquier enemigo potencial.

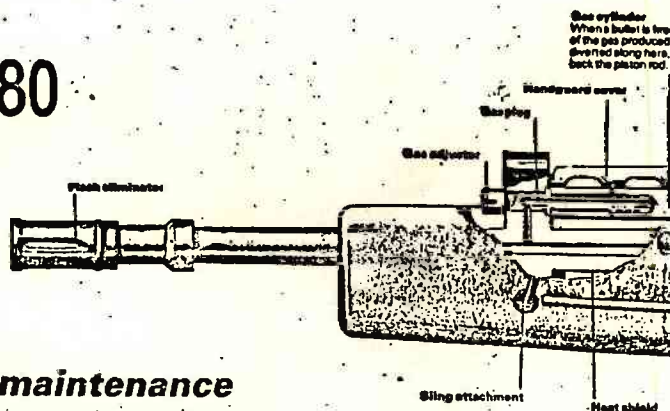

~~AUGUSTO LEONARDO NEME~~
~~Coronel~~
~~Jefe Dpto Icia~~
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

Idem al del Cuerpo del IPI.

Inside the SA80

Firing the new NATO 5.56-mm cartridge, the SA80 produces so little recoil that you can keep the target in your sights all the time. This is a great improvement over the SLR, which tends to veer off target with each round. It is exceptionally accurate at battlefield ranges and is capable of fully automatic fire.



Field stripping and maintenance

After firing 200 rounds, the SA80 should be stripped down and cleaned so that it will continue to function properly. Before commencing the field strip you must perform basic safety precautions: (1) release the safety catch; (2) set the change lever to 'R'; (3) cock the weapon, look inside and check that the chamber is clear; (4) let the working parts go forward, reapply safety catch and leave the dust cover open.



1 Take out the locking pins: first the rear one, then the front one. Once the rear pin is fully out it should be pushed in about 5mm so that its base is not showing. This stops the recoil spring assembly flying out when you remove the TMH (Trigger Mechanism Housing).



2 Keeping the body of the weapon upside down and horizontal, remove the TMH by extracting the front locking pin and pulling the TMH from the body, butt first.



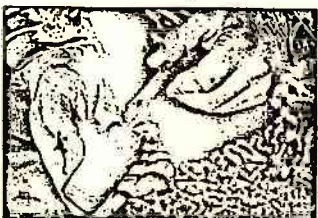
3 Fully withdraw the rear locking pin and remove the recoil spring assembly, but do not separate the spring from the assembly.



4 Pull the cocking handle to the rear to unlock the bolt, raise the muzzle slightly and slide out the cocking handle and carrier.



5 Strip down the carrier and bolt: remove the firing pin retaining pin from the carrier. This is very small, and in the field should be placed in a beret to stop it getting lost. Remove the firing pin.



6 Remove the bolt from the bolt carrier and place this with the firing pin and its retaining pin in your beret.

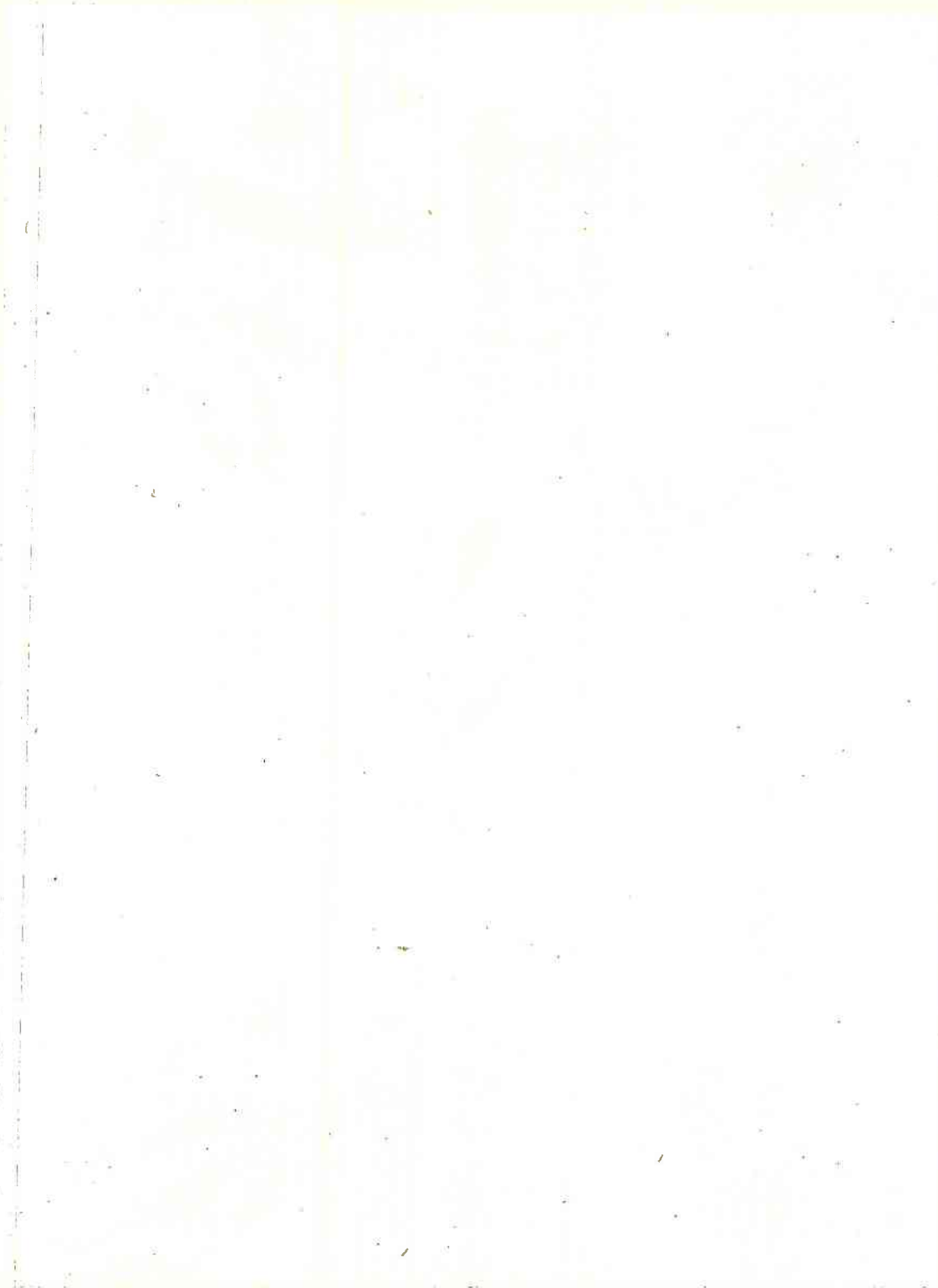
Because of its 'bullpup' design the SA80's empty cases are ejected from a port right opposite the firer's face, so it can only be fired right-handed. But in extensive tests with the new weapon left-handed soldiers have had little difficulty in adjusting to right-handed shooting.

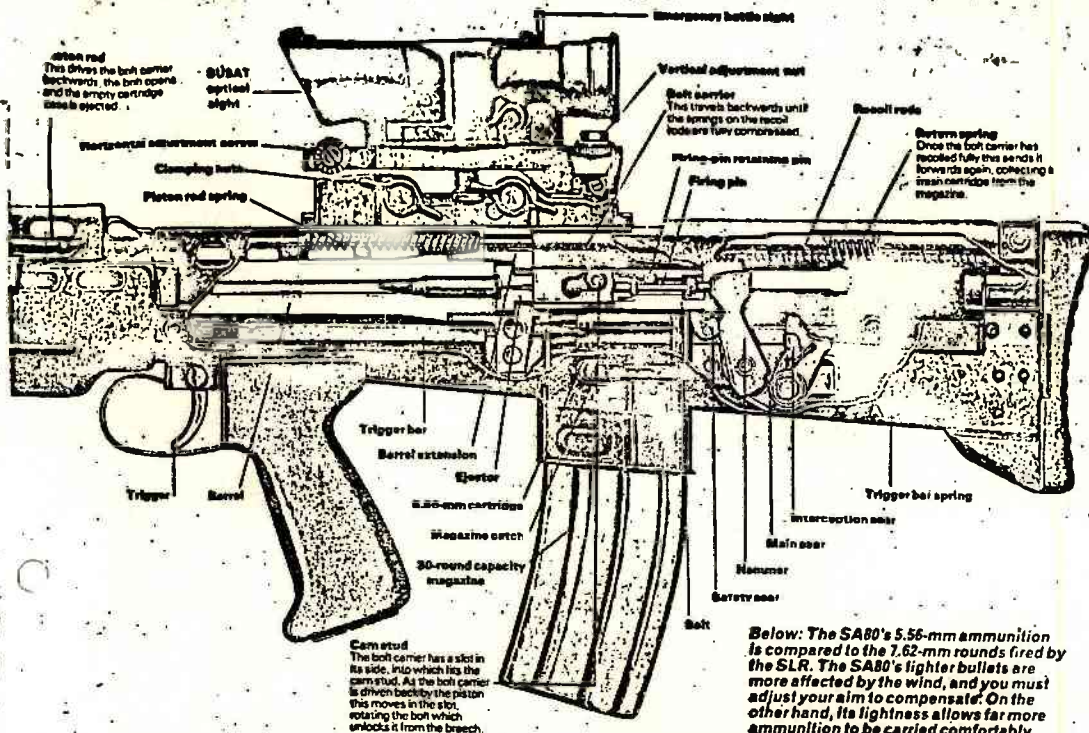
Taking out the target

The SA80 is the first combat weapon to be issued to front-line troops with a telescopic sight as a standard fitting. The sight, known as SUSAT (Sight Unit, Small Arms, Tri-lux) gives a 4x magnification and comes fitted with a comfortable rubber eyepiece. Through this the shooter sees a pointer - dark in daylight, illuminated with the radioactive Trilux lamp in poor light - that he places against the target. The SUSAT sight gives the British infantryman a massive advantage over a conventionally-equipped enemy and lets him unleash a hail of accurate fire even in the worst combat conditions.

A selector lever set at R (for 'repetition') lets you fire the SA80 a shot at a time, while set at A ('automatic') the rifle will fire for as long as the trigger is pressed and there are rounds in the magazine. Which you use depends largely on the tactical circumstances but, unlike some, the British Army has a long tradition of marksmanship and economy of fire. Automatic fire will be reserved for the last stages of an assault or for house-to-house fighting.

Out of the SA80's business end comes a 5.56-mm round that's light enough for each man to carry a standard ration of eight 30-round magazines plus a bandolier of ammo. Light

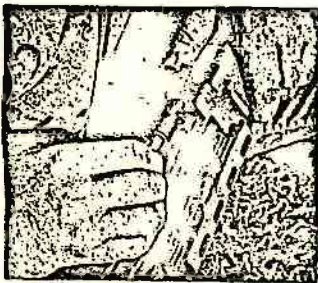
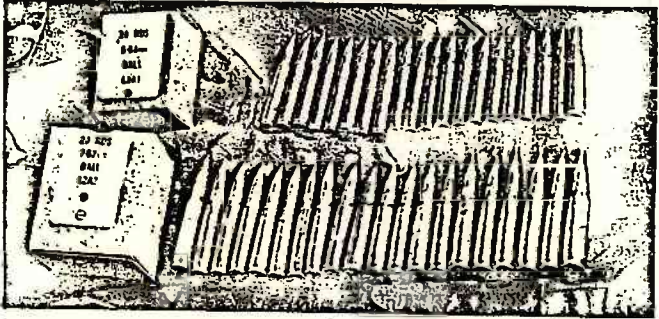




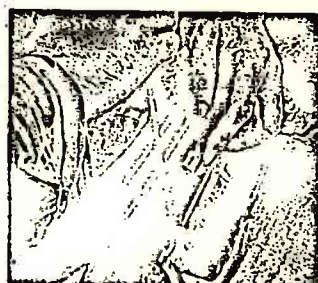
as it is, the round is still thoroughly effective at up to 600 metres - although in practice small-arms fire is rarely called for at ranges over 300 metres.

Currently, the SA80 is issued with magazines made for the US Army's M16. Although theoretically compatible these magazines are in fact ill-made and a constant cause of stoppage. Fortunately a custom-made magazine is on its way, though that may be little comfort to those who come under fire in the meantime.

The new ammo gives very little recoil, so the SA80 can be held on target



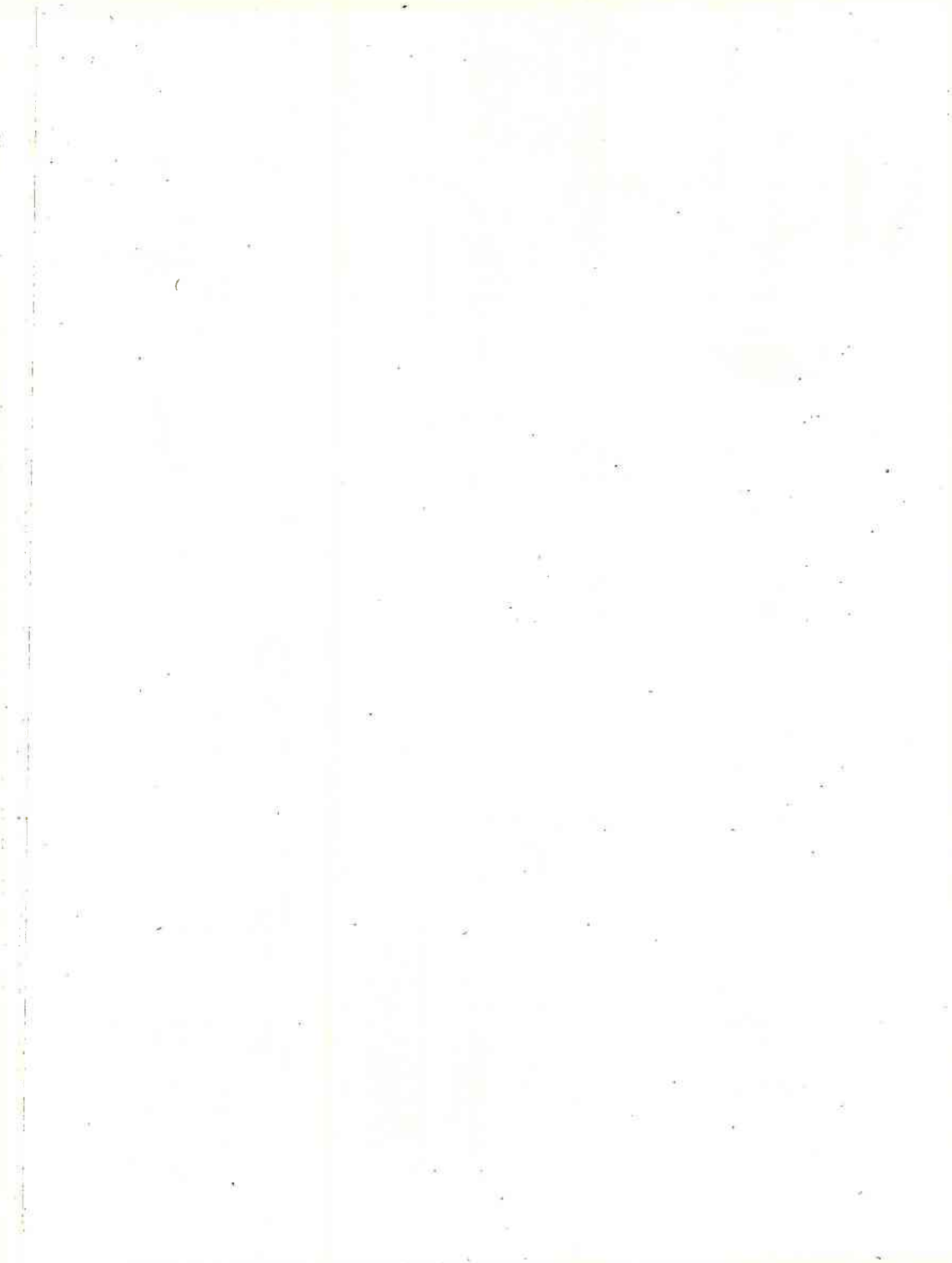
7 To strip the gas parts at the front of the SA80, lift the cover and pull the piston back so that the spring is depressed, and pull off the gas cylinder.



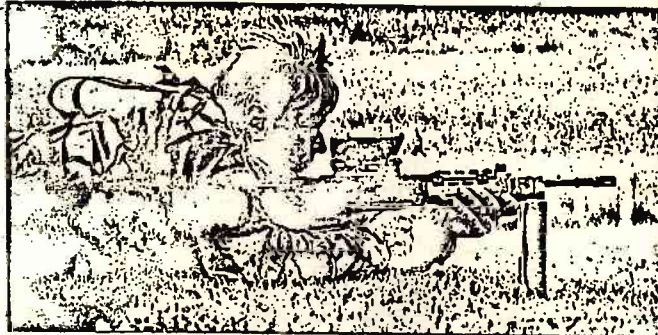
8 Pull out the piston and its spring. The spring stays on the piston, and should not be removed. Take out the gas plug by depressing and pushing it through its housing.



9 Carbon fouling is cleaned off the bolt with a nylon pad. With a little of this will also remove rust but, like a pan scourer, should not be used on weapon parts coated with a protective finish.



identical to the SA80, so soldiers will now need to be familiar with only one weapon instead of three, while the ammunition is interchangeable with all NATO small arms chambered for the new 5.56-mm cartridge. With his new rifle in his hands the British infantryman can easily outshoot any potential opponent.



Right: A soldier dives to the ground after running 100 yards to deliver 10 aimed shots at a target 200 yards away. British troops have found the SA80 to be tough, accurate and reliable.

A80 with its rivals.

7.62-mm Kalashnikov AKM Rifle



The modernised version of the original AK-47, the AKM is now being replaced in Warsaw Pact service but vast numbers remain operational all over the world. Very simple and easy to operate, the AKM is ideal for third-world guerrillas. Its only real disadvantage is the change lever, which makes a resounding click and is tricky to move while wearing Arctic mittens.

Specification:
Cartridge: 7.62 mm x 39
Weight: 3.15 kg
Length: 876 mm
Cyclic rate of fire: 600 rounds per minute
Magazine: 30-round box
Effective range: 400 m

Assessment:
Reliability: ****
Accuracy: ***
Age: *****
Worldwide users: *****



The AK series of assault rifles are brutally simple pieces of kit, and very reliable.

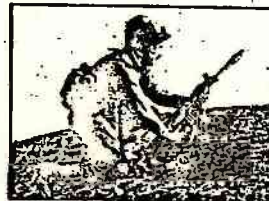
IMI Galil Assault Rifle



Israel's first home-produced rifle, the Galil is produced in two models: one firing sub-power 7.62-mm NATO ammunition, and one firing 5.56-mm. Closely based on the AK series, the Galil has one feature that shows good appreciation of soldiers' use of firearms: it has a built-in bottle opener.

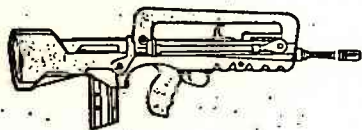
Specification: (7.62-mm assault rifle)
Cartridge: 7.62-mm NATO
Weight: 4.9 kg
Length: 1050 mm
Rate of fire: 600 rounds per minute
Magazine: 25-round box
Effective range: 500 m

Assessment:
Reliability: ****
Accuracy: ****
Age: **
Worldwide users: *



The Israelis value rugged simplicity too, and the Galil follows the AK tradition.

5.56-mm FA MAS Rifle



A bullpup design like the SA80, the French FA MAS can be set to eject spent cases to each side, although this is a fiddly job. Its phenomenal rate of fire will empty a 25-round magazine in 1 1/2 seconds, and it takes practice to control.

Specification:
Cartridge: 5.56-mm x 45
Weight: 4.5 kg
Length: 757 mm
Cyclic rate of fire: 900-1000 rounds per minute
Magazine: 25-round box
Effective range: 400 m

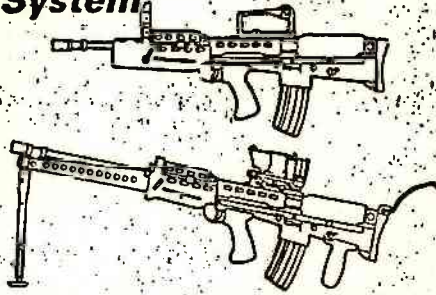
Assessment:
Reliability: ***
Accuracy: ***
Age: *
Worldwide users: *



The FA MAS is the only other 'bullpup' rifle to have been adopted apart from the SA80.

The SA80 System

A heavy-barrelled version of the SA80 called the Light Support Weapon will replace the General Purpose Machine Gun within British infantry sections. Capable of delivering very accurate short bursts of fire out to 600 m, it is practically identical to the SA80, so soldiers only have to learn one system. Illustrated top right is an SA80 with iron sights; this will be issued to heavy weapons crew and rear echelon personnel instead of their Sterling SMGs.



for continuous firing - whereas most assault rifles tend to jump off target with every shot and thump heavily into the shooter's shoulder. Wind does easily affect the flight of the bullet, however, so your aim has to compensate for this.

Three into one

The SA80 replaces three weapons in the infantry armoury: the SLR, the 9-mm Sterling submachine gun, and the 7.62-mm General Purpose Machine Gun. To take the GPMG's place there will be a version with a heavy barrel and bipod. Known as the Light Support Weapon, it is virtually

Battlefield Evaluation: comparing the

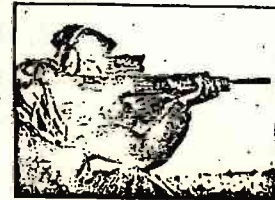
5.56-mm SA80 Individual Weapon



Specification:
Cartridge: 5.56-mm NATO
Weight: 5 kg
Length: 785 mm
Cyclic rate of fire: 600 rounds per minute
Magazine: 30-round box
Effective range: 500 m

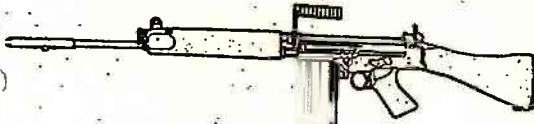
A complete weapons system replacing the British Army's rifles, LMGs and SMGs, the SA80 is arguably the finest service rifle available today. Short and handy, it is ideal both for urban combat and for the cramped interior of an APC. Its SUSAT sight is a great aid to accuracy and is especially valuable when shooting in poor light conditions.

Assessment
Reliability
Accuracy
Age
Worldwide users ..



The SA80 has proved itself a remarkably tough rifle in an extensive testing programme.

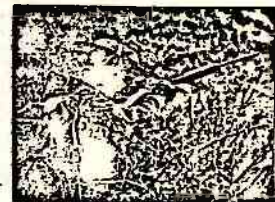
7.62-mm L1A1 Self-Loading Rifle



Specification
Cartridge: 7.62 mm x51 NATO
Weight: 5 kg
Length: 1143 mm
Rate of fire: (single shot) 40 rounds per minute
Magazine: 20-round box
Effective range: 500 m

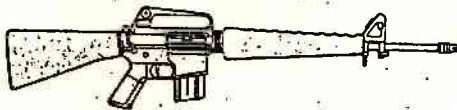
The British Army is one of about 50 armies to use a version of the Belgian FN FAL. In service for nearly 30 years, it has been obsolete for some time and many regiments have found teaching marksmanship with worn-out weapons to be an impossible task. Its 7.62-mm ammunition is unnecessarily powerful for the modern battlefield.

Assessment
Reliability ...
Accuracy ..
Age
Worldwide users



Seen here in Northern Ireland, the SLR has been used all over the world by British soldiers.

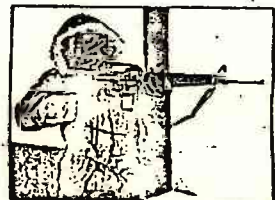
5.56-mm AR-15 (M16) Rifle



Specification: (M16A2)
Cartridge: 5.56 mm NATO
Weight: 4 kg
Length: 1000 mm
Cyclic rate of fire: 600 rounds per minute
Magazine: 20- or 30-round box
Effective range: 500 m

The M16 started the fashion for 5.56-mm ammunition and the latest model, the M16A2, is a substantial improvement over the original version used by US troops in Vietnam. Stronger and with better sights, full automatic fire has been replaced by a three-round burst option which gives three shots at a high rate for one pull of the trigger.

Assessment
Reliability
Accuracy
Age
Worldwide users



The M16 has proved itself a good rifle after an uncertain beginning in Vietnam.

Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTW - 40

ANEXO 7 (Super-borceguí) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nro 2/88.

El nuevo super-borceguí del Ejército, la "Rolls Royce" del calzado militar, fue presentado para una inspección pública ayer en CHELSEA BARRACKS - LONDRES.

La pesadilla del patrullero, las ampollas, sabañones y el ruido, configurados por el borceguí alto de combate, será reemplazado en los campos de batalla por el nuevo modelo de borceguí alto de combate MARK II.

El nuevo borceguí es flexible, muy confortable e impermeable. Viene con una media especial que permite respirar al pie, pero su costo es el doble del del viejo que será destinado en el futuro a ser usado en los campamentos.

El soldado británico tiene fama de quejarse de su calzado. Mientras otros ejércitos se quejan de sus estómagos, el ejército británico se queja de sus pies, y los borceguíes han ocasionado en la historia más quejas que las terribles divisiones de panzer de la WERMACHIT.

El viejo "borceguí munición" con suela de cuero y clavos ensordecedores, fue reemplazado por un modelo más flexible con una suela moldeada para durar y polainas separadas para una mejor impermeabilidad. Entonces aparecieron los super borceguíes.

Cuando fueron llevados, los nuevos borceguíes fueron altamente valorados. "El patrullero más crítico que tiene fuertes opiniones acerca del tema, dio informes muy favorables. Ha sido un gran éxito con todos", dijo un portavoz del ejército ayer.

Los soldados están estrenando su nuevo calzado en MALVINAS, la prueba última que destruyó la versión MARK I introducida durante el conflicto. Los nuevos borceguíes están también ensayados en ALEMANIA.

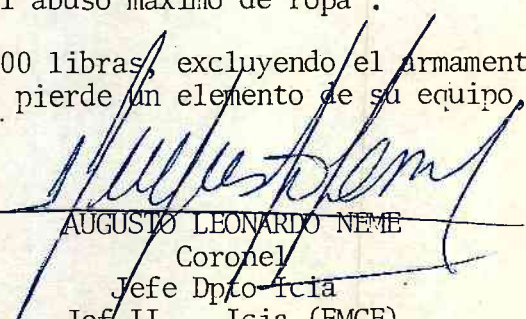
El ejército anuncia que en el mercado, el par costará 100 libras, pero son únicamente una parte de la nueva encomienda.

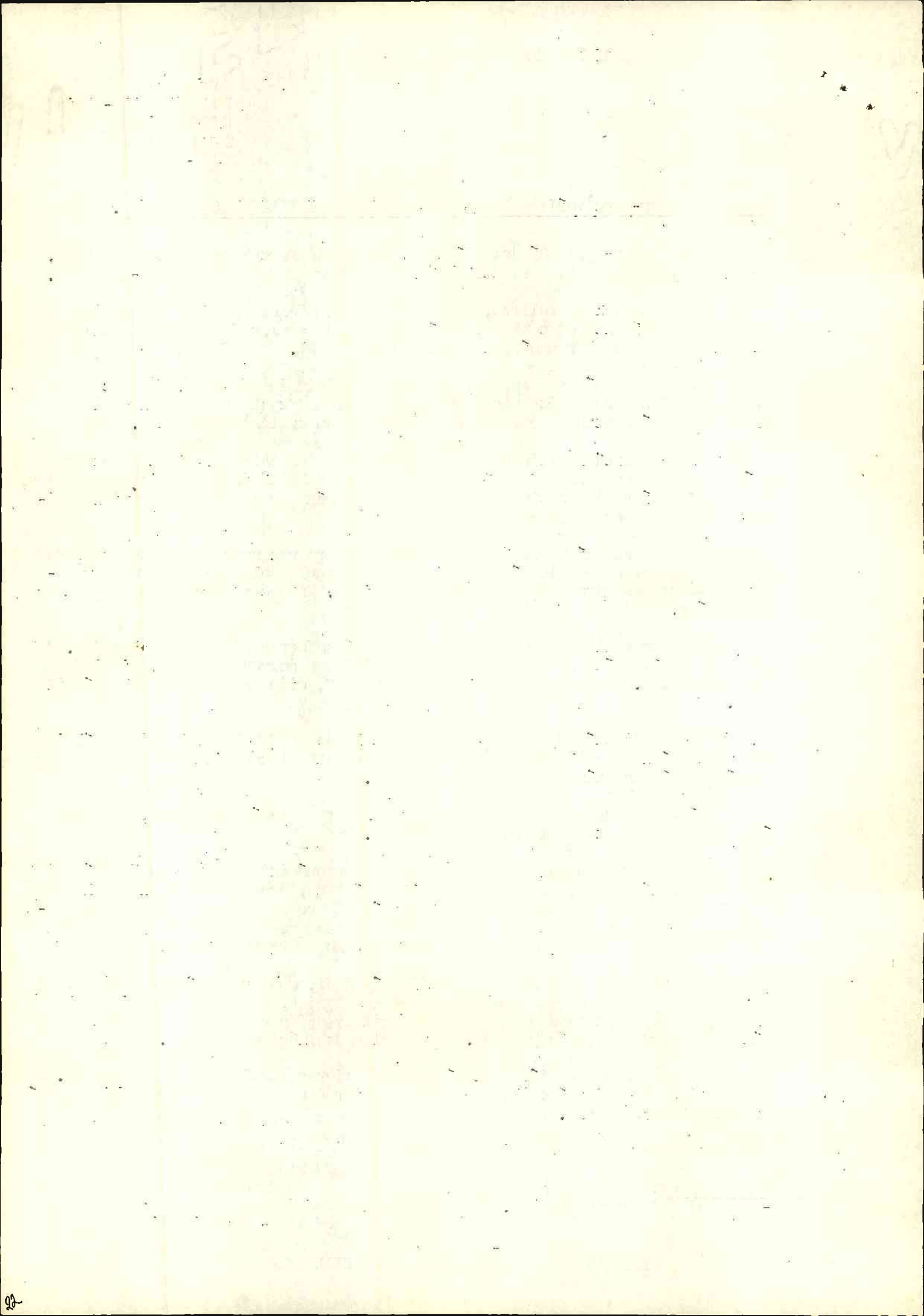
El portacarga personal dibujado de manera ergonómica, con cincha 15% más ligero cuando está mojado, un casco de nylon balístico, proporcionando la doble protección del modelo de acero que probó el más alegre de la tropa Tommy y una bayoneta con abridor de botella incorporado y cortadores de alambre, estaban entre las innovaciones destinadas a hacer la vida menos dura en combate.

El Coronel BRIAN PRESTON de la Artillería Real, que presidió las pruebas, dijo: "un soldado tiene que arrastrarse por las zanjas, aguantarse debajo de la lluvia, a veces hace andinismo, recibe aceite y nafta en su ropa y soporta los máximos extremos de frío y calor. Subre del abuso máximo de ropa".

El soldado nueva versión costará unas 800 libras, excluyendo el armamento. Una cosa que no se modificó es la regla que si pierde un elemento de su equipo, será "invitado" a reponerlo.

Distribuidor:
- Idem al del Cuerpo del IPI.


AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)



Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTX - 41

ANEXO 8 (Nuevo equipo de cargamento de personal) AL INFORME PERIODICO DE INTE-
LIGENCIA (IPI) Nro 2/88.

El ejército reveló sus infantes del futuro. Nuevos equipos costando 800 libras por soldado, desde los borceguíes hasta la bayoneta, van a ser introducidos en los años a venir, muchos teniendo en cuenta las enseñanzas de la guerra de las MALVINAS.

El infante se considera como un animal de carga, cargado de municiones, comida y otros equipos. Durante las MALVINAS, algunos hombres cargaron unas 150 libras sobre el hombro.

Ayer, el ejército presentó su nuevo equipo de cargamento personal -un conjunto ligero, de arnés, fardo y bolsas-, hecho para guardar todo lo necesario al soldado durante 2 días de combate.

El nuevo equipo de nylon suplantará el poco popular modelo tejido de 1958, de algodón. El tejido común absorbe el agua, encoje y se huela en invierno. Cuando satura su peso sube a 15 libras.

Muchos soldados rechazan el equipo común, gastando su sueldo en mochilas que se encuentran en el comercio.

Las nuevas bolsas presentarán innovaciones destinadas a impedir la pérdida de elementos.

El conjunto básico de municiones, máscara de gas y bolsas de herramientas pesando 46 libras puede ser complementado de 2 maneras. Una mochila completa puede agregarse, llevando el peso a 76 libras o como término medio, las bolsas laterales pueden ser sacadas de las mochilas y llevadas en el hombro.

El soldado podrá llevar ahora el doble de municiones para su arma, el nuevo SA80. La introducción del nuevo rifle se hace rápidamente.

Uno de los oficiales presentes ayer, dijo que el arma era tan precisa que permitiría a 75% de los soldados obtener calificación de tirador, más de 7 veces el resultado del antiguo rifle.

El SA80 ayudó a GRAN BRETAÑA a tener el 1º y 2º lugar en una competición de infantería de la NATO organizada recientemente. "Se burla del distintivo de tirador" comentó el oficial.

El SA80 se comercializará con un cuchillo de combate. Esta arma puede usarse como puñal, bayoneta o, con su vaina, como cortador de alambre.

El Sargento JAMES HUMPHREYS de Ensayos de Infantería y Unidad de Desarrollo, pareció particularmente impresionado por el cuchillo de combate, que describió como "algo fuera del hombre de acción".

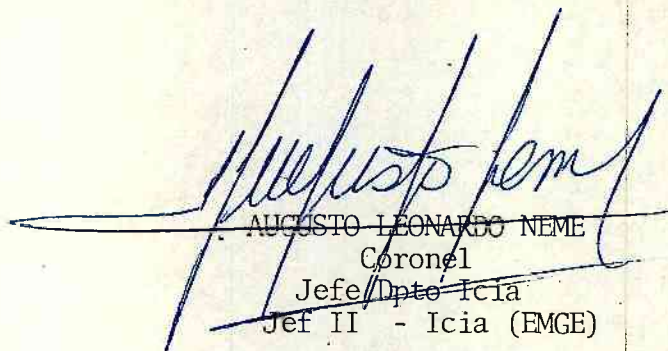
Un chaleco barrera antiaérea para proteger los soldados de la metralla, serán ensayados dentro de poco según comentó un oficial ayer.

El ejército dejó atrás algunos de sus socios de la NATO comercializando seme jante chaleco, que podrá salvar a un tercio de las bajas.

También fue presentado ayer el nuevo borceguí MK2, concebido para tener los pies del soldado confortables y secos.

Hace 6 años, el ejército empezó a reemplazar sus borceguíes DMS, que de noto riedad eran permeables y mantenían poco el tobillo. Pero el reemplazo por borceguíes altos no tuvo el éxito esperado.

Los MK2 están en ensayos y serán probablemente proporcionados a la infantería dentro de 2 años.



AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)

Distribuidor:

- Idem al del cuerpo del IPI.

Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTY - 42

ANEXO 9 (Avión de combate TRISTAR) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA (IPI)
NRO 2/88.



Inventaire des avlons de combat

Lockheed L-1011 TriStar



Missions	
Classe	
Accès	
Utilisation	
Autonomie	
Capacité	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	
Caractéristiques	
Autre	
Capacité	
Autonomie	
Performance	
Armement	
Autre	

Les études concernant le Lockheed L-1011 TriStar commencèrent au début de l'année 1966. Pendant les dix-huit mois d'études préliminaires et de projets, la modification la plus significative par rapport aux plans initiaux fut l'adoption de trois moteurs au lieu de deux. La mise en fabrication débuta au milieu de l'année 1968, et le premier appareil (N1011) effectua son vol inaugural le 16 novembre 1970. Après moins de trois mois, le fournisseur des moteurs, la société britannique Rolls-Royce, était accablé à la fois, tandis que la firme Lockheed était au bord de la banqueroute. Fort heureusement, l'aide des gouvernements et le soutien des commanditaires assurèrent la survie des deux firmes. Mis en service, le TriStar se révéla très réussi, mais la forte hausse des prix du carburant et la récession économique mondiale empêchèrent le L-1011, malgré la réalisation de nombreuses versions, de concurrencer la vaste gamme des appareils construits par Boeing. Le 7 décembre 1981, la firme Lockheed annonça que la production cesserait lorsque toutes les commandes auraient été honorées. Le deux cent cinquantième et dernier TriStar sortit des chaînes d'assemblage le 19 août 1983.

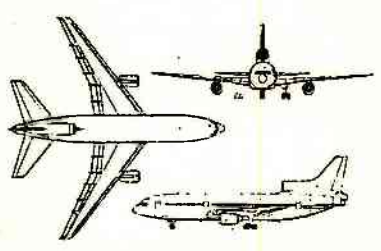
Plusieurs programmes visant à adapter cet appareil de ligne à des usages militaires de transport et de ravitaillement en vol furent élaborés. Ainsi, la nécessité d'accroître la flotte des

ravitailleurs, renforcée encore par la guerre des Malouines en 1982, conduisit la RAF à acheter à British Airways six appareils de ligne L-1011-500 TriStar. La firme Marshall de Cambridge est chargée de convertir quatre de ces machines en ravitailleurs-transporteurs de passagers TriStar K Mk 1, et les deux autres en ravitailleurs-transporteurs de passagers et de fret TriStar C Mk 2. Deux des TriStar K Mk 1 seront ultérieurement équipés des portes de chargement montées sur les C Mk 2.

Les modifications principales consistent en l'installation de réservoirs de carburant supplémentaires d'une capacité de 45 360 kg dans les soutes à bagages, ce qui porte la capacité totale à 136 078 kg de carburant, de deux systèmes de transfert de carburant à l'arrière du fuselage et d'une perche de ravitaillement au-dessus de l'habitacle de pilotage décalée à droite. Quatre de ces six appareils seront finalement munis de portes de 3,56 m sur 2,64 m, de matériel de chargement et de planchers renforcés.

Le premier K Mk 1 modifié, le ZD950, effectua son vol inaugural le 9 juillet 1985. Il fut transféré en août à l'AAAE de Boscombe Down pour être soumis à des essais. Le premier K Mk 1 mis en service fut affecté le 24 mars 1986 au Squadron 216. Trois autres appareils de ce type ont été achetés à Pan Am, mais le programme de modifications n'a pas encore été arrêté.

Lockheed L-1011 TriStar du Squadron 216 de la RAF, basé à Brize Norton.



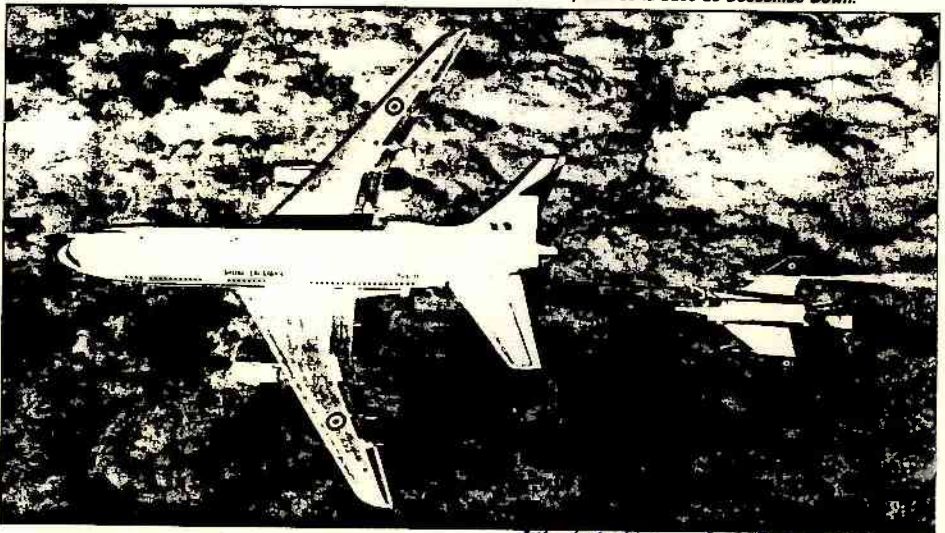
Lockheed L-1011 TriStar



Cet appareil fut le premier TriStar à être transformé en avion-citerne par la firme Marshall. Il porte la désignation de TriStar K Mk 1 au sein de la Royal Air Force.

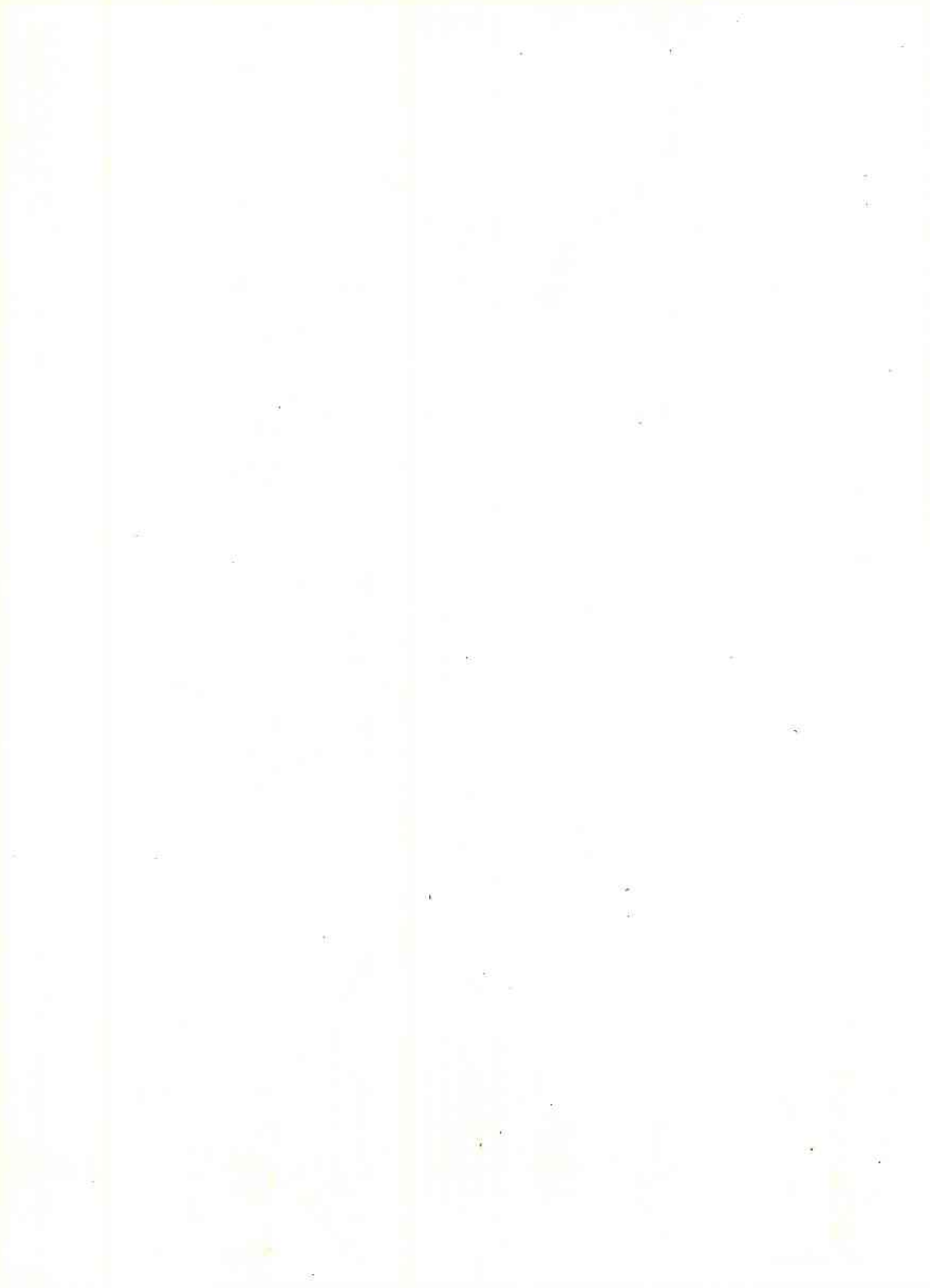
Ce McDonnell Douglas F-4K Phantom FG Mk 1 a été photographié alors qu'il était ravitaillé en vol par un TriStar, au cours d'essais effectués à partir de la base de Boscombe Down.

Caractéristiques
Lockheed L-1011-500 TriStar
 Origine : États-Unis
 Type : appareil de transport commercial
 Moteurs : 3 réacteurs à double flux Rolls-Royce RB-211-524B de 22 680 kpp
 Performances : vitesse de croisière maximale à 9 145 m, 975 km/h; vitesse de croisière économique à 10 670 m, 900 km/h; vitesse ascensionnelle initiale, 775 m/min; altitude de croisière, 12 800 m; distance franchissable avec charge maximale, 9 655 km
 Masse : à vide, 109 300 kg; maximale au décollage, 224 960 kg
 Dimensions : envergure, 47,35 m; longueur, 50,05 m; hauteur, 16,87 m; surface alaire, 321,06 m²
 Armement : sans



Distribuidor:
- Idem al del cuerpo del IPI.

AUGUSTO LEONARDO NEMIF
 Coronel
 Jefe Dpto Icia
 Jef II - Icia (EMGE)



Copia Nro
EMGE (Jef II - Icia)
BUENOS AIRES
231200 Mar 88
VTZ - 43

ANEXO 10 (Avión NIMROD) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA (IPI) Nro 2/88.



ROYAUME UNI

British Aerospace Nimrod

Après de nombreuses années passées à étudier d'autres projets, la Royal Air Force britannique choisit le British Aerospace Nimrod pour remplacer l'Avro Shackleton comme avion de patrouille maritime, et le premier Nimrod MR.Mk 1 de série prit l'air le 28 juin 1968. Cet appareil possède un fuselage d'une capacité considérable pourvu d'un renflement inférieur non pressurisé abritant le radar, des soutes à armements et de nombreux équipements sophistiqués. Il peut voler avec n'importe lequel de ses quatre réacteurs à double flux; les deux moteurs extérieurs ont des inverseurs de poussée qui renforcent l'action des freins anti-tangages du train principal et des énormes volets simples.

Le Nimrod embarque normalement douze membres d'équipage et met en œuvre un ensemble extrêmement complet et bien intégré de capteurs et de systèmes de traitement de données, de navigation, de télécommunications et d'identification qui lui permettent de remplir des fonctions de lutte ASM, de recherche et de

sauvetage, de renseignement électronique, de reconnaissance et autres types de missions en appui des forces de surface; il sert même à l'occasion d'avion de transport, le compartiment arrière pouvant accueillir

Les Nimrod furent pourvus pendant la guerre des Malouines d'un armement défensif composé de Sidewinder AIM-9L fixés sous les ailes; ceux-ci devaient également être utilisés contre les Boeing 707 argentins qui effectuaient des patrouilles au-dessus des mêmes océans. Cet appareil est un MR.Mk 2P.

Le tout récent Nimrod MR.Mk 2P possède une perche de ravitaillement en vol.



quarante-cinq passagers. Les quarante-trois Nimrod MR.Mk 1 construits se sont comportés de façon remarquable en service: un appareil seulement a été détruit au cours de dix années de déploiement intensif, le plus souvent effectué dans des conditions très difficiles et à des altitudes très basses.

Caractéristiques

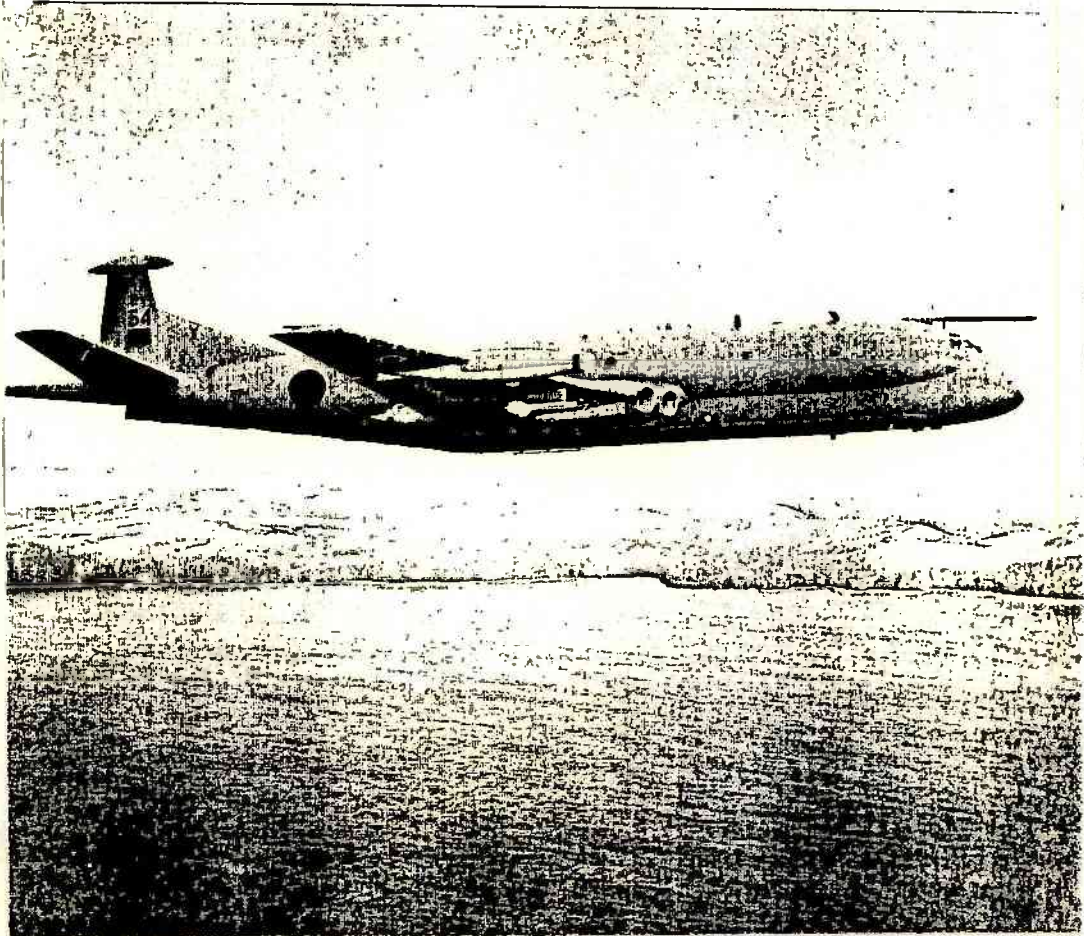
Nimrod MR.Mk 2

Type: avion de patrouille maritime.

Moteurs: 4 turboréacteurs à double flux Rolls-Royce Spey 250 de 5 507 kgp.

Performances: vitesse maximale,

926 km/h; vitesse de patrouille avec 2 moteurs, 370 km/h; distance franchissable, 9 200 km autonome, 18 h.
Poids: à vide, 39 009 kg; maximal au décollage, 67 000 kg.
Dimensions: envergure, 35 m; longueur, 38,63 m; hauteur, 9,06 m; surface alaire, 197 m².
Armement: la soute à armement de 14,78 m contient 6 racks latéraux de munitions comportant 9 torpilles et des bombes; possibilité de monter des missiles sous les ailes pour des missions air-surface ou d'autres types d'armes; nombreux systèmes de capteurs de lutte ASM.



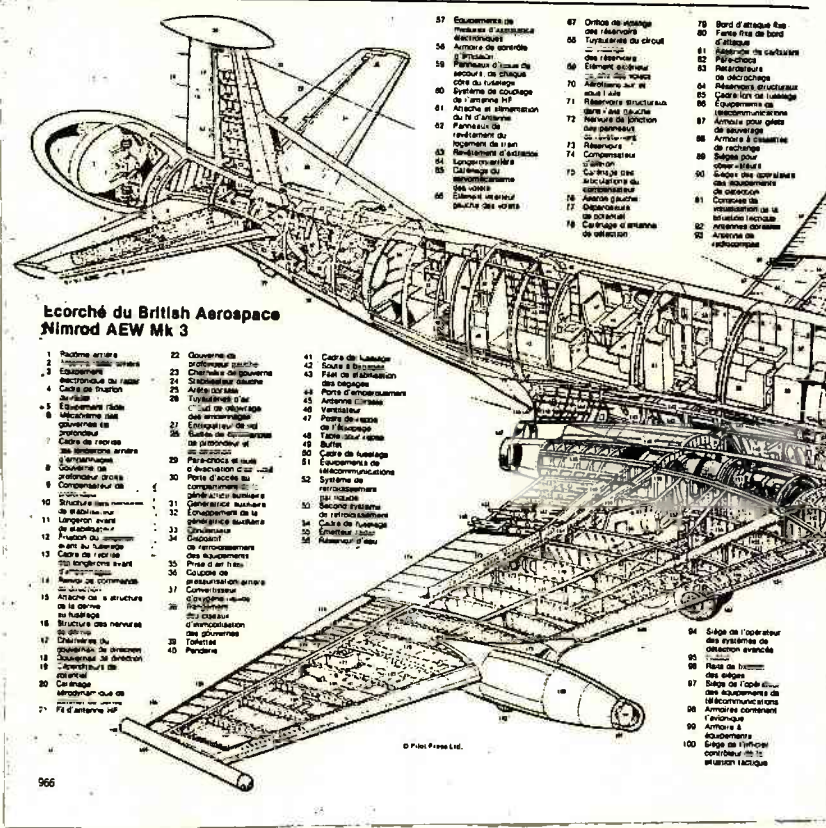
l'établissement des programmes de porte-avions ainsi que le retrait du service des avions embarqués. Dès lors se pose la question de la couverture de la zone. Les autorités politiques décrètent que celle-ci s'exercera à l'intérieur des limites de la zone d'action des Shackleton basés à Esbaya, et ce dans le zone occupée par les porte-avions américains. L'opération de vue qui avait impliqué une telle décision apparaît clairement aux yeux de ces mêmes autorités en avril 1962, lorsque les premiers navires britanniques furent envoyés par le nord, dans l'Atlantique Sud. Un programme d'urgence

fut élaboré, et onze semaines suffirent à Westland pour réaliser le Sea King AEW. Un radar Taram-241 Searchwater, identique pour l'essentiel à celui du Nimrod Mk 3, est installé au centre du fuselage, son antenne étant logée dans un conteneur souple maintenu en forme par une surpression interne. Ce radome gonflable se trouve du côté droit, sous l'aile, et se place, grâce à un pivot de 90° pour se placer dans le champ de vue du radar. Le radar a subi des modifications qui lui permettent de détecter des objectifs évoluant au ras des vagues, et l'on

considère maintenant comme fiables les indications qu'il fournit dans une zone de près de 100 km de rayon. Deux Sea King HAS-Mk 2 de lutte anti-sous-marine (XV650 et 6511) ont été modifiés d'urgence, ce qui a permis leur mise en place dans l'Atlantique Sud, à bord de l'Ulustrous, dès le mois d'août 1962, une fois la guerre terminée.

H.1400-1, turbomachines de 1 660 ch.
Performances : vitesse normale, 201 km/h; plafond en vol stationnaire, 975 m; distance franchissable sans réservoirs supplémentaires, 1 230 km; autonomie : 3 h 45 mn sur site à 370 km de la base de départ (retour compris).
Poids : à vide, environ 6 125 kg; maximal au décollage, 9 525 kg. Dimensions : diamètre du rotor principal, 18,90 m; longueur du fuselage, 17,01 m; hauteur totale, 5,13 m; aire du disque du rotor principal, 260,47 m².

Caractéristiques
Westland Sea King AEW
Type : Hélicoptère embarqué de veille lointaine.
Moteurs : 2 Rolls-Royce Gnome



Écorché du British Aerospace Nimrod AEW Mk 3

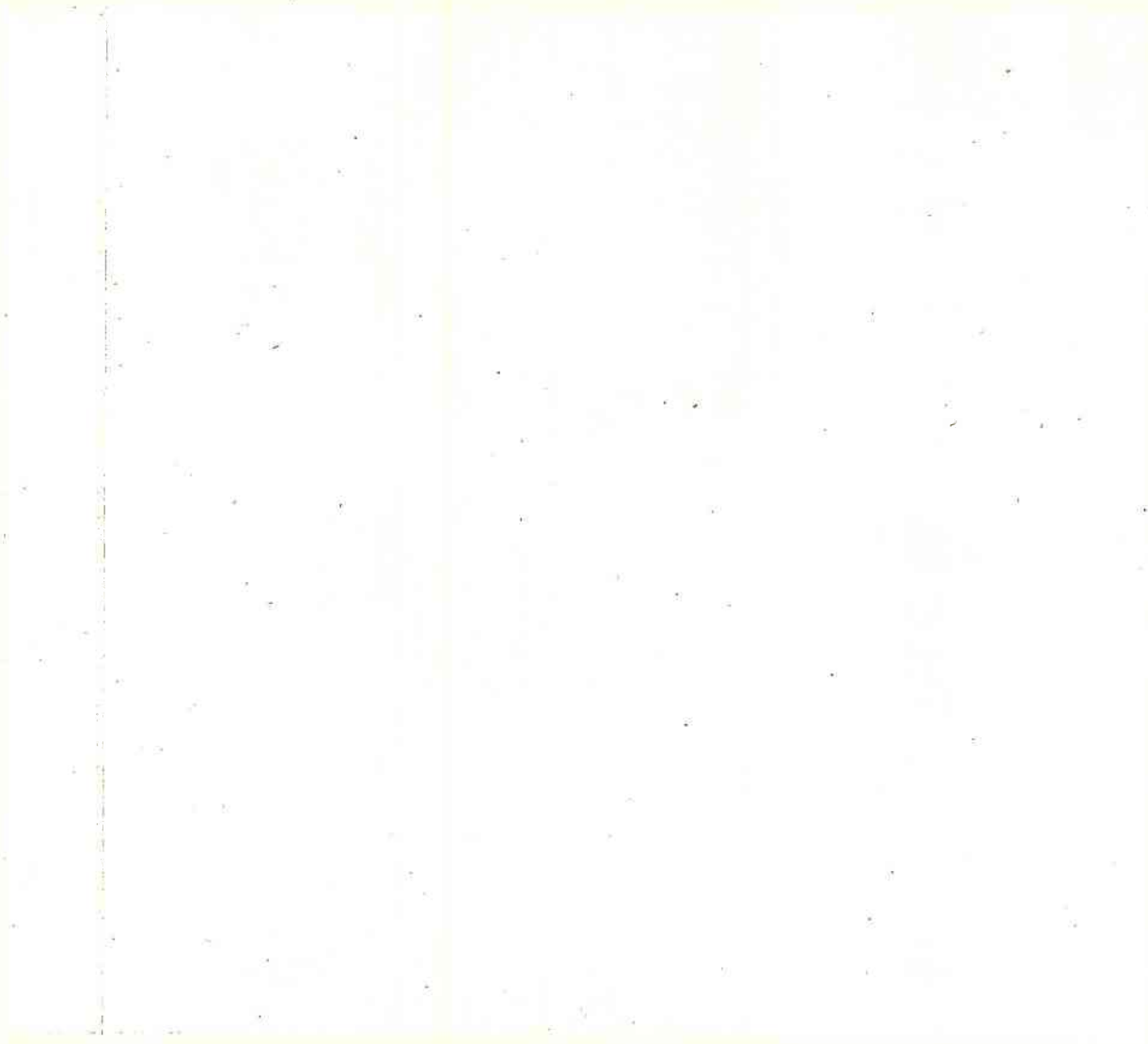
- 1 Radios arrière
- 2 Radios avant
- 3 Équipement électronique du radar
- 4 Cadre de fuselage
- 5 Équipement radio
- 6 Mécanisme des gouvernes de profondeur
- 7 Cadre de roues des trépaniers avant
- 8 Gouvernes de profondeur avant
- 9 Conteneur des équipements de radio
- 10 Longeron avant de stabilisateur
- 11 Partie du longeron avant de fuselage
- 12 Cadre de roues des trépaniers avant
- 13 Radios
- 14 Radios
- 15 Antenne de la structure de la zone de navigation
- 16 Structure des nervures de queue
- 17 Châssis de queue
- 18 Gouvernes de direction
- 19 Gouvernes de direction
- 20 Carénage
- 21 Radios
- 22 Gouvernes de profondeur arrière
- 23 Châssis de queue
- 24 Antenne de navigation
- 25 Longeron avant de fuselage
- 26 Gouvernes de direction
- 27 Gouvernes de direction
- 28 Gouvernes de direction
- 29 Gouvernes de direction
- 30 Gouvernes de direction
- 31 Gouvernes de direction
- 32 Gouvernes de direction
- 33 Gouvernes de direction
- 34 Gouvernes de direction
- 35 Gouvernes de direction
- 36 Gouvernes de direction
- 37 Gouvernes de direction
- 38 Gouvernes de direction
- 39 Gouvernes de direction
- 40 Gouvernes de direction
- 41 Gouvernes de direction
- 42 Gouvernes de direction
- 43 Gouvernes de direction
- 44 Gouvernes de direction
- 45 Gouvernes de direction
- 46 Gouvernes de direction
- 47 Gouvernes de direction
- 48 Gouvernes de direction
- 49 Gouvernes de direction
- 50 Gouvernes de direction
- 51 Gouvernes de direction
- 52 Gouvernes de direction
- 53 Gouvernes de direction
- 54 Gouvernes de direction
- 55 Gouvernes de direction
- 56 Gouvernes de direction
- 57 Gouvernes de direction
- 58 Gouvernes de direction
- 59 Gouvernes de direction
- 60 Gouvernes de direction
- 61 Gouvernes de direction
- 62 Gouvernes de direction
- 63 Gouvernes de direction
- 64 Gouvernes de direction
- 65 Gouvernes de direction
- 66 Gouvernes de direction
- 67 Gouvernes de direction
- 68 Gouvernes de direction
- 69 Gouvernes de direction
- 70 Gouvernes de direction
- 71 Gouvernes de direction
- 72 Gouvernes de direction
- 73 Gouvernes de direction
- 74 Gouvernes de direction
- 75 Gouvernes de direction
- 76 Gouvernes de direction
- 77 Gouvernes de direction
- 78 Gouvernes de direction
- 79 Gouvernes de direction
- 80 Gouvernes de direction
- 81 Gouvernes de direction
- 82 Gouvernes de direction
- 83 Gouvernes de direction
- 84 Gouvernes de direction
- 85 Gouvernes de direction
- 86 Gouvernes de direction
- 87 Gouvernes de direction
- 88 Gouvernes de direction
- 89 Gouvernes de direction
- 90 Gouvernes de direction
- 91 Gouvernes de direction
- 92 Gouvernes de direction
- 93 Gouvernes de direction
- 94 Gouvernes de direction
- 95 Gouvernes de direction
- 96 Gouvernes de direction
- 97 Gouvernes de direction
- 98 Gouvernes de direction
- 99 Gouvernes de direction
- 100 Gouvernes de direction

- 57 Gouvernes de direction
- 58 Gouvernes de direction
- 59 Gouvernes de direction
- 60 Gouvernes de direction
- 61 Gouvernes de direction
- 62 Gouvernes de direction
- 63 Gouvernes de direction
- 64 Gouvernes de direction
- 65 Gouvernes de direction
- 66 Gouvernes de direction
- 67 Gouvernes de direction
- 68 Gouvernes de direction
- 69 Gouvernes de direction
- 70 Gouvernes de direction
- 71 Gouvernes de direction
- 72 Gouvernes de direction
- 73 Gouvernes de direction
- 74 Gouvernes de direction
- 75 Gouvernes de direction
- 76 Gouvernes de direction
- 77 Gouvernes de direction
- 78 Gouvernes de direction
- 79 Gouvernes de direction
- 80 Gouvernes de direction
- 81 Gouvernes de direction
- 82 Gouvernes de direction
- 83 Gouvernes de direction
- 84 Gouvernes de direction
- 85 Gouvernes de direction
- 86 Gouvernes de direction
- 87 Gouvernes de direction
- 88 Gouvernes de direction
- 89 Gouvernes de direction
- 90 Gouvernes de direction
- 91 Gouvernes de direction
- 92 Gouvernes de direction
- 93 Gouvernes de direction
- 94 Gouvernes de direction
- 95 Gouvernes de direction
- 96 Gouvernes de direction
- 97 Gouvernes de direction
- 98 Gouvernes de direction
- 99 Gouvernes de direction
- 100 Gouvernes de direction

966

Distribuidor:
- Idem al del cuerpo del IPI.

Augusto Leonardo Neme
AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)



ANEXO 11 (Avión de combate PHANTOM F-4) AL INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA (IPI) Nro 2/88.

Archivo de Datos

F-4 de la RAF: aún en guardia

Adquiridos originalmente para misiones de interdicción y reconocimiento, los Phantom de la RAF son la espina dorsal de la defensa aérea de Gran Bretaña desde 1974. Los Phantom son todavía un medio válido y permanecerán en servicio en la RAF durante lo que resta de decenio.

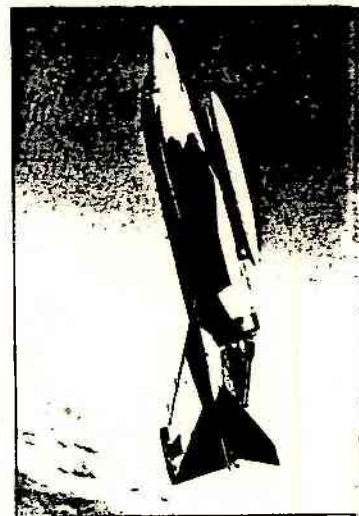
Si se considera el número de cosas que la RAF le pide que haga, el McDonnell Douglas Phantom es uno de los aviones de combate más capaces y versátiles del mundo. Como principal interceptor británico, proporciona la mayor parte de los cazas para la interceptación rutinaria de los intrusos que se adentran en el espacio aéreo de Gran Bretaña. En caso de guerra, asumiría la tarea ingente de hacer frente a las fuerzas enemigas que atacasen el bastión de retaguardia más importante de la OTAN. Más allá de las fronteras nacionales, los Phantom participan en la tutela del espacio aéreo de la RFA y en la patrulla de las aguas que circundan las Mal-

Uno de los Phantom FGR.Mk 2 del 29.º Escuadrón gana altura sobre RAF Coningsby, base que comparte con los primeros Tornado F.Mk 2 británicos, modelo que debe sustituir al Phantom en los cometidos de defensa aérea.

vinas. El F-4 es un avión de gran valía para la RAF, y resulta cuando menos curioso recordar que este aparato en tiempos no fue pedido por su hoy agradecido usuario.

Cuando, en febrero de 1965, se canceló el proyecto del avión V/STOL polivalente Hawker P.1154, que debía ser una máquina interservicios, el gobierno británico optó por desarrollar el Hawker Harrier y el avión franco-británico SEPECAT Jaguar como modelos conjuntos de la RAF para misiones de interdicción táctica, ataque y reconocimiento, pero como el segundo no iba a estar disponible antes de un decenio, una solución viable era el Phantom. Afortunadamente, los atributos del F-4 supusieron que este modelo fuese una excelente opción interina hasta que se pudiese emplear los Jaguar, pero también que sirviese para reemplazar a los English Electric Lightning.

Aunque los Phantom FGR.Mk 2 pasaron

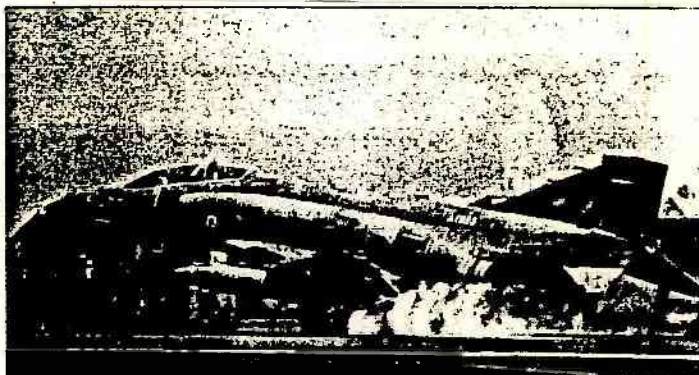


El 92.º Escuadrón es una de las dos unidades de Phantom estacionadas en la República Federal de Alemania, en virtud de la repartición del espacio aéreo alemán acordada después de la segunda guerra mundial.

gran parte del tiempo sirviendo en cometidos de interdicción, ataque y reconocimiento (sobre todo en la República Federal de Alemania), la RAF aprendió a utilizar este modelo como interceptor, a



Un aparato de la unidad de conversión operacional (OCU) demuestra la técnica de aterrizaje aprobada oficialmente, de descenso rápido sobre la pista. Sin embargo, muchos pilotos prefieren una toma de tierra más suave y clásica.



expensas de la Royal Navy. El Arma Aérea de la Flota había decidido desentenderse del proyecto P.1154 y adquirir el Phantom antes de que fuese cancelado el avión británico, pero como resultado de la decisión gubernamental de desmantelar la flota de portaviones, 14 de los 52 Phantom FG.Mk 1 pedidos por la Armada fueron a parar directamente a la RAF. Estos se convirtieron en el material de vuelo del 43.º Escuadrón de Leuchars (Escocia), que se formó en setiembre de 1969 y fue declarado plenamente operacional como unidad de interceptación el mes de julio siguiente.

Defensa aérea

Cinco escuadrones de Phantom (y una OCU con capacidad operacional en caso de guerra) están asignados permanentemente a la defensa de los cielos británicos o, más exactamente, a la Región de Defensa Aérea de Gran Bretaña (UKADR, o *United Kingdom Air Defence Region*). La UKADR no sólo abarca las islas en sí, sino también gran parte del mar del Norte, los Accesos Suroccidentales y una gran proporción del espacio aéreo entre Escocia e Islandia. Asistidos sólo por dos escuadrones de Lightning situados en Binbrook (Lincolnshire), los Phantom se dedican en tiempos de paz a la identificación rutinaria de todos los aviones que entran en la UKADR sin ser anunciados.

Los escuadrones de Phantom están desplegados en la costa este de Gran Bretaña, frente a la dirección de ataque más probable (aunque no la única). Leuchars, al norte de Edimburgo, hospeda los FG.Mk 1 ex navales, que sirven en el 43.º Escuadrón original y en el 111.º Escuadrón, que en un principio empleó aviones FGR.Mk 2. En las Midlands se encuentran el 29.º Escuadrón y la 228.ª OCU (unidad de conversión operacional), ambos en Comingsby (Lincolnshire); los aviones de la segunda llevan los emblemas del 64.º Escuadrón, su unidad «en la sombra». En efecto, en caso de emergencia los instructores de la OCU formarían una unidad operativa adicional que actuaría como 64.º Escuadrón. Finalmente, en Wattisham (Suffolk) se hallan los Escuadrones n.º 56 y 74, el primero de ellos equipado con Phantom FGR.Mk 2. El 74.º, sin embargo, es una unidad que se sale de la norma, pues fue creado en 1984 como replazo de los aviones enviados a defender las islas Malvinas. Está equipado con quince F-4 ex US Navy, ampliamente reformados pero equipados todavía con los turborreactores General Electric J79 de los F-4 norteamericanos en vez de los turbosopranets Rolls-Royce Spey especificados para los demás Phantom de la RAF. Los aviones de esta unidad, el «Tiger Squadron», reciben la denominación de F-4J (UK).

Uno de los elementos de la «pequeña guerra fría» que se libra a diario no muy lejos de las islas Británicas es la necesidad de convencer a la URSS de que la OTAN nunca baja la guardia. Por esta razón, todos los aviones en tránsito por la UKADR sin autorización son intercepta-

dos y escoltados. Con los datos suministrados por estaciones de radar en Gran Bretaña y ultramar, los Centros de Sectores de Operaciones de la RAF en Buchan (Grampian), Boulmer (Northumberland) y Neatishead (Norfolk) siguen el rumbo de los intrusos en su subdivisión de la UKADR y envían a los cazas a investigar. Gran parte de la «clientela» consiste en aviones de reconocimiento marítimo soviéticos que transitan por la brecha entre Islandia y las Feroes de camino a patrullar el Atlántico, o bien que se dirigen a Cuba. Los más comunes son los Tupolev «Bear» y «Badger», que también merodean por el Atlántico Norte en misiones de recogida de datos electrónicos. En el curso de un año se interceptan y escoltan unos 150 de estos intrusos.

La responsabilidad de esta tarea está compartida por los escuadrones de caza de la RAF, todos ellos administrados por el 11.º Grupo. Hay varias bases en las que se mantienen dos aviones en QRA (por *Quick-Reaction Alert Interceptor*, o interceptador en alerta de reacción rápida), llamada «Q» para abreviar. La QRA septentrional depende casi siempre de los Phantom de Leuchars, mientras que la meridional es compartida rotacionalmente por Comingsby, Wattisham y los Lightning de Binbrook. Durante las 24 horas de cada día del año, las bases en QRA proporcionan dos aviones totalmente armados y repostados, situados en unos hangares próximos al umbral de la pista. Las tripulaciones y el personal de tierra están en vigilia constante, preparados para que los cazas puedan alzar el vuelo en un máximo de 10 minutos. Usualmente, el intruso se detecta en pleno océano, de manera que no son necesarias las carreras hasta los aviones, como sucedía en 1940.

Opciones de armas

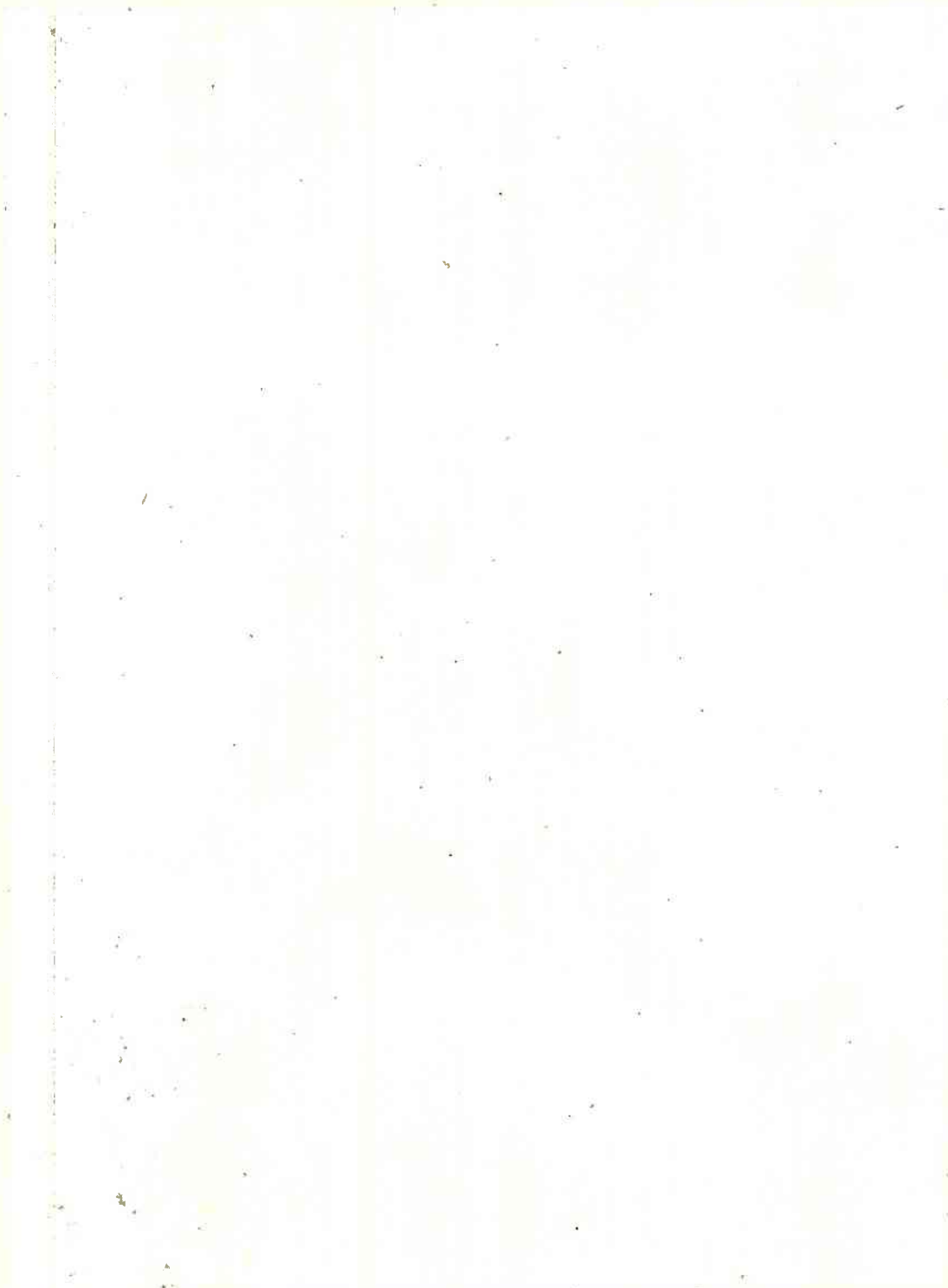
El Phantom lleva una amplia gama de armas para sus misiones, pero antes de poder utilizarlas debe atender la pantalla de su radar para localizar al enemigo. En la proa del F-4 se halla una antena discal de 81 cm de diámetro y las «cajas negras» correspondientes del radar APG-59 que, enlazado a un ordenador ASW-25, forma el sistema de armas AWG-11/12. Desarrollados por la firma británica Ferranti a partir del Westinghouse AWG-10, estos sistemas son básicamente similares, a excepción de que el AWG-11 equipa a los Phantom FG.Mk 1, y el AWG-12 hace lo propio con los FGR.Mk 2, con el ASW-25

en interfaz con el sistema de navegación y ataque para las misiones de interdicción y ataque, que no se realizan ya en la actualidad. El radarista (RIO), situado en el asiento trasero del Phantom, atiende el AWG-11/12 y controla otro equipo, como los receptores de alerta radar Marconi ARI.18228 situados en el extremo de la deriva. Pese a tales cometidos, la RAF se empeña en llamar «navegante» a este tripulante.

En su condición de sistema de impulsos Doppler, el AWG-11/12 es capaz de detectar aviones en vuelo bajo y, en combate aéreo, puede rechazar el empastamiento y evitar las direcciones angulares en las que los objetivos permanecen invisibles por razones electrónicas, es decir, las llamadas «velocidades ciegas». Esta capacidad de ver hacia abajo se complementa con la de disparar de la misma forma («hacia abajo» significa que pueden adquirirse objetivos situados por debajo del avión interceptador). El eficaz misil norteamericano Raytheon AIM-7E2 Sparrow, del que lleva cuatro unidades «semicarenadas» bajo el fuselaje, ha sido reemplazado a partir de principios de los años ochenta por un desarrollo británico, el BAe Sky Flash, con un sistema de guía y su espoleta nuevos, además de una mayor resistencia a las interferencias emitidas contra su radar semiactivo de búsqueda.

Para combates a distancias más cortas, en los soportes subalares internos se instalan cuatro AIM-9L Sidewinder fabricados por Bodenseewerk. Misil buscador de calor, con capacidad todo aspecto en sus últimas versiones, el Sidewinder tiene un alcance máximo teórico de 18 km y probó su letalidad cuando fue utilizado por los BAe Sea Harrier contra los aviones argentinos en la guerra de las Malvinas de 1982. Además, el Phantom puede llevar en su soporte ventral central un contenedor SUU-23/A de 807 kg que lleva un cañón rotativo GAU-4 de 20 mm, pero éste es omitido usualmente en los aviones en QRA en favor de un tercer depósito de carburante que complementa a los instalados bajo las secciones externas alares.

Entre los Phantom concebidos especialmente para la RAF y los F-4J(UK) del 74.º Escuadrón existen diferencias de armamento y equipo, en especial en lo que concierne a la instalación del sistema de armas AWG-10B norteamericano. Los F-4J(UK) se entregaron con el asiento lanzable Martin-Baker de los modelos estadounidense, lo que obliga a que sus tri-



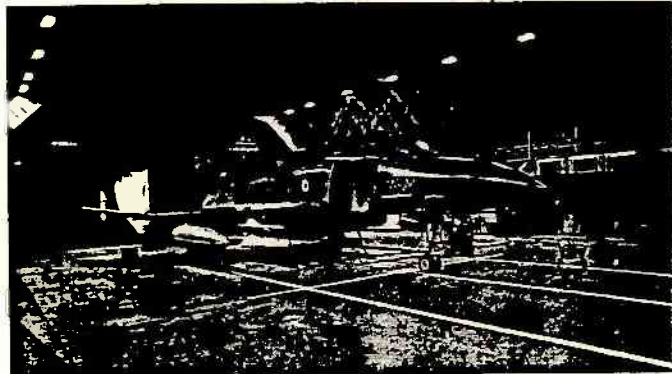
Muchos de los Phantom de la RAF utilizan actualmente hangares reforzados (HAS), que reducen notablemente su vulnerabilidad en caso de ataque aéreo. No obstante, gran parte del mantenimiento de primer y segundo escalón se lleva a cabo fuera de los HAS.

pulaciones empleen trajes de vuelo y equipos de seguridad norteamericanos y, más importante todavía, llevan los motores J79 de las versiones más recientes, en los que se han eliminado las deladoras trazas de humo que caracterizan a los Phantom de otras naciones (los españoles, por ejemplo).

En ultramar

Además de la UKADR, los Phantom defienden los intereses británicos en otros dos teatros. La RAF Germany, elemento clave de la 2.ª ATAF (Allied Tactical Air Force, o fuerza aérea táctica aliada) de la OTAN, mantiene dos escuadrones para tareas de interceptación algo diferentes de las propias de los escuadrones en Gran Bretaña. En virtud de los acuerdos firmados en 1945, Gran Bretaña y EE UU (y Francia, que se desvinculó de ellos) son las únicas naciones que pueden participar en la tutela del espacio aéreo de la RFA, de modo que en Wildenrath (cerca de

Es obvio que el Phantom es un avión viejo, que puede llevar una carga bélica impresionante y es considerado todavía un medio formidable de defensa aérea. Este ejemplar del 29.º Escuadrón lleva un contenedor de cañón SUU-23/A y misiles Sidewinder y Sky Flash.

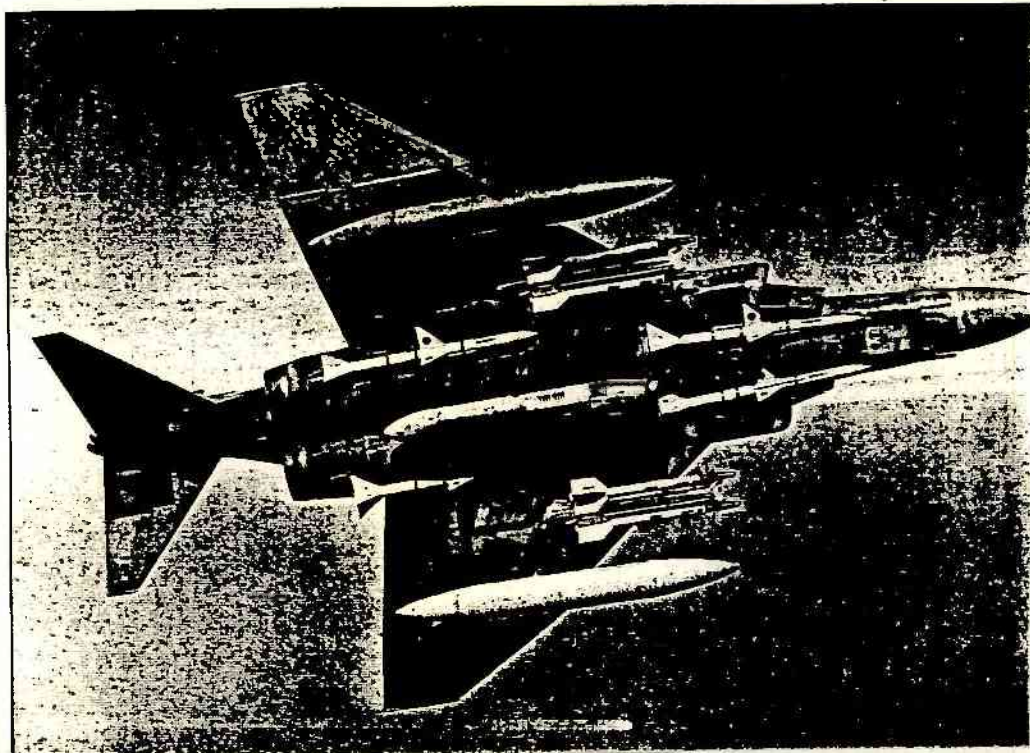


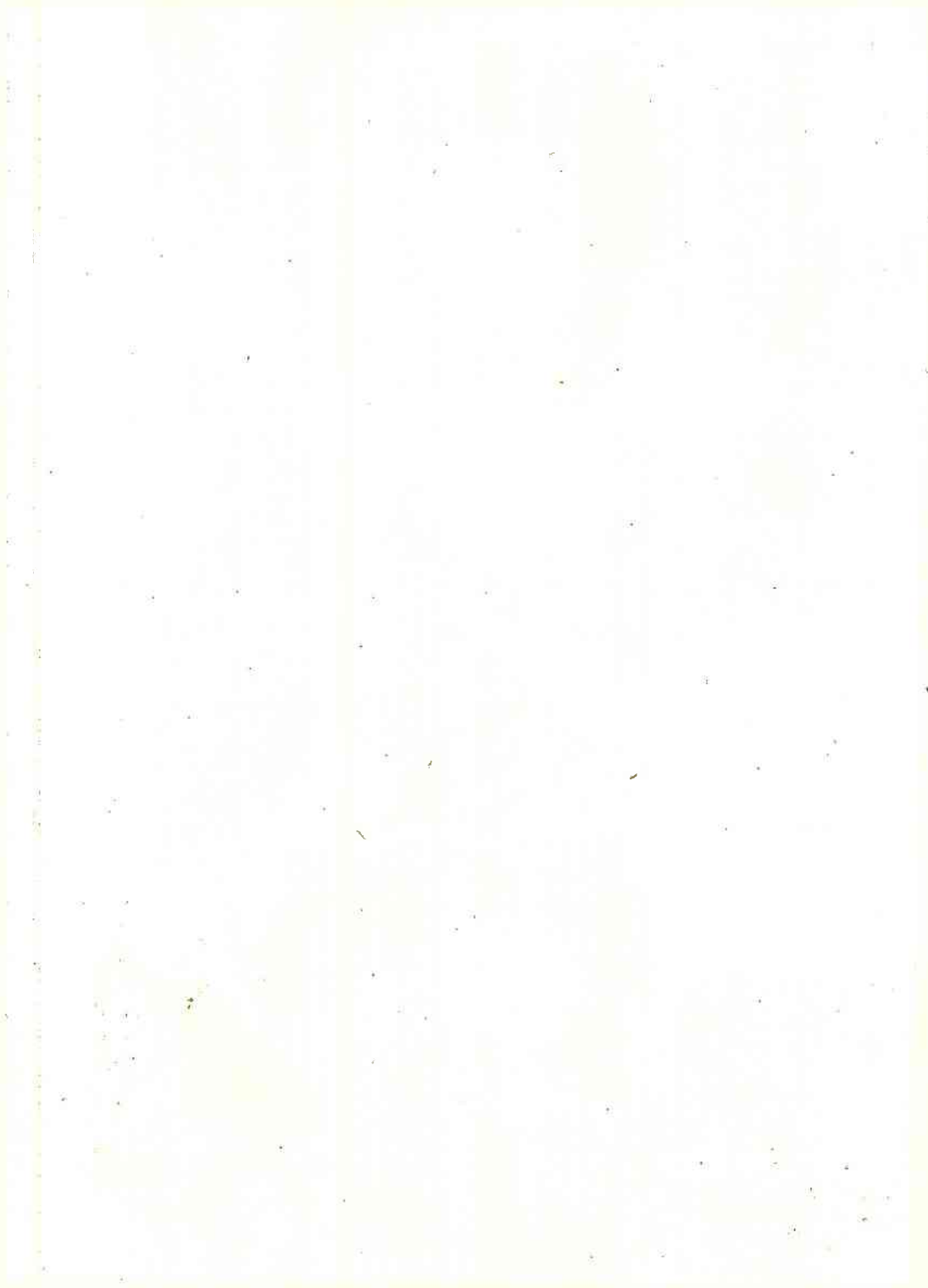
Mönchengladbach) se hallan los Phantom FGR.Mk 2 de los Escuadrones n.º 19 y 92, algo más al norte que los McDonnell Douglas F-15C Eagle de la USAF.

Un destino algo menos envidiable para el personal de vuelo y de tierra es el de las islas Malvinas, en las que se encuentra el 23.º Escuadrón desde abril de 1983 como sustituto del 29.º Escuadrón, que fue destinado a Puerto Argentino el mes de octubre anterior. Utilizados desde la pista de 1 800 m del aeropuerto de la capital, los Phantom emplearon sus ganchos de apontaje de forma habitual (este mecanismo se utiliza en tierra sólo en el caso de fallo de los frenos) hasta que el nuevo aeródromo de Mount Pleasant comenzó a funcionar de forma limitada en mayo de 1985. Reaprovisionados regularmente por

los cisternas Lockheed Hercules C.Mk (K) basados en las islas, los Phantom n han tenido mucho trabajo desde poco después de su llegada, en que los Dassault Breguet Mirage III argentinos interrumpieron sus salidas de hostigamiento cerca de los límites de la zona defensiva del archipiélago.

En el futuro, los Phantom de la RAF gozarán de una vida más dilatada de lo que se había previsto, a raíz de que en 1978 se tomó la decisión de incrementar los medios de defensa aérea de Gran Bretaña. En vez de ser reemplazados completamente por los Panavia Tornado F.Mk 3, los escuadrones de Wattisham seguirán en activo, así como los de la RFA y la OCU; esta última se habrá trasladado a Leuchars durante 1986.

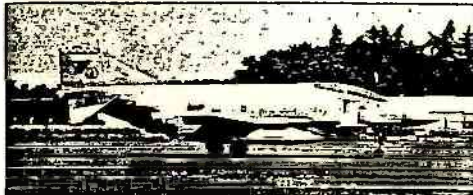




Los Phantom de la RAF en servicio Unidades y aviones

19.º Escuadrón

Base: Wickenish
Conversión: 1 de enero de 1977
Equipo: Phantom FGR Mk 2
Cometido: defensa aérea.
2.º ATAF y patrulla de la ADIZ
Aviones: XT811 «K»,
XV437 «B», XV439 «D»,
XV478 «C», XV481 «H» y
XV486 «L»



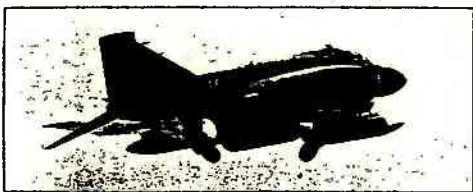
El 19.º Escuadrón fue la primera unidad de la RAF Germany equipada con el Phantom, al dar de baja sus Lightning en 1976.

23.º Escuadrón

Base: Mount Pleasant, islas Malvinas
Creación: 17 de noviembre de 1975 (en Coningsby, a Wattisham el 25 de febrero de 1976, a Puerto Argentino el 1 de abril de 1983)
Equipo: Phantom FGR Mk 2
Cometido: defensa aérea de la Zona de Defensa de las Malvinas
Aviones: XV402 «A», XV420 «B», XV473 «D», XV464 «U», XV474 «P» y XV485 «N»

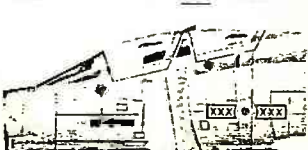


El 23.º Escuadrón se formó a partir de un destacamento del 29.º

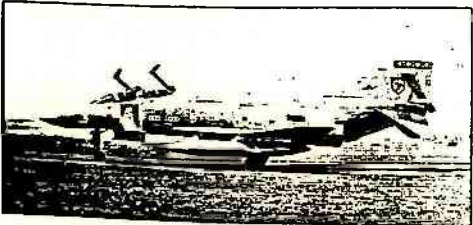


29.º Escuadrón

Base: Coningsby
Creación: 31 de diciembre de 1974 (destacado a Puerto Argentino del 17 de octubre de 1982 al 31 de marzo de 1983)
Equipo: Phantom FGR Mk 2
Cometido: defensa aérea, UKADR y QRA (I) meridional
Aviones: XT802 «M», XV432 «T», XV433 «U», XV404 «E», XV405 «A» y XV438 «Y»

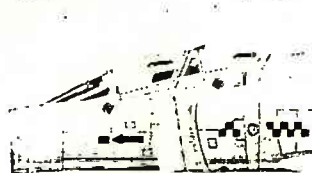


Muchos aviones y tripulantes del 29.º Escuadrón provenían de los escuadrones de interdicción disueltos.

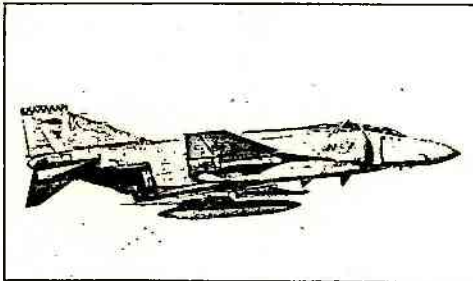


43.º Escuadrón

Base: Leuchars
Creación: 1 de setiembre de 1969
Equipo: Phantom FG Mk 1
Cometido: defensa aérea, UKADR y QRA (I) septentrional
Aviones: XT861 «C», XT875 «K», XV571 «A», XV576 «D», XV577 «M» y XV590 «X»



El 43.º Escuadrón, el famoso «Fighting Cocks», fue la primera unidad Phantom de defensa aérea de la RAF y se formó en Leuchars en 1969. Desde entonces ha estado equipado con los FG Mk 1.

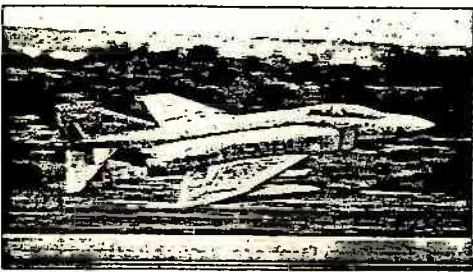


56.º Escuadrón

Base: Wattisham
Creación: 22 de marzo de 1976 (en Coningsby, a Wattisham el 8 de julio de 1976)
Equipo: Phantom FGR Mk 2
Cometido: defensa aérea, UKADR y QRA (I) meridional
Aviones: XV410 «E», XV425 «D», XV461 «G», XV478 «O», XV482 «C» y XV492 «U»



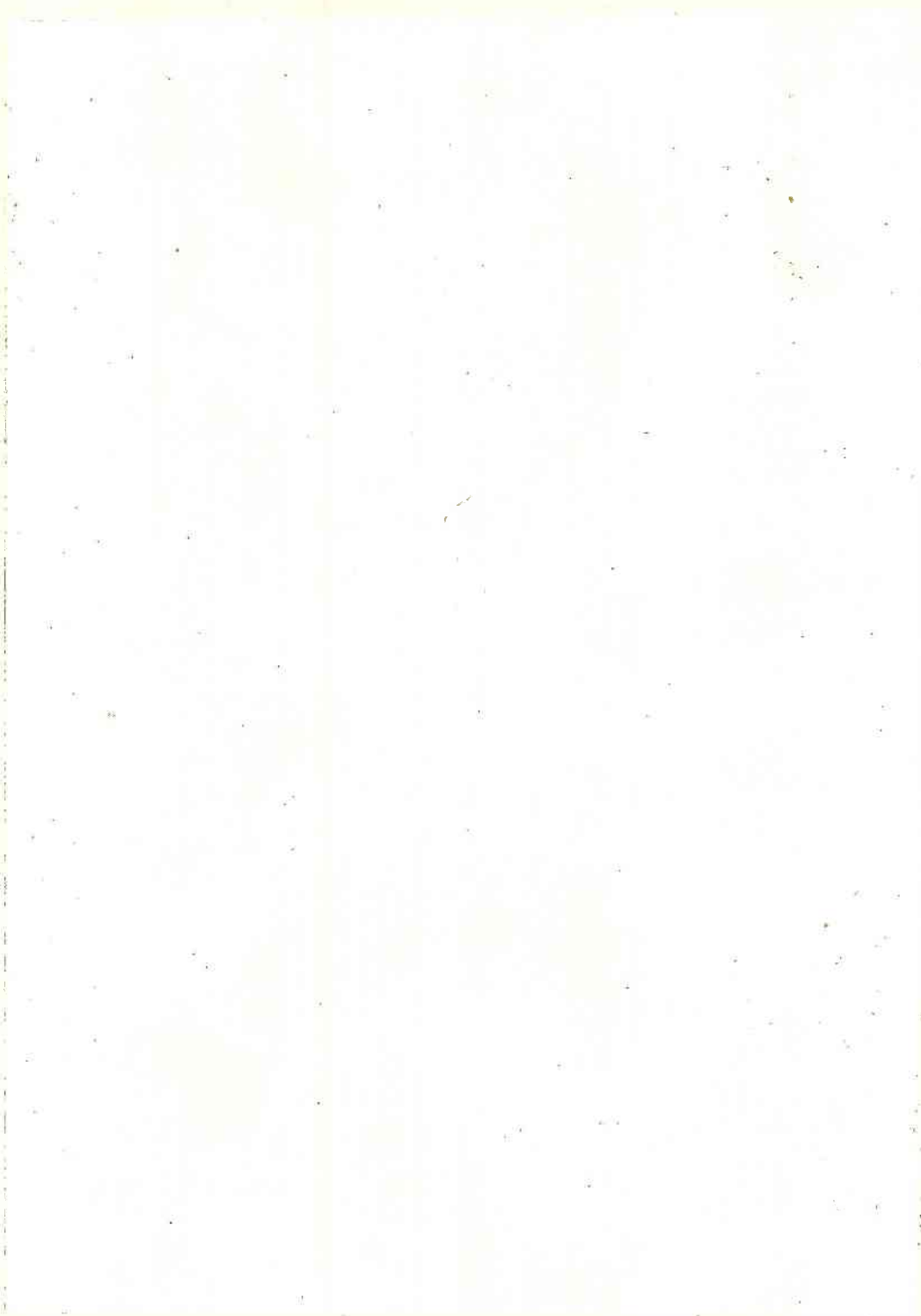
Un FGR Mk 2 del 56.º Escuadrón en Akrotiri (Chipre) durante unas maniobras. Sus Rolls-Royce Spey desarrollan más empuje con poscombustión.



64.º Escuadrón

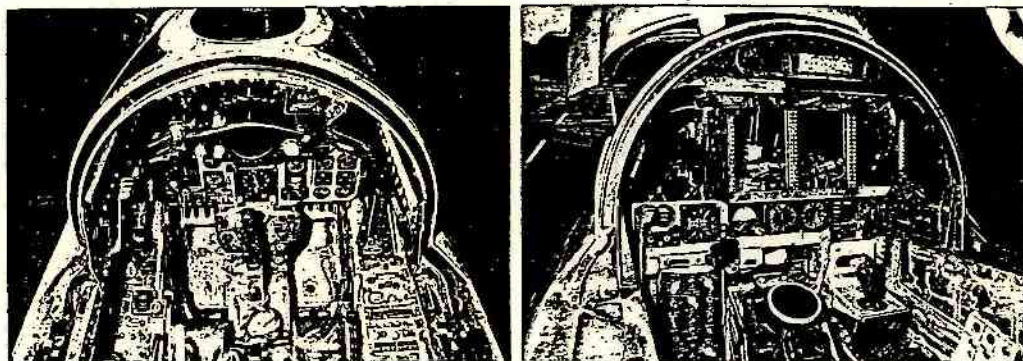
Base: Coningsby
Creación: 1 de febrero de 1988
Equipo: Phantom FGR Mk 2
Cometido: conversión de tripulaciones como la 228.º DCU, defensa aérea en emergencia y UKADR.
Aviones: XT831 «Z», XT835 «L», XT800 «O», XT814 «N», XV396 «D» y XV473 «L»



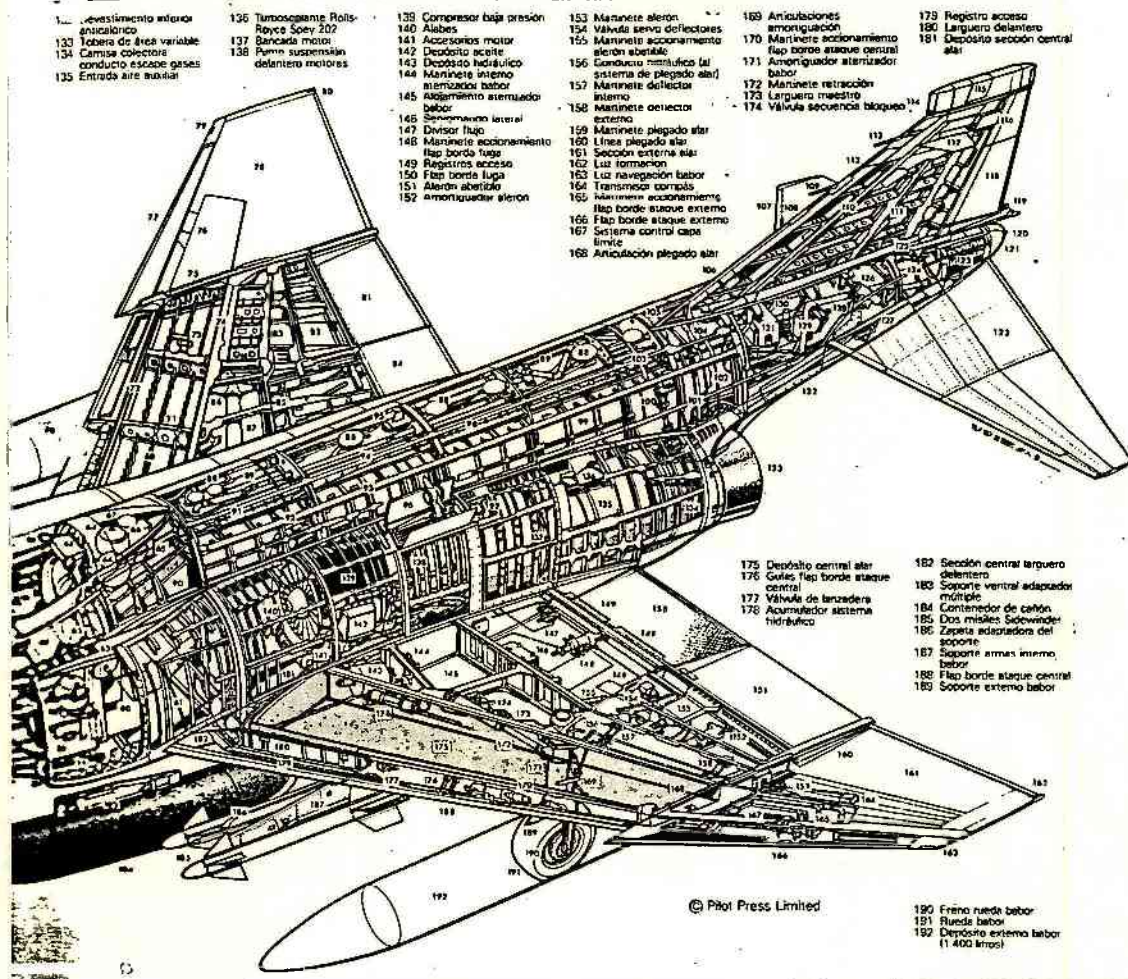


Cabinas del Phantom de la RAF

Archivo de Datos



Las cabinas delantera (izquierda) y trasera (derecha) de un F-4M Phantom FGR.Mk 2 de la RAF. En la cabina del piloto, el presentador frontal (HUD) está flanqueado por el compás de reserva. La parte izquierda del panel contiene los controles de armamento, con los instrumentos de vuelo en el centro y los de los motores a la derecha. Sobre el panel se halla la pantalla del radar. En la cabina trasera, esta pantalla se encuentra más baja, con los instrumentos de vuelo básicos arriba y un espacio vacío como resultado de la eliminación de indicadores de reconocimiento.



- | | | | | |
|--|--|--|--|-----------------------------------|
| 1... Revestimiento interior anticorrosivo | 136 Tanque de combustible Rolls-Royce Spey 207 | 153 Compresor baja presión | 169 Articulaciones amortiguación | 179 Registro acceso |
| 133 Tapa de área variable | 137 Banda motor | 140 Alabes | 170 Manivela accionamiento flap borde ataque central | 181 Depósito sección central alar |
| 134 Camisa colectora conducto escape gases | 138 Perno suspensión delantero motores | 141 Accesorios motor | 171 Amortiguador aterrizador babor | |
| 135 Entradas aire auxiliar | | 142 Depósito aceite | 172 Manivela retracción | |
| | | 143 Depósito hidráulico | 173 Larguero maestro | |
| | | 144 Manivela interno intersección babor | 174 Válvula secuencia bloqueo | |
| | | 145 Alojamiento ensamblado babor | | |
| | | 146 Servomotor lateral | | |
| | | 147 Divisor flujo | | |
| | | 148 Manivela accionamiento flap borde fuga | | |
| | | 149 Registros acceso | | |
| | | 150 Flap borde fuga | | |
| | | 151 Alerón abridor | | |
| | | 152 Amortiguador alerón | | |
| | | 154 Transmisor compás | | |
| | | 155 Manivela accionamiento flap borde ataque externo | | |
| | | 156 Flap borde ataque externo | | |
| | | 157 Sistema control caso límite | | |
| | | 158 Articulación plegado alar | | |
| | | 159 Manivela plegado alar | | |
| | | 160 Línea plegado alar | | |
| | | 161 Sección externa alas | | |
| | | 162 Luz formación | | |
| | | 163 Luz navegación babor | | |
| | | 164 Transmisor compás | | |
| | | 165 Manivela accionamiento flap borde ataque externo | | |
| | | 166 Flap borde ataque externo | | |
| | | 167 Sistema control caso límite | | |
| | | 168 Articulación plegado alar | | |

© Pilot Press Limited

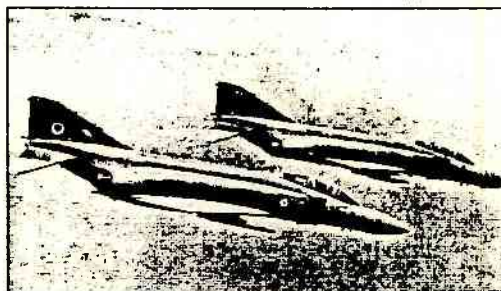
- | | |
|-------------------------------------|--|
| 175 Depósito central alar | 182 Sección central larguero delantero |
| 176 Guías flap borde ataque central | 183 Soporte ventral adaptador múltiple |
| 177 Válvula de lanzadera | 184 Contenedor de cañón |
| 178 Acumulador sistema hidráulico | 185 Dos misiles Sidewinder |
| | 186 Zapata aceleración del soporte |
| | 187 Soporte armas interno babor |
| | 188 Flap borde ataque central |
| | 189 Soporte externo babor |

74.º Escuadrón

Base: Watisham
Creación: 1 de julio de 1964
Equipo: F-4J (UK) Phantom
Cometido: defensa aérea
UKADR y ORA (II) mencionados:
Aviones: ZE350 «I», ZE352 «G», ZE353 «E», ZE357 «N», ZE358 «J» y ZE361 «S»

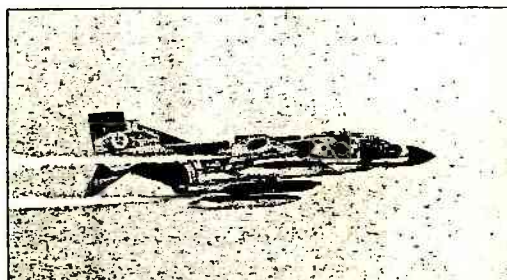


Un F-4J (UK) en compañía de un F-4 de la US Navy. Los aviones del 74.º Escuadrón son los únicos Phantom de la RAF que no llevan motores Spey.



92.º Escuadrón

Base: Widenath
Cometido: 1 de abril de 1977
Equipo: Phantom FGR.Mk2
Cometido: defensa aérea
2.º ATAF y península de la ADIZ
Aviones: XV450 «W», XV457 «O», XV458 «P», XV475 «V», XV480 «X» y XV490 «S»



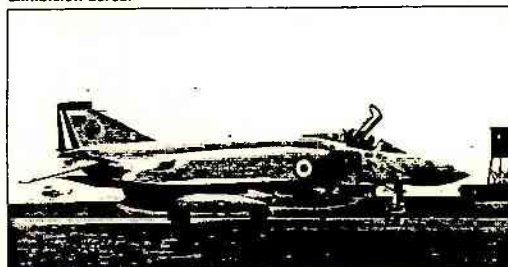
Algunos de los Phantom del 92.º Escuadrón llevan todavía el esquema de camuflaje anterior a la libra gris actual.

111.º Escuadrón

Base: Leuchars
Creación: 1 de julio de 1974 (en Covingray, a Leuchars el 3 de noviembre de 1975)
Equipo: Phantom FG.Mk 1
Cometido: defensa aérea.
UKADR y ORA (I)
Aviones: XT857 «C», XT864 «B», XT873 «A», XV583 «N», XV584 «F» y XV592 «L»



Uno de los FG.Mk 1 del 111.º Escuadrón recibió escarapelas nacionales a la antigua usanza para participar en una exhibición aérea.



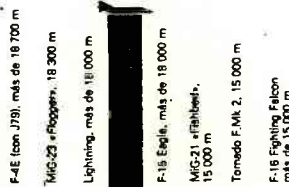
Corte esquemático del McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2

- | | | |
|--|---|---|
| 1. Máximo articulado | 56. Convertidor oxígeno líquido | 103. Depósito n.º 6 fuselaje |
| 2. Antena del radar | 57. Rampa maizca trasera | 104. Depósito n.º 7 fuselaje |
| 3. Soporte antena | 58. Ordenador dirección vuelo | 105. Toma aire presión dinámica |
| 4. Fijación radomo | 59. Conjunto purga aire (Inflator) | 106. Capotadores variables |
| 5. Botella aire sistema emergencia aterrizador | 60. Ordenador datos aerros | 107. Estabilizador estribor |
| 6. Equipo radar | 61. Conducto admisión aire (superior) | 108. Luz anticollisión |
| 7. Conducto expansión lluvia parabrisas | 62. Conjunto purga aire (inferior) | 109. Sonda presión |
| 8. Botella aire freno emergencia | 63. Depósito hidráulico | 110. Larguero delantero deriv. |
| 9. Parabrisas | 64. Botella aire (cubierta y fijos en emergencia) | 111. Estructura deriva |
| 10. Unidad presentación óptica | 65. Articulación cables control estabilizadores | 112. Antena comunicaciones HF |
| 11. Palanca mando delantero | 66. Receptor radio | 113. Tubo pitot |
| 12. Manija separación asiento lanzable | 67. Antena IFF | 114. Receptores alerta pasivo |
| 13. Dorsal panel instrumentos | 68. Estructura delantera alar (depósito integral) | 115. Antena superior comunicaciones UHF |
| 14. Piso cabina | 69. Sistema control capa límite | 116. Articulación superior timón dirección |
| 15. Base palanca mando | 70. Depósito externo estribor | 117. Antena ILS |
| 16. Pedales timón dirección | 71. Costillas alares | 118. Timón dirección |
| 17. Refuerzo aterrizador | 72. Larguero delantero | 119. Purga combustible |
| 18. Equipo control temperatura | 73. Punto sujeción soporte externo | 120. Luz trasera navegación |
| 19. Unidad refrigeración | 74. Larguero maestro | 121. Caranado paracaidas (frenado) |
| 20. Fijación aterrizador | 75. Línea plegado alar | 122. Estabilizador |
| 21. Potenciometro mando aterrizador | 76. Registros acceso | 123. Alojamiento caracaidas frenado |
| 22. Conducto aire presión dinámica | 77. Flap borde ataque externo | 124. Articulación estabilizador |
| 23. Luces aproximación y carreteo | 78. Sección externa alar | 125. Marinete control timón dirección |
| 24. Caranado aterrizador | 79. Luz navegación estribor | 126. Marinete control estabilización |
| 25. Articulaciones torsión ruedas | 80. Luces formación | 127. Mecanismo fijación gancho detención |
| 26. Ruedas delanteras (dos) | 81. Asesor aerodinámico externo | 128. Conducto refrigeración |
| 27. Unidad orientación ruedas | 82. Deflectores alares | 129. Selección cables control |
| 28. Amortiguador | 83. Sección externa larguero trasero | 130. Sistema apreciación artificial estabilizadores |
| 29. Estribo restrictil | 84. Flap borde fuga estribor | 131. Panel relés compensadores |
| 30. Asideros y estribos acceso | 85. Sección interna larguero trasero | |
| 31. Concealidad del asiento | 86. Fijación aterrizador estribor | |
| 32. Asiento lanzable del piloto | 87. Alojamiento aterrizador | |
| 33. Consola estribor | 88. Boca llenado combustible | |
| 34. Incandor remoto cohete | 89. Conductos combustible | |
| 35. Marinete accionamiento cubierta | 90. Depósito n.º 1 fuselaje | |
| 36. Asideros protector facial | 91. Depósito n.º 2 fuselaje | |
| 37. Rampa variable toma aire | 92. Purga aire | |
| 38. Toma aire estribor | 93. Estructura fuselaje | |
| 39. Sonda repostaje en vuelo (aterrizado) | 94. Depósito n.º 3 fuselaje | |
| 40. Brazo sonda repostaje en vuelo (aterrizado) | 95. Antena TACAN | |
| 41. Asesoron refuerzo | 96. Turbina presión dinámica (estrída) | |
| 42. Rejillas purga aire | 97. Generador emergencia | |
| 43. Cubierta cabina trasera | 98. Depósito n.º 4 fuselaje | |
| 44. Marinete accionamiento cubierta | 99. Depósito n.º 5 fuselaje | |
| 45. Consola estribor cabina trasera (sistema ataque y navegación inercial) | 100. Marinete gancho detención | |
| 46. Ventanilla sección fija entre cabinas | 101. Elemento sensor temperatura | |
| 47. Asiento eyectable trasero | 102. Elemento control estabilizadores | |
| 48. Palanca mando trasera | | |
| 49. Equipo eléctrico | | |
| 50. Balancín mando | | |
| 51. Rampa fija | | |
| 52. Rampa perforada | | |
| 53. Purga aire capa límite | | |
| 54. Toma aire | | |
| 55. Actuador rampa | | |

Prestaciones de los Phantom de la RAF (FGR.Mk 2)

Velocidad máxima a 12 700 m	Mach 2,1 o 2 230 km/h (1 200 nudos)
Velocidad máxima a 300 m	Mach 1,2 o 1 450 km/h (780 nudos)
Régimen ascensional por minuto	9 750 m
Techo de servicio	18 280 m
Alcance de traslado	2 820 km

Techo de servicio



Régimen ascensional al nivel del mar



Velocidad a alta cota

- F-15 Eagle, más de Mach 2,5
- MiG-23 «Floggers», Mach 2,35
- Lightning, Mach 2,27
- F-4E (U79), Mach 2,25
- Tornado F.Mk 2, Mach 2,18
- MiG-21 «Fishbed», Mach 2,02
- F-6 Fighting Falcon, Mach 2

Velocidad al nivel del mar

- F-15 Eagle, Mach 1,2
- MiG-23 «Floggers», Mach 1,2
- F-4E (U79), Mach 1,8
- Tornado F.Mk 2, Mach 1,1
- MiG-21 «Fishbed», Mach 1,05
- Lightning, Mach 1
- F-16 Fighting Falcon, Mach 1

Alcance operativo

- F-15 Eagle, 1 500 km
- F-4E (U79), 1 350 km
- Tornado F.Mk 2, 1 200 km
- MiG-23 «Floggers», 1 000 km
- F-16 Fighting Falcon, 825 km
- MiG-21 «Fishbed», 740 km
- Lightning, 600 km

Especificaciones técnicas

McDonnell Douglas F-4M (Phantom FGR.Mk 2 en la RAF)

Alas

Envergadura	11,71 m
Anchura, plegadas	8,39 m
Superficie	49,24 m ²

Fuselaje y unidad de cola

Longitud total	17,75 m
Altura total	4,95 m
Envergadura de los estabilizadores	4,73 m

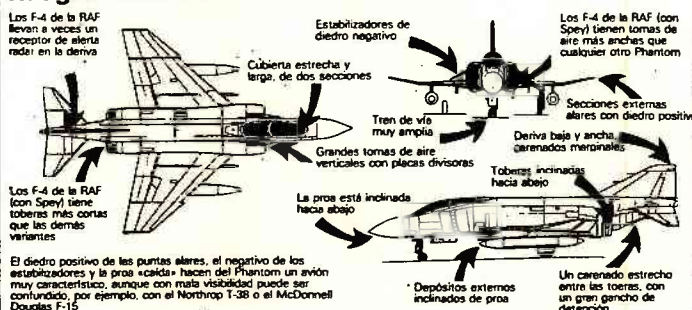
Tren de aterrizaje

Via	8,88 m
Distancia entre ejes	5,45 m

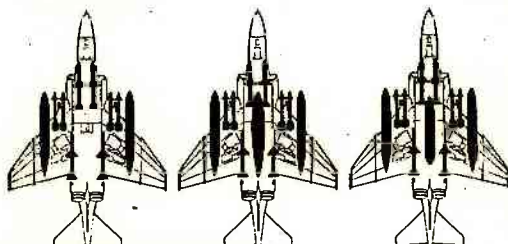
Pesos

Vuelo	14 050 kg
Máximo en despegue	26 300 kg
Combustible interno	5 800 kg
Combustible externo	4 080 kg

Rasgos distintivos del F-4 Phantom



Carga ofensiva del Phantom en la RAF



- 4 AM-91 Sidewinder missiles
- 4 AM de alcance medio BAC Sky Flash o AM-7 Sparrow ventrales
- 4 AM-91 Sidewinder en soporte subalar
- 4 AM de alcance medio BAC Sky Flash o AM-7 Sparrow ventrales
- 1 contenedor SR-71A ventral, con un cañón M61A1 de 20 mm
- 2 depósitos Sargent-Fletcher de 1 400 litros subalares
- 2 depósitos Sargent-Fletcher de 1 400 litros en soporte subalar
- 1 depósito de 2 270 litros en el soporte ventral central
- 2 depósitos Sargent-Fletcher de 1 400 litros en soporte subalar

Intercepción estándar

Los Phantom FG.Mk 1, FGR.Mk 2 y F-4J (UK) de la RAF llevan usualmente la misma combinación de armas, cuya permutación es corriente, con depósitos Sargent-Fletcher y repostaje en vuelo para extender el alcance, y misiles Sidewinder para complementar a los Sky Flash.

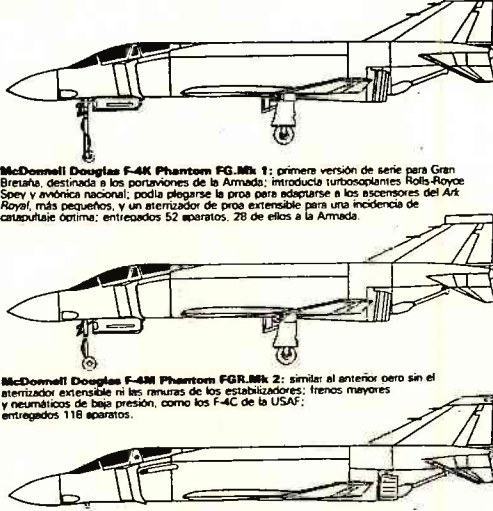
Intercepción lejana

Todos los Phantom de la RAF pueden llevar esta carga, pero es más común en los FG.Mk 1 de los Escuadrones n.º 43 y 111 para intercepción lejana de los aviones de reconocimiento soviéticos en aproximación a Gran Bretaña. Se emplea también el repostaje en vuelo.

Intercepción con cañón

Los Phantom de la RAF pueden llevar un contenedor de cañón ventral. En caso de agotar la dotación de misiles, los F-4J (UK), principalmente, podrían llevar otros dos contenedores de cañón subalares. El M61A1 puede emplearse contra objetivos terrestres y aéreos.

Variantes de los Phantom de la RAF



McDonnell Douglas F-4K Phantom FG.Mk 1: primera versión de serie para Gran Bretaña, destinada a los portaviones de la Armada; introdujo turbosoplantes Rolls-Royce Spey y aviónica nacional; podía plegarse la proa para adaptarse a los ascensores del Ark Royal, más pequeños, y un aterrizador de proa extensible para una incidencia de catapultaje óptima; entregados 52 aparatos, 28 de ellos a la Armada.

McDonnell Douglas F-4M Phantom FGR.Mk 2: similar al anterior pero sin el aterrizador extensible ni las ramuras de los estabilizadores; frenos mayores y neumáticos de baja presión, como los F-4C de la USAF; entregados 118 aparatos.

McDonnell Douglas F-4J (UK) Phantom: quince F-4J ex US Navy reacondicionados y muy modificados, entregados en 1984-85 para sustituir a los aviones que servían en las Malvinas; motores General Electric J79 y sistema de control de tiro Westinghouse AWG-10.

Distribuidor:
- Idem al del cuerpo del IPI.

[Handwritten Signature]
AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)

JEFATURA II - INTELIGENCIA

DEPARTAMENTO INTELIGENCIA

INFORME ESPECIAL DE INTELIGENCIA Nro 2 / 88

APROBADO JEFE DEPARTAMENTO INTELIGENCIA:

[Signature]
AUGUSTO LEONARDO NEME
CORONEL
DEPTO ICIA - JEF II - ICIA

APROBADO SUBJEFE II-INTELIGENCIA:

[Signature]
CARLOS RICARDO SCHILLING
CORONEL
SUBJEFE II «A» - INTELIGENCIA -
ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO

APROBADO JEFE II - INTELIGENCIA:

PASE A DIFUSION:

Hacer arreglos. Actualizar y ra a la carpeta de los 611(s) a entregar en la recepción de memoria. 24 MAR 88

CRS

INFORME DE INTELIGENCIA PERIÓDICO Nro. 2/88ASUNTO: SITUACION "MALVINAS" Actualización de la situación general de MALVINAS.1. Componente políticoa. Antecedentes1) Origen de la decisión

El 11/12 Feb 88 se difundió en los MCS la decisión británica de enviar tropas, equipos y armamentos a la zona de las Islas de MALVINAS, a los efectos de realizar un ejercicio militar entre el 07 y el 31 Mar 88.

Si bien estas maniobras se inscriben en el marco de los programas normales de entrenamiento y, en consecuencia, la planificación de esta operación haya sido elaborada con anterioridad, la decisión política de ejecutarla en esta oportunidad coincide con necesidades internas y externas de la administración THATCHER (entre otras, aumento de popularidad Partido Laborista, opositor; reducción de costos de mantenimiento; de índole político estratégico).

Formalmente, GB informó a BRASIL sobre el tema en su carácter de estado "ribereño". Lo propio hizo con URUGUAY.

2) Sentido de la nomenclatura de la maniobra

En la expresión "FIRE FOCUS", codificación del ejercicio, es significativo el término "FIRE", sigla de FALKLAND ISLANDS REINFORCEMENT EXERCISE", esto es, un ejercicio de refuerzo del Archipiélago en caso de emergencia.

3) Objetivos declarados y expresados por distintos medios

- a) Comprobar el estado de las tropas cantonadas en las Islas para su defensa y, en relación con ella, el nivel de operatividad del aeropuerto de MOUNT PLEASANT, base de la concepción de la defensa del Archipiélago.
- b) Reforzar las islas con tropas aerotransportadas y, por ende, verificar la capacidad en tiempo y espacio, de asignación de medios desde la Metrópoli.
- c) Sacar conclusiones sobre la eficacia del transporte y el reabastecimiento en vuelo de aviones PHANTOM y, eventualmente, de otras aeronaves desde GB o desde la Isla ASCENSION.

4) Objetivos ocultos y deducidos

- a) Demostrar capacidad disuasiva con finalidad política (afirmar dominio y voluntad de permanencia en MALVINAS) y con intención económica (consecuencia de un eventual "cese de hostilidades").

- b) Vinculado con lo precedente, abrir negociaciones a muy largo plazo y retrotraer la situación a condiciones semejantes anteriores a la Guerra. La justificación de esta exigencia de formalizar un estado de no beligerancia se halla en la percepción generalizada de EUROPA de la debilidad institucional del gobierno nacional, alentada por los recientes acontecimientos militares.
- c) Probar el resto de sus colonias o países situados en otras áreas estratégicas en que posee intereses, su aptitud militar para operar, pues dada la distancia que media entre GB y este TO podría aplicar una operación similar para defender objetivos en ellas.
- d) Mostrar a sus enemigos potenciales eficacia y eficiencia de reacción de medios propios o de la OTAN, en un área que reconoce, entre otras, una virtual situación para el control del acceso al Continente Antártico (cuyo destino está próximo a discutirse y en que las reclamaciones de GB coinciden en parte con las de CHILE y de nuestro país), la ruta de acceso alternativa al PACIFICO y, en general, de todo el ATLANTICO SUR, merced a alianzas que aumentan su capacidad y que es muy probable que ya tenga con SUDAFRICA y CHILE.
- e) Revertir situaciones de política interna.

b. Situación actual

Nuestro gobierno respondió a la política de hechos consumados de GB mediante una ofensiva diplomática bilateral y multilateral. Bilateral con representaciones acreditadas en el país y multilateral, en los foros internacionales (ONU, Secretaría y Asamblea General, Comité de Descolonización, Consejo de Seguridad) y regionales (OEA, y organismos especializados intergubernamentales).

Las respuestas a estas gestiones fueron en síntesis hasta la fecha los siguientes:

- 1) El Consejo Permanente de la OEA sancionó la decisión británica con 25 votos a favor, ninguno en contra, dos abstenciones (EEUU y SANTA LUCIA) y cuatro ausencias.
- 2) Apoyaron negociaciones y solicitaron reconsideración de la decisión británica:
 - Grupo Andino (BOLIVIA, COLOMBIA, ECUADOR, PERU y VENEZUELA).
 - Comité Especial de Descolonización ONU.
 - "Grupo de los 8", reunidos en CARTAGENA.
- 3) Apoyo de países:
 - URUGUAY, EEUU, PANAMA, COLOMBIA, PERU, MEXICO, VENEZUELA, BOLIVIA, ECUADOR, URSS, CHINA, CUBA, BRASIL y CHILE (en la OEA).

2. Componente Militar**a. Posible efectivos y medios que se aprecia podrían participar de las ejercitaciones (al 07 Mar 88)**

- 1) Destacados en MALVINAS (Ver Anexo 1)
- 2) No destacados en MALVINAS (Ver Anexo 2)

b. Tipo de operaciones que se ejecutarían

- Defensa - Refuerzo - *Repliegue*
- Defensa del Aeropuerto de MONTE AGRADABLE como mínimo durante 20 hs para asegurar la llegada de refuerzos (1 BI Lig - Aviones ?).

- Ejercicio conjunto en la Isla con tiro de combate. Repliegue a GB de la masa de los efectivos dejando más o menos un Equipo de Combate.

d. Identificación de Unidades participantes.

- En MALVINAS: 3° Batallón de Royal Green Jackets (desplegados en MALVINAS a mediados de febrero y que permanecerían 4 meses en las mismas).

e. Personalidades detectadas

- General de División ANTHONY N CARLIER (Cte de las Fuerzas en MALV)
- Teniente Coronel MIKE SQUIRE (Cuartel general en MALV)
- Mariscal del Aire Sir PETER HARDY (Oficial a cargo de los refuerzos)
- Almirante WHESTS RONE
- Coronel GORDON Mc DOUGALL
- Contralmirante WHITE

f. Procedencia de las Fuerzas intervinientes.

- Base Aérea de LEUCHARS (ESCOCIA)
- Base de BRIZE NORTH (O de LONDRES)

g. Desarrollo probable de las ejercitaciones.

- 1) - Primera semana, aspectos de interés logístico, una serie de ejercicios complementarios, y los observadores asumirían posiciones.

10

1850

1851

1852

EMGE (Jef II-Icia)

- El 11 Mar se analizarán las informaciones recibidas, algunas de ellas provenientes de los satélites de observación.
- 14 Mar los primeros refuerzos se embarcarían en aviones TRIS-TAR para ser transportados al archipiélago.
- Al mismo tiempo los aviones PHANTOM F-4 despegarían de la Base de LEUCHARS.
- El 17 Mar serían aerotransportadas las tropas participantes desde la Base de BRIZE NORTH, vía Isla de ASCENSION hasta MALVINAS.

- 2) Se adelantaría 1 Unidad de Paracaidistas, para actuar como enemigo.

h. Información obtenida por escucha.

- 1) Ver Anexo 3
- 2) Ver Anexo 4

1. Actividades desarrolladas por CHILE

- 1) Estaría en aplicación el Plan de Protección de Fronteras en grado de "Alerta de Combate".
- 2) Estaría en desarrollo un Plan de refuerzos en el Teatro Austral:
 - 1 B RI 2 (REM) "MAIPO" de VALPARAISO a PUNTA ARENAS.
 - 1 B RI Mot 1 (DE 2) "BUIN" de SANTIAGO a TIERRA DEL FUEGO.
 - 1 B Ing (Ec Ing) de TEJAS VERDES (SANTIAGO) a PUERTO NATALES.
 - 1 B RIM 22 (DE 2) "RANCAGUA" de RANCAGUA a COIHAIQUE.

j. Pasaje de personal militar chileno por ARGENTINA

- 1) Itinerario recorrido: PUYEHUE a PUNTA ARENAS, por COMODORO RIVADAVIA y MONTE AYMOND.

01 Mar 88 1 Cabo 1° Ej
 1 Capitán de Fragata y 1 Agente Civil de la Armada
 1 Mayor Ej y 1 Sarg 1° de la Fuerza Aérea

03 Mar 88 1 Cabo 1° de la Armada
 1 Mayor Ej

- 2) Itinerario recorrido: PASO LAURITA - RIO TURBIO - RIO GALLEGOS - COMODORO RIVADAVIA - BARILOCHE - PASO PUYEHUE.

04 Mar 88 1 Sarg 2° Carabineros

- 3) Itinerario recorrido: PASO PUYEHUE - BARILOCHE - ESQUEL - COMODORO RIVADAVIA - RIO GALLEGOS - PASO LAURITA.

04 Mar 88 1 Cabo 1° Carabineros

- 4) Itinerario recorrido: MONTE AYMOND - RIO GALLEGOS - BARILOCHE - EL RINCON - PASO PUYEHUE.

04 Mar 88 1 Cabo 1° de la Armada y 1 Sarg 1° de Ej
 1 Sarg 1° de la Armada
 1 Cabo 2° de Ej

05 Mar 88 1 Cabo 2° Carabineros
 1 Sarg 2° de la Armada

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

EMGE (Jef II-Icia)

7/2. Otras informaciones de interés.

La BDT "Montoneros" habría decidido realizar "acciones de hostigamiento contra personas y empresas de capitales ingleses".

Todas las áreas y distritos del Peronismo Revolucionario (PR) deben realizar dichas acciones.

Esta información está muy limitada y sólo tienen conocimiento de ella los responsables de los distritos y algunos de los combatientes de la BDT.

7/3. Características de algunos de los materiales del Ejército de GRAN BRETANA

- Nuevo fusil de combate SA 80 (ver Anexo Nro 6)
- Super-borcegüí (ver Anexo Nro 7)
- Nuevo equipo de cargamento personal (ver Anexo Nro 8)
- Avión de combate TriStar (ver Anexo Nro 9)
- Avión NIMROD (ver Anexo Nro 10)
- Avión de combate Phantom F-4 (ver Anexo Nro 11)

DISTRIBUIDOR:

Cdo Cpo Ej III	:	Ejemplar Nro	1
Cdo Cpo Ej IV	:	" "	2
Cdo Cpo Ej V	:	" "	3
Jef III - Op	:	" "	4
Dir Asun Inst	:	" "	5

Archivo Jef II-Icia Dpto Icia.

A los Cdos B+ (a)

7 UO Icia de las jurisdicciones

1911

1911

a. Componente Terrestre

- 1) 1 Elemento de Comando y Control
- 2) 1/2 Batallones de Infantería del Ejército (x)
- 3) 1 Compañía de Ingenieros (+) (Grupo de detección de explosivos)
- 4) 1 Compañía de Comunicaciones
- 5) 1 Escuadrón de Reconocimiento Armado (Scorpions)
- 6) 1 Regimiento de Artillería de Campaña (-) -- (RACA) (-) de 105 mm
- 7) 1 Batería de ADA (Rapier)
- 8) 1 Elemento Logístico (de magnitud apreciada en 1 Batallón)
- 9) Elementos del Grupo (Falkland Island Defence Forces) compuesto por isleños instruidos por la Infantería del Ejército.
- 10) 1 Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército (helicópteros). Al respecto, el mismo podría haber sido desafectado.

Los efectivos existentes serían del orden de los 2000 hombres.

b. Componente Naval

- 1) UT 317.1.9 (compuesto por):

HMS NOTTINGHAM	Destructor Misilístico Tipo 42
HMS DUMBARTON CASTLE	Patrullero Oceánico
RFA BLACK ROVER	Petrolero

- 2) Buques Auxiliares

M.V. SAINT BRANDAN	(Buque Roll-on - Roll-off)
M.V. OIL MARINER	(Remolcador)
M.V. INDOMITABLE	(Remolcador)
M.V. STENA SEASPREAD	(Buque Taller)
M.V. FALKLAND DESIRE	(Buque Control de Pesca)
M.V. FLAKLAND RIGHT	(Buque Control de Pesca)

- 3) Submarinos

1 (Probable) Tipo convencional

c. Componente Aéreo

- 1) Un (1) Escuadrón (6 aviones) PHANTOM FGR MK2 y FGMk1, para defensa aérea.
 - 2) Dos (2) HERCULES C-130 de transporte y reabastecimiento en vuelo.
 - 3) 3/4 Radars de defensa aérea.
 - 4) Misiles (SAM) Rapier para defensa antiaérea.
 - 5) Helicópteros varios (CHINOOK, SEA KING, SIKORSKY).
- (x) Probablemente el 3er. Batallón del Royal Green Jackets.

2. Efectivos y medios no destacados en MALVINAS

a. Componente Terrestre

Desde el RU podrían llegar a reforzar los efectivos, con fuerzas del orden de los 1500/2000 hombres, pertenecientes (probablemente) a la GUARD DIVISION y/o a la Brigada de Infantería y del Ejército y/o a la Brigada Aerot XVI (ésta última, con autorización del Comando Supremo Aliado de la OTAN).

Se aprecia poco probable la participación de fuerzas afectadas a la OTAN y/o destacadas en otros asientos.

b. Componente Naval

No se posee hasta el momento información referida a los buques desafectados de la OTAN que el RU podría emplear en las ejercitaciones. Asimismo parte de estos buques han sido afectados recientemente al Golfo Pérsico, por lo cual se aprecia que la participación de medios navales podría ser reducida, a excepción de que participaran efectivos de la Brigada III de Infantería de Marina (con autorización del CSA de la OTAN). Se ha podido detectar en tránsito hacia MALVINAS, al buque Antártico HMS BRANDSFIELD y al buque mercante MV BARBARAE que tendrían previsto su arribo en febrero y marzo (respectivamente), no pudiéndose establecer a la fecha, si los mismos serían incluidos en las ejercitaciones.

Asimismo, se detectó la presencia de dos buques (JOHN BRISCOE y DISCOVERY) en la ANTARTIDA.

c. Componente Aéreo

1) Isla de ASCENCION

Desde esta base se efectuaría el abastecimiento y transporte principal a MALVINAS, como así también se encontraría el material de reserva para la misma.

Se ha podido verificar una frecuencia de seis (6) vuelos mensuales al archipiélago malvinense con este fin.

Se encuentran en ASCENCION el siguiente material aéreo:

- a) Un (1) Escuadrón de (4/8 aviones) PHANTOM FGR MK2 y FGMK1 en aptitud de despliegue a MLV en 12 horas.
- b) Un (1) destacamento de 1/2 aviones NIMROD MR-1 de reconocimiento marítimo.
- c) Un (1) destacamento (2 aviones) HERCULES C-130 MK1 y C-130 MK-1K
- d) Un (1) destacamento de (2 aviones) VICTOR K2 de transporte.

2) Desde el RU (vía ASCENCION)

Podrían participar aviones de gran alcance para el transporte de personal y carga, para lo cual contarían con hasta:

- Cinco (5) Boeing 747
- Cuatro (4) Lockheed L-1011 (TRISTAR) K-Mk2

falta un párrafo

El RU estaría en condiciones (a modo de ejemplo) de refor-

zar con estos medios aéreos a la Guarnición de Malv con hasta 3.250 hombres o 446 toneladas de carga en menos de 24 horas.

... of the
... ..

... ..
... ..
... ..

ESCUCHA RADIO ELECTRICA EFECTUADA ESTA INFORMO: FRECUENCIA 3510 BLU - 050215MAR88. VP B RO (MALVINAS). CHARLIE BERTRAND. CE B (EX) (PUNTA ARENAS) JUAN HIDALGO.

TEXTO:

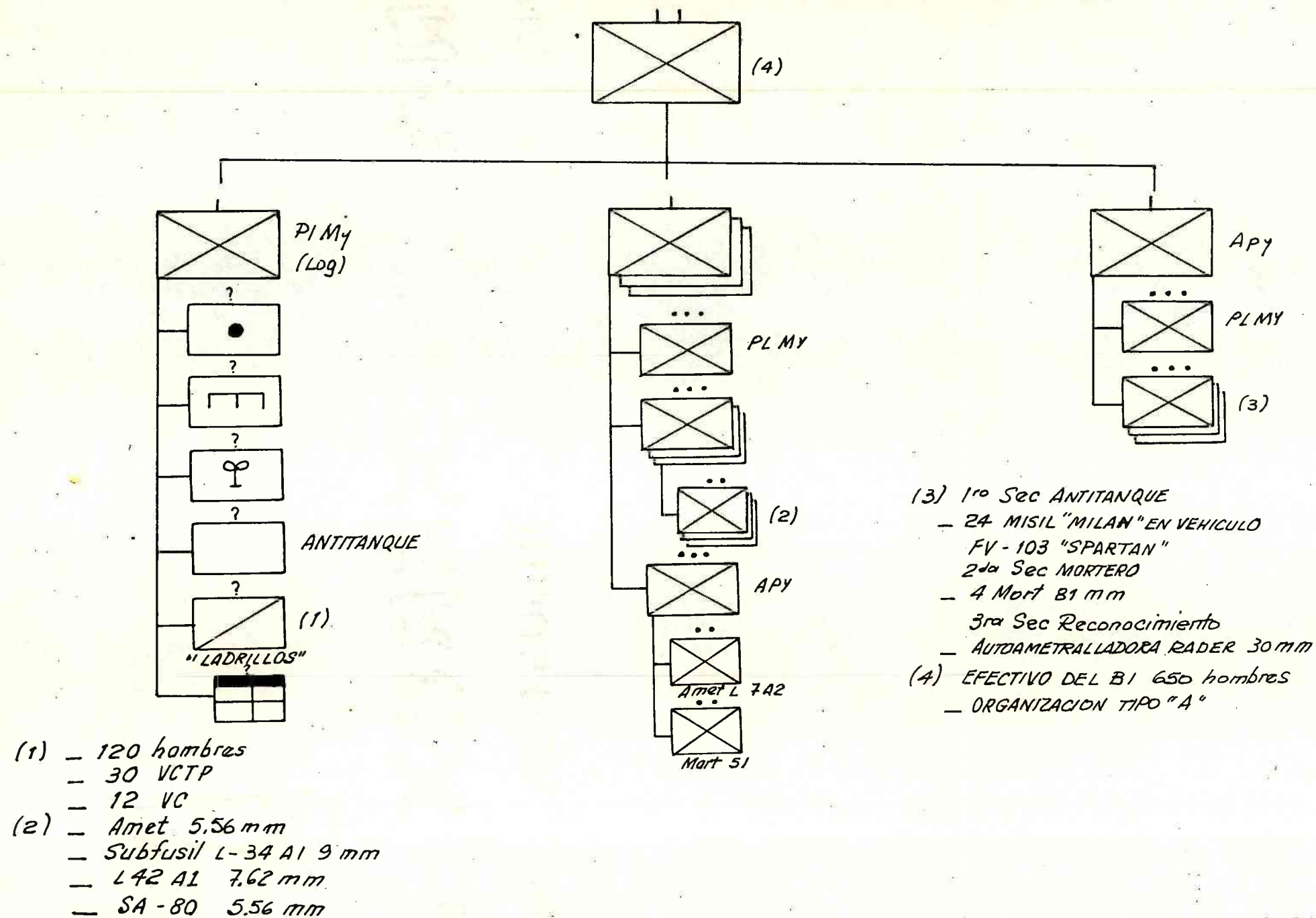
ESTAMOS CONVOCADOS EN CONTACTO SATELITE PARTIR 070000MAR88. TENDREMOS EJERCICIOS CIVILES Y MILITARES, HACIENDOSE CONTROL EMBARCACIONES ROL, NACIONALIDADES Y AVIONES VISUALES Y EN PANTALLA. NOS COMUNICARON HABRA EJERCICIOS DE COMANDOS NAVALES Y AEREOS. EN BAHIA WILLIAMS Y SAN CARLOS ESTAN LOS COASTLES (POSIRLEMENTE HOTELES FLOTANTES) PARA 5.000 SOLDADOS.

FRECUENCIA: 3570 BLU - 05340MAPRR - VP 8 WF (PUERTO ARGENTINO) BONER
CX 8 BC (MONTEVIDEO) PITTALUGA).

TEXTO

HACE UN RATO TERMINO RECEPCION MANSION GOBERNADOR GORDON JEWES.
ESTUVO ESPLENDIDA, CONCURRIERON ALMIRANTE MC KAIG, ALMIRANTE WHESTS
RONE, GRL CARTIER, CNL GORDON MC DOUGALL, CONTRAALMIRANTE WHITE Y
EL CORRESPONSAL RRC ROBERT FOX. SE COMENTO QUE "FIRE FOCUS ONE"
TRABAJARA CON 5.000 HOMBRES TRANSPORTADOS EN 36 VUELOS DE C-130 -
D Y 41 VUELOS DE VC 10. CONSIDERAN ZONA DE CONFLICTO BAJA INTENSIDAD.
CUENTAN CON APOYO DE ALTERNATIVA CHILE, URUGUAY Y BRASIL. MENCIONO
LLEGADA CONTENEDORES DE LOS F-16 Y HELICOPTEROS SEA KING, GACELLE Y
SOOUT. DESEMBARCARON TAMBIEN LOS NUEVOS CHINOK NUEVO MODELO. DURAN-
TE EL PRESENTE MES ESTAREMOS CONECTADOS AL SATELITE FIJO SOBRE
ASCENCION.-

ORGANIZACION DEL BATALLON DE INFANTERIA BRITANICO



DISPARANDO EL SA 80

El nuevo fusil de combate del Ejército Británico.

El nuevo fusil ultramoderno del Ejército Británico, el SA 80, es sin lugar a dudas el mejor fusil actualmente en servicio. Las revolucionarias funciones del SA 80 dan al hombre de infantería una gran precisión y poder de fuego en un arma que es increíblemente firme, simple de mantener y un placer sostenerla. Lo mejor del SA 80 es su configuración compacta. Todo el largo del arma consiste de partes que trabajan con una parte especial para apoyar el hombro al final.

El cargador está detrás del disparador por lo que un largo cargador puede ser puesto en corto tiempo. El cargador del SA 80 es un poco más corto que el del fusil SLR L1A1 (versión inglesa del fusil FAL) que reemplaza, pero el arma es 30% más corta. Como resultado, es extremadamente fácil de manejar, especialmente en espacios pequeños, mientras que el cargador ubicado cerca del cuerpo, puede ser cambiado con mucho menos esfuerzo que el requerido por un arma convencional.

Combate casa en casa (localidades)

Todo esto son importantes ventajas para el soldado británico: cargar con el SRL a través de puertas en Belfast nunca fue fácil, pero el ser corto y angosto hace al SA 80 ideal para el combate casa en casa. El dispositivo para cargar el fusil ha fascinado a la gente que tiene que vivir con el arma. El fusil puede ser colgado frente al pecho, atrás o hacia abajo de costado, dejando las manos libres. Levantar el SLR L1A1 con una mano en una postura no amenazante mientras se patrullaban las calles de Irlanda del Norte era tedioso y cansador, y ahora es cosa del pasado. La forma de cargar el SA 80 también significa que el arma se cruza en el pecho mientras se combate en la selva, nieve o bosque, pero todavía entra rápidamente en acción, simplemente desenganchando la correa de la punta. La correa permanece sobre el hombro, fuera del pecho.

18 2016/12/12

///

Por su diseño, los cartuchos vacíos son eyectados hacia el otro lado de la cara del que dispara, por lo que solo puede ser disparado sostenido con la mano derecha. Pero en test intensivos con la nueva arma, personas zurdas han encontrado poca dificultad para usarla con el brazo derecho.

Seleccionando el blanco

El SA 80 es la primera arma usada por tropas de primera línea, equipada con mira telescópica incorporada. La mira, conocida como SUSAT (Sight Unit, Small Arms, Trilux) da una ampliación x 4 y viene equipada con un adaptador de goma para el ojo. A través de esto quien dispara ve un indicador oscuro a la luz del día, iluminado por la lámpara radioactiva trilux cuando hay poca luz, que ubica contra el blanco. La mira SUSAT da al infante británico una increíble ventaja frente a un enemigo equipado en forma convencional, y le da una cierta precisión en el disparo aún bajo las peores condiciones de combate.

Una palanca selectora puesta en "R" (repetición) permite disparar un tiro por vez, mientras que puesto en "A" (automático) el fusil dispara mientras el gatillo esté presionado y haya munición en el cargador. Cual se use, dependerá de las circunstancias tácticas pero, contrario a algunos, el Ejército Británico tiene una larga tradición de puntería y economía en el fuego. Fuego automático será reservado para las últimas etapas de un asalto o para el combate en localidades.

El SA 80 dispara munición de 5,56 mm que son lo suficientemente livianas como para que un hombre pueda cargar 8 cargadores de 30 c/u más una bandolera con municiones. Liviana como es, la bala es efectiva hasta 600 metros, aunque en armas pequeñas tienen un alcance de no más de 300 metros.

Actualmente, el SA 80 está usando cargadores hechos para el M16 del Ejército norteamericano. Aunque teóricamente compatibles estos cargadores están mal hechos y son causa de interrupción constante. Afortunadamente un cargador hecho a medida está en camino, aunque eso será poco consuelo para quienes entran en combate con tropas combinadas.

///

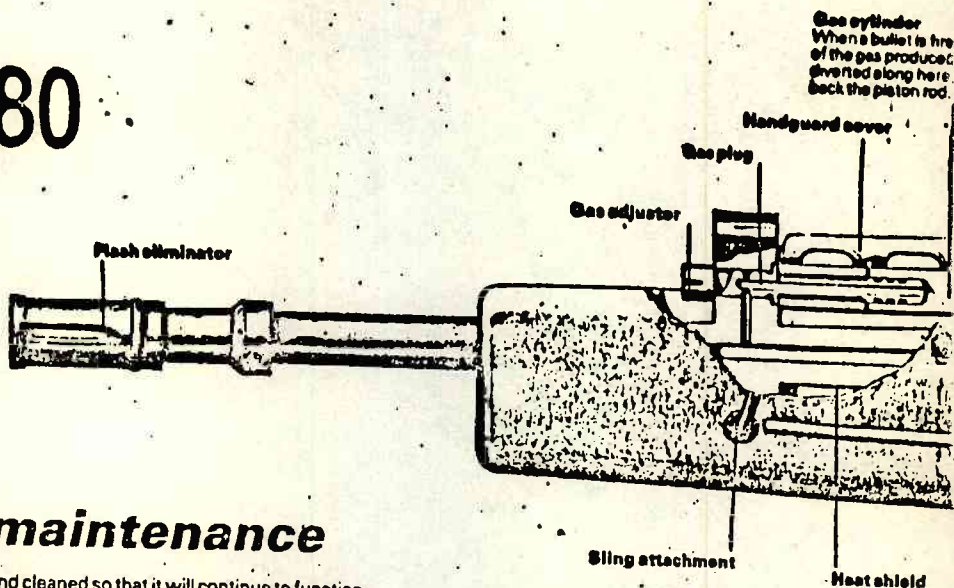
La nueva munición da poco retroceso, por lo que el SA 80 puede ser sostenido hacia el blanco para fuego continuo, mientras casi todos los fusiles de asalto tienden a salirse del blanco con cada disparo y golpear fuertemente el hombro de quien dispara. El viento afecta fácilmente el vuelo de la bala, lo que debe ser compensado al apuntar.

Tres en una

El SA 80 reemplaza tres armas de la infantería: el SLR L1A1, la pistola ametralladora 9mm Stearling y el 7,62 mm fusil de apoyo general (FAP). Para reemplazar al FAP, habrá una versión con cañón pesado y apoyo. Conocida como la "Light Support Weapon", es prácticamente idéntica al SA 80, por lo que los soldados deberán acostumbrarse a una sola arma en lugar de tres, mientras la munición es intercambiable con todas las armas pequeñas de la NATO con recámara para el nuevo cartucho de 5,56mm. Con este nuevo fusil es sus manos, la infantería británica puede enfrentar a cualquier enemigo potencial.

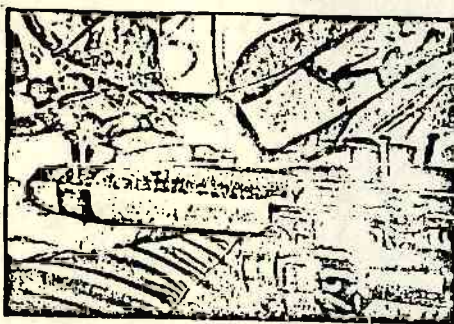
Inside the SA80

Firing the new NATO 5.56-mm cartridge, the SA80 produces so little recoil that you can keep the target in your sights all the time. This is a great improvement over the SLR, which tends to veer off target with each round. It is exceptionally accurate at battlefield ranges and is capable of fully automatic fire.



Field stripping and maintenance

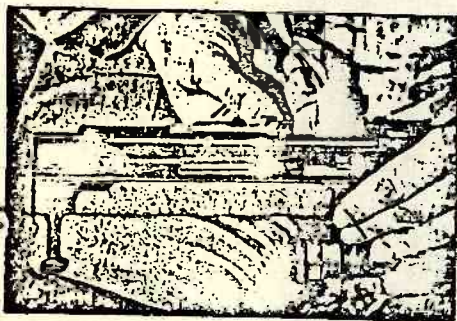
After firing 200 rounds, the SA80 should be stripped down and cleaned so that it will continue to function properly. Before commencing the field strip you must perform basic safety precautions: (1) release the safety catch; (2) set the change lever to 'R'; (3) cock the weapon, look inside and check that the chamber is clear; (4) let the working parts go forward, reapply safety catch and leave the dust cover open.



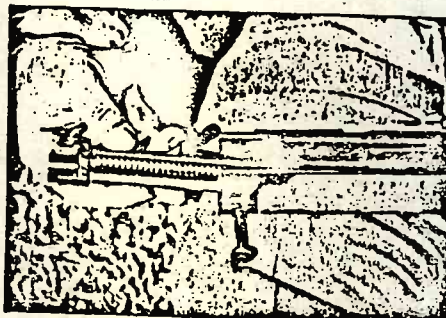
1 Take out the locking pins: first the rear one, then the front one. Once the rear pin is fully out it should be pushed in about 5mm so that its base is not showing. This stops the recoil spring assembly flying out when you remove the TMH (Trigger Mechanism Housing).



2 Keeping the body of the weapon upside down and horizontal, remove the TMH by extracting the front locking pin and pulling the TMH from the body, butt first.



3 Fully withdraw the rear locking pin and remove the recoil spring assembly, but do not separate the spring from the assembly.



4 Pull the cocking handle to the rear to unlock the bolt, raise the muzzle slightly and slide out the cocking handle and carrier.



5 Strip down the carrier and bolt: remove the firing pin retaining pin from the carrier. This is very small, and in the field should be placed in a beret to stop it getting lost. Remove the firing pin.



6 Remove the bolt from the bolt carrier and place this with the firing pin and its retaining pin in your beret.

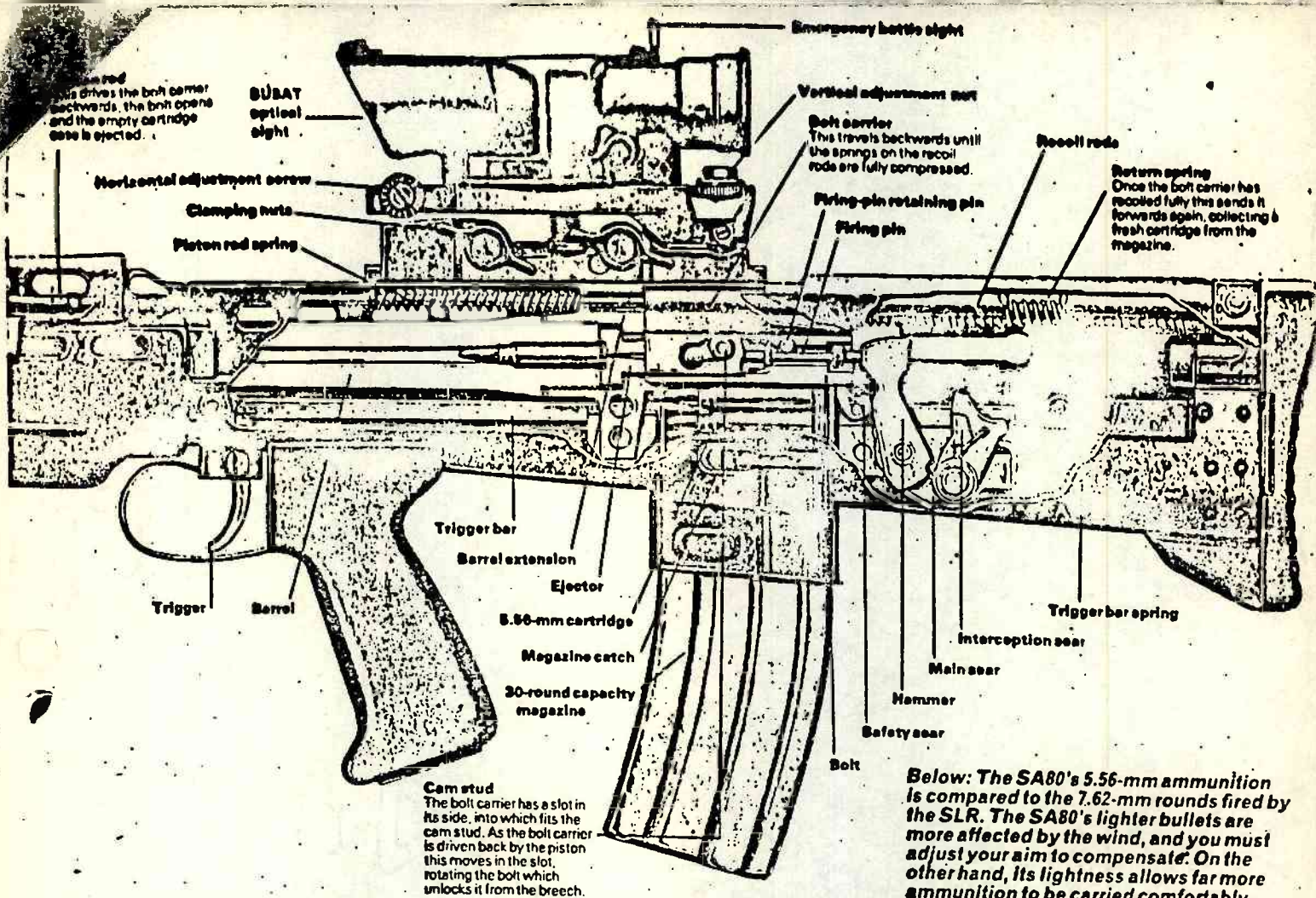
Because of its 'bullpup' design the SA80's empty cases are ejected from a port right opposite the firer's face, so it can only be fired right-handed. But in extensive tests with the new weapon left-handed soldiers have had little difficulty in adjusting to right-handed shooting.

Taking out the target

The SA80 is the first combat weapon to be issued to front-line troops with a telescopic sight as a standard fitting. The sight, known as SUSAT (Sight Unit, Small Arms, Trilux) gives a 4x magnification and comes fitted with a comfortable rubber eyepiece. Through this the shooter sees a pointer - dark in daylight, illuminated with the radioactive Trilux lamp in poor light - that he places against the target. The SUSAT sight gives the British infantryman a massive advantage over a conventionally-equipped enemy and lets him unleash a hail of accurate fire even in the worst combat conditions.

A selector lever set at R (for 'repetition') lets you fire the SA80 a shot at a time, while set at A ('automatic') the rifle will fire for as long as the trigger is pressed and there are rounds in the magazine. Which you use depends largely on the tactical circumstances but, unlike some, the British Army has a long tradition of marksmanship and economy of fire. Automatic fire will be reserved for the last stages of an assault or for house-to-house fighting.

Out of the SA80's business end comes a 5.56-mm round that's light enough for each man to carry a standard ration of eight 30-round magazines plus a bandolier of ammo. Light

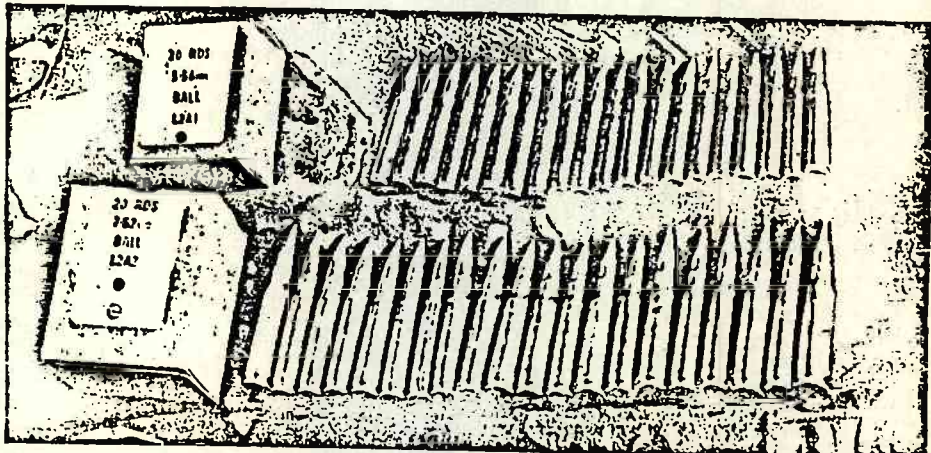


Below: The SA80's 5.56-mm ammunition is compared to the 7.62-mm rounds fired by the SLR. The SA80's lighter bullets are more affected by the wind, and you must adjust your aim to compensate. On the other hand, its lightness allows far more ammunition to be carried comfortably.

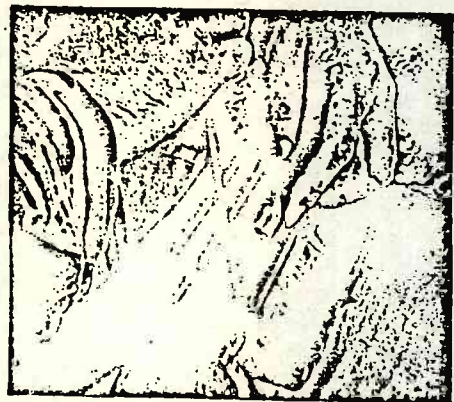
as it is, the round is still thoroughly effective at up to 600 metres – although in practice small-arms fire is rarely called for at ranges over 300 metres.

Currently, the SA80 is issued with magazines made for the US Army's M16. Although theoretically compatible these magazines are in fact ill-made and a constant cause of stoppage. Fortunately a custom-made magazine is on its way, though that may be little comfort to those who come under fire in the meantime.

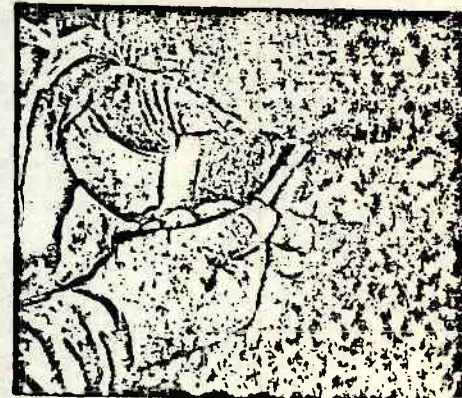
The new ammo gives very little recoil, so the SA80 can be held on target



7 To strip the gas parts at the front of the SA80, lift the cover and pull the piston back so that the spring is depressed, and pull off the gas cylinder.



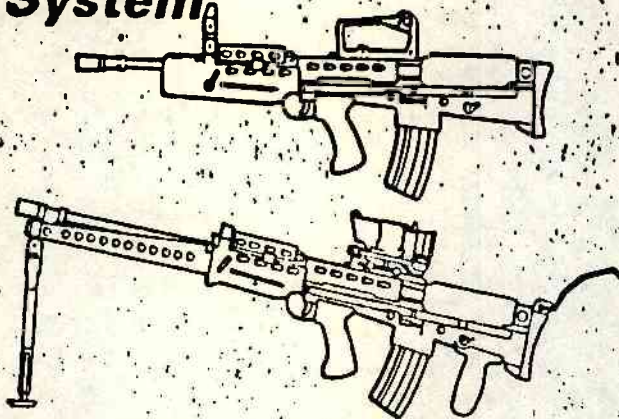
8 Pull out the piston and its spring. The spring stays on the piston, and should not be removed. Take out the gas plug by depressing and pushing it through its housing.



9 Carbon fouling is cleaned off the bolt with a nylon pad. With a little oil this will also remove rust but, like a pan scourer, should not be used on weapon parts coated with a protective finish.

The SA80 System

A heavy-barrelled version of the SA80 called the Light Support Weapon will replace the General Purpose Machine Gun within British infantry sections. Capable of delivering very accurate short bursts of fire out to 600 m, it is practically identical to the SA80, so soldiers only have to learn one system. Illustrated top right is an SA80 with iron sights; this will be issued to heavy weapons crew and rear echelon personnel instead of their Sterling SMGs.



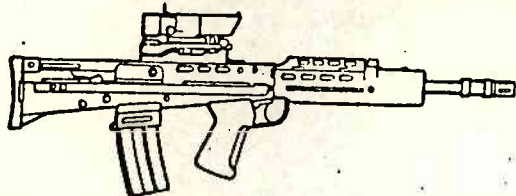
for continuous firing - whereas most assault rifles tend to jump off target with every shot and thump heavily into the shooter's shoulder. Wind does easily affect the flight of the bullet, however, so your aim has to compensate for this.

Three into one

The SA80 replaces three weapons in the infantry armoury: the SLR, the 9-mm Sterling submachine gun, and the 7.62-mm General Purpose Machine Gun. To take the GPMG's place there will be a version with a heavy barrel and bipod. Known as the Light Support Weapon, it is virtually

Battlefield Evaluation: comparing the

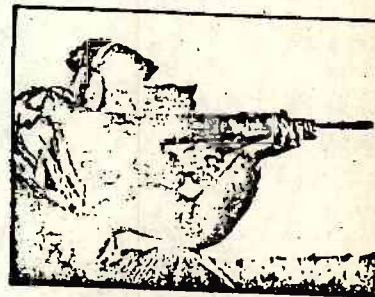
5.56-mm SA80 Individual Weapon



Specification:
 Cartridge: 5.56-mm NATO
 Weight: 5 kg
 Length: 785 mm
 Cyclic rate of fire: 800 rounds per minute
 Magazine: 30-round box
 Effective range: 500 m

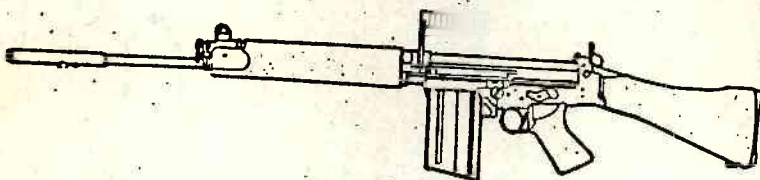
A complete weapons system replacing the British Army's rifles, LMGs and SMGs, the SA80 is arguably the finest service rifle available today. Short and handy, it is ideal both for urban combat and for the cramped interior of an APC. Its SUSAT sight is a great aid to accuracy and is especially valuable when shooting in poor light conditions.

Assessment
 Reliability: *****
 Accuracy: *****
 Age: *****
 Worldwide users: *



The SA80 has proved itself a remarkably tough rifle in an extensive testing programme.

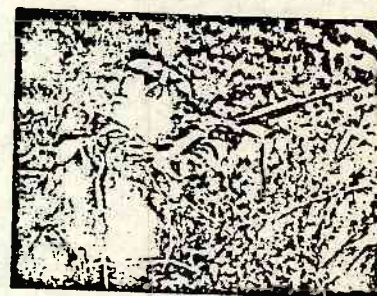
7.62-mm L1A1 Self-Loading Rifle



Specification:
 Cartridge: 7.62 mm x51 NATO
 Weight: 5 kg
 Length: 1143 mm
 Rate of fire: (single shot) 40 rounds per minute
 Magazine: 20-round box
 Effective range: 500 m

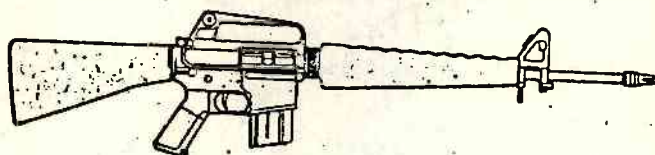
The British Army is one of about 50 armies to use a version of the Belgian FN FAL. In service for nearly 30 years, it has been obsolete for some time and many regiments have found teaching marksmanship with worn-out weapons to be an impossible task. Its 7.62-mm ammunition is unnecessarily powerful for the modern battlefield.

Assessment
 Reliability: ***
 Accuracy: **
 Age: *****
 Worldwide users: *****



Seen here in Northern Ireland, the SLR has been used all over the world by British soldiers.

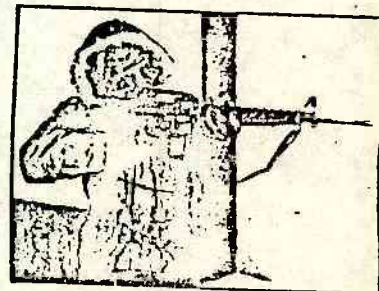
5.56-mm AR-15 (M16) Rifle



Specification: (M16A2)
 Cartridge: 5.56 mm NATO
 Weight: 4 kg
 Length: 1000 mm
 Cyclic rate of fire: 600 rounds per minute
 Magazine: 20- or 30-round box
 Effective range: 500 m

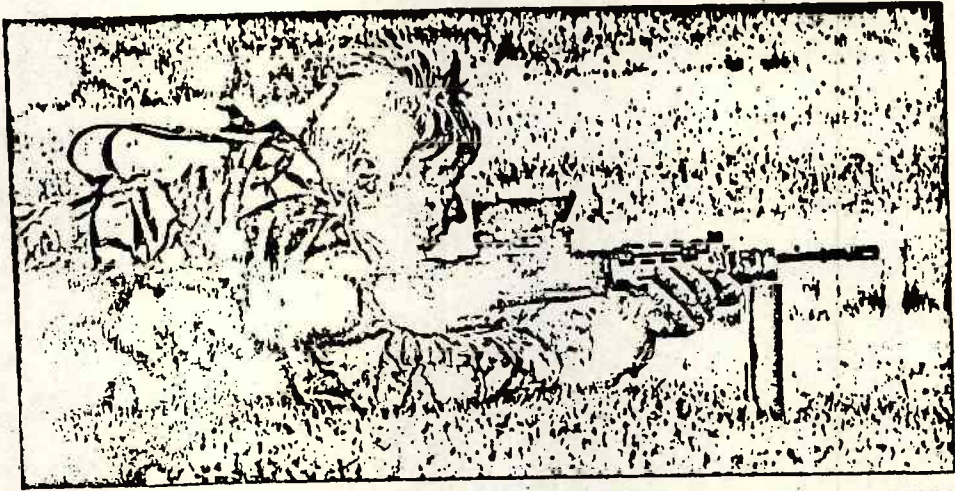
The M16 started the fashion for 5.56-mm ammunition and the latest model, the M16A2, is a substantial improvement over the original version used by US troops in Vietnam. Stronger and with better sights, full automatic fire has been replaced by a three-round burst option which gives three shots at a high rate for one pull of the trigger.

Assessment
 Reliability: *****
 Accuracy: *****
 Age: *****
 Worldwide users: *****



The M16 has proved itself a good rifle after an uncertain beginning in Vietnam.

Identical to the SA80, so soldiers will now need to be familiar with only one weapon instead of three, while the ammunition is interchangeable with all NATO small arms chambered for the new 5.56-mm cartridge. With his new rifle in his hands the British infantryman can easily outshoot any potential opponent.



Right: A soldier dives to the ground after running 100 yards to deliver 10 aimed shots at a target 200 yards away. British troops have found the SA80 to be tough, accurate and reliable.

A80 with its rivals.

7.62-mm Kalashnikov AKM Rifle



Specification
Cartridge: 7.62 mm x39
Weight: 3.15 kg
Length: 876 mm
Cyclic rate of fire: 600 rounds per minute
Magazine: 30-round box
Effective range: 400 m



The AK series of assault rifles are brutally simple pieces of kit, and very reliable.

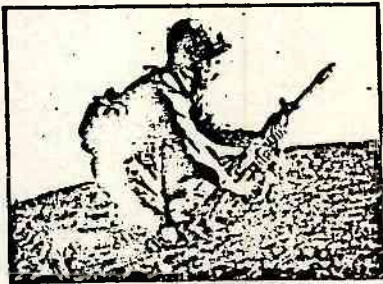
The modernised version of the original AK-47, the AKM is now being replaced in Warsaw Pact service but vast numbers remain operational all over the world. Very simple and easy to operate, the AKM is ideal for third-world guerrillas. Its only real disadvantage is the change lever, which makes a resounding click and is tricky to move while wearing Arctic mittens.

Assessment:
Reliability ****
Accuracy ***
Age *****
Worldwide users *****

IMI Galil Assault Rifle



Specification: (7.62-mm assault rifle)
Cartridge: 7.62-mm NATO
Weight: 4.9 kg
Length: 1050 mm
Rate of fire: 600 rounds per minute
Magazine: 25-round box
Effective range: 500 m



The Israelis value rugged simplicity too, and the Galil follows the AK tradition.

Israel's first home-produced rifle, the Galil is produced in two models: one firing full-power 7.62-mm NATO ammunition, and one firing 5.56-mm. Closely based on the AK series, the Galil has one feature that shows good appreciation of soldiers' use of firearms; it has a built-in bottle opener.

Assessment
Reliability ****
Accuracy ****
Age **
Worldwide users **

5.56-mm FA MAS Rifle



Specification:
Cartridge: 5.56-mm x45
Weight: 4.5 kg
Length: 757 mm
Cyclic rate of fire: 900-1000 rounds per minute
Magazine: 25-round box
Effective range: 400 m



The FA MAS is the only other 'bullpup' rifle to have been adopted apart from the SA80.

A bullpup design like the SA80, the French FA MAS can be set to eject spent cases to each side, although this is a fiddly job. Its phenomenal rate of fire will empty a 25-round magazine in 1 1/2 seconds, and it takes practice to control.

Assessment
Reliability ***
Accuracy ***
Age *
Worldwide users *

Traducción de artículo publicado en el Diario "THE TIMES"

El nuevo super-borcegui del ejercito, la "Rolls Royce" del calzado militar, fue presentado para una inspeccion publica ayer en Chelsea Barracks - Londres.

La pesadilla del patrullero, las ampollas, sabanones y el ruido, configurados por el borcegui alto de combate, sera reemplazado en los campos de batalla por el nuevo modelo de borcegui alto de combate Mark II.

El nuevo borcegui es flexible, muy confortable e impermeable. Viene con una media especial que permite respirar al pie, pero su costo es el doble del del viejo que sera destinado en el futuro a ser usado en los campamentos.

El soldado britanico tiene fama de quejarse de su calzado. Mientras otros ejercitos se quejan de sus estomagos, el ejercito britanico se queja de sus pies, y los borcegues han ocasionado en la historia mas quejas que las terribles divisiones de panzer de la Wermacht.

El viejo "borcegui municion" con suela de cuero y clavos ensordecedores fue reemplazado por un modelo mas flexible con una suela moldeada para durar y polainas separadas para una mejor impermeabilidad. Entonces aparecieron los super borcegues.

Cuando fueron llevados, los nuevos borcegues fueron altamente valorados. "El patrullero mas critico que tiene fuertes opiniones acerca del tema, dio informes muy favorables. Ha sido un gran exito con todos" dijo un portavoz del ejercito ayer.

Los soldados estan estrenando su nuevo calzado en Malvinas, la prueba ultima que destruyo la version Mark I introducida durante el conflicto. Los nuevos borcegues estan tambien ensayados en Alemania.

El ejercito anuncia que en el mercado el par costara 100 libras pero son unicamente una parte de la nueva encomienda.

El portacarga personal dibujado de manera ergonomica con cincha 15% mas ligero cuando esta mojado, un casco de nylon balistico proporcionando la doble proteccion del modelo de acero que probo el mas alegre de la tropa Tommy y una bayoneta con abridor de botella incorporado y cortadores de alambre estaban entre las innovaciones destinadas a hacer la vida menos dura en combate.

El Cnl Brian Preston de la Artilleria Real, que presidio las pruebas, dijo: "Un soldado tiene que arrastrarse por las zanjas, aguantarse debajo de la lluvia, a veces hace andinismo, recibe aceite y nafta en su ropa y soporta los maximos extramos de frio y calor. Sufre del abuso maximo de ropa".

El soldado nueva version costara unas 800 libras, excluyendo el armamento. Una cosa que no se modifico es la regla que si pierde un elemento de su equipo, sera "invitado" a reponerlo.-

Traducción de artículo publicado en el Diario "THE INDEPENDENT"

El ejército reveló sus infantes del futuro. Nuevos equipos costando 800 libras por soldado, desde los borcegues hasta la bayoneta van a ser introducidos en los años a venir, muchos teniendo en cuenta las enseñanzas de la guerra de las Malvinas.

El infante se considera como un animal de carga, cargado de municiones, comida y otros equipos. Durante las Malvinas, algunos hombres cargaron unas 150 libras sobre el hombro.

Ayer, el ejército presentó su nuevo equipo de cargamento personal -un conjunto ligero, de arnés, fardo y bolsas, hecho para guardar todo lo necesario al soldado durante 2 días de combate.

El nuevo equipo de nylon suplantará el poco popular modelo tejido de 1958, de algodón. El tejido común absorbe el agua, encoje y se hiela en invierno. Cuando satura su peso sube a 15 libras.

Muchos soldados rechazan el equipo común, gastando su sueldo en mochilas que se encuentran en el comercio.

Las nuevas bolsas presentarán innovaciones destinadas a impedir la pérdida de elementos.

El conjunto básico de municiones, máscara de gas y bolsas de herramientas pesando 46 libras puede ser complementado de 2 maneras. Una mochila completa puede agregarse, llevando el peso a 76 libras o como término medio, las bolsas laterales pueden ser sacadas de las mochilas y llevadas en el hombro.

El soldado podrá llevar ahora el doble de municiones para su arma, el nuevo SA80. La introducción del nuevo rifle se hace rápidamente.

Uno de los oficiales presentes ayer dijo que el arma era tan precisa que permitiría a 75% de los soldados obtener calificación de tirador, más de 7 veces el resultado del antiguo rifle.

El SA80 ayudó GB a tener el 1º y 2º lugar en una competición de infantería de la NATO organizada recientemente. "Se burla del distintivo de tirador" comentó el oficial.

El SA80 se comercializará con un cuchillo de combate. Esta arma puede usarse como puñal, bayoneta o, con su vaina, como cortador de alambre.

El Sargento James Humphreys de Ensayos de Infantería y Unidad de desarrollo pareció particularmente impresionado por el cuchillo de combate, que describió como "algo fuera del hombre de acción".

Un chaleco barrera antiaérea para proteger los soldados de la metralla serán ensayados dentro de poco según comentó un oficial ayer.

El ejército dejó atrás algunos de sus socios de la NATO comercializando semejante chaleco, que podrá salvar a un tercio de las bajas.

También fue presentado ayer el nuevo borceguf MK2 concebido para tener los pies del soldado confortables y secos.

Hace 6 años, el ejército empezó a reemplazar sus borcegues DMS que de notoriedad eran permeables y mantenían poco el tobillo. Pero el reemplazo por borcegues altos no tuvo el éxito esperado.

Los MK2 están en ensayos y serán probablemente proporcionados a la infantería dentro de 2 años.-



Lockheed L-1011 TriStar



Lockheed L-1011 TriStar du Squadron 216 de la RAF, basé à Brize Norton.

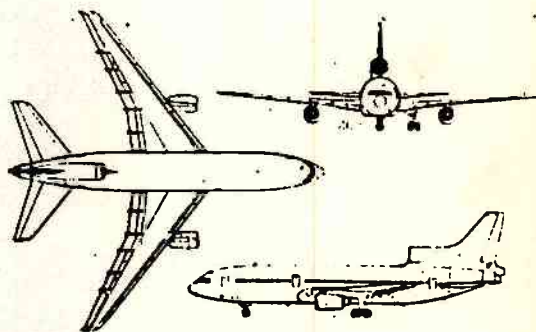
Les études concernant le Lockheed L-1011 TriStar commencèrent au début de l'année 1966. Pendant les dix-huit mois d'études préliminaires et de projets, la modification la plus significative par rapport aux plans initiaux fut l'adoption de trois moteurs au lieu de deux. La mise en fabrication débuta au milieu de l'année 1968, et le premier appareil (N1011) effectua son vol inaugural le 16 novembre 1970. Après moins de trois mois, le fournisseur des moteurs, la société britannique Rolls-Royce, était accusé à la faillite, tandis que la firme Lockheed était au bord de la banqueroute. Fort heureusement, l'aide des gouvernements et le soutien des commanditaires assurèrent la survie des deux firmes. Mis en service, le TriStar se révéla très réussi, mais la forte hausse des prix du carburant et la récession économique mondiale empêchèrent le L-1011, malgré la réalisation de nombreuses versions, de concurrencer la vaste gamme des appareils construits par Boeing. Le 7 décembre 1981, la firme Lockheed annonça que la production cesserait lorsque toutes les commandes auraient été honorées. Le deux-cent cinquantième et dernier TriStar sortit des chaînes d'assemblage le 19 août 1983.

Plusieurs programmes visaient à adapter cet appareil de ligne à des usages militaires de transport et de ravitaillement en vol furent élaborés. Ainsi, la nécessité d'accroître la flotte des

ravitailleurs, renforcée encore par la guerre des Malouines en 1982, conduisit la RAF à acheter à British Airways six appareils de ligne L-1011-500 TriStar. La firme Marshall de Cambridge est chargée de convertir quatre de ces machines en ravitailleurs-transporteurs de passagers TriStar K Mk 1, et les deux autres en ravitailleurs-transporteurs de passagers et de fret TriStar C Mk 2. Deux des TriStar K Mk 1 seront ultérieurement équipés des portes de chargement montées sur les C Mk 2.

Les modifications principales consistent en l'installation de réservoirs de carburant supplémentaires d'une capacité de 45 360 kg dans les soutes à bagages, ce qui porte la capacité totale à 136 078 kg de carburant, de deux systèmes de transfert de carburant à l'arrière du fuselage et d'une perche de ravitaillement au-dessus de l'habitacle de pilotage décalée à droite. Quatre de ces six appareils seront finalement munis de portes de 3,56 m sur 2,64 m, de matériel de chargement et de planchers renforcés.

Le premier K Mk 1 modifié, le ZD950, effectua son vol inaugural le 9 juillet 1985. Il fut transféré en août à l'ASAE de Boscombe Down pour être soumis à des essais. Le premier K Mk 1 mis en service fut affecté le 24 mars 1986 au Squadron 216. Trois autres appareils de ce type ont été achetés à Pan Am, mais le programme de modifications n'a pas encore été arrêté.



Lockheed L-1011 TriStar



Cet appareil fut le premier TriStar à être transformé en avion-citerne par la firme Marshall. Il porte la désignation de TriStar K Mk 1 au sein de la Royal Air Force.

Ce McDonnell Douglas F-4K Phantom FG Mk 1 a été photographié alors qu'il était ravitaillé en vol par un TriStar, au cours d'essais effectués à partir de la base de Boscombe Down.

Caractéristiques

Lockheed L-1011-500 TriStar

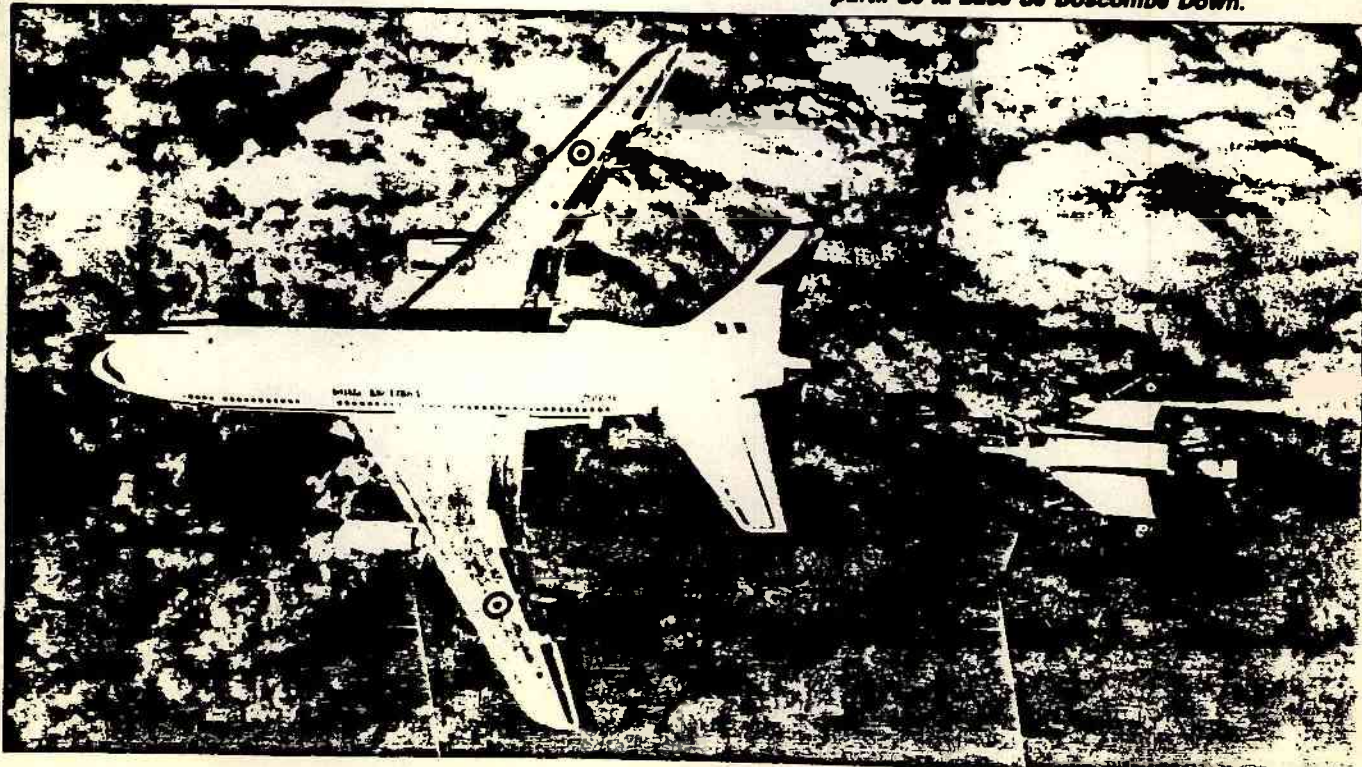
Origine : États-Unis

Type : appareil de transport commercial

Moteurs : 3 réacteurs à double flux Rolls-Royce RB.211-524B de 22 680 kgp
Performances : vitesse de croisière maximale à 9 145 m, 975 km/h; vitesse de croisière économique à 10 670 m, 900 km/h; vitesse ascensionnelle initiale, 775 m/mn; altitude de croisière, 12 800 m; distance franchissable avec charge maximale, 9 655 km
Vitesse : à vide, 109 300 km; maximale au décollage, 224 980 km

Dimensions : envergure, 47,35 m; longueur, 50,05 m; hauteur, 16,87 m; surface alaire, 321,06 m²

Armement : sans



Missions
Chasse
Appui tactique
Lutte anti-aérienne
Appui tactique
Bombardement stratégique
Parcours maritime
Lutte anti-aérienne
Reconnaissance tactique
Reconnaissance stratégique
Lutte anti-sous-marin
Recherche et sauvetage
Transport d'assaut
Leurre
Entraînement
Mission spéciale
Performances
Capacité sur terre
Capacité sur mer
Capacité AGIC
Capacité AGR
Vitesse 0-400 km/h
Masse à décollage
Plafond 0-4000 m
Plafond 0-5000 m
Plafond 0-10000 m
Distance franchissable 0-4000 m
Distance franchissable 0-5000 m
Distance franchissable 0-10000 m
Armement
Motivité de vol
Motivité de survie
Motivité de combat
Carène
Carène sur aile
Armement fixe
Capacité nucléaire
Protections
Armes réservoirs
Charge externe 0-1000 kg
Charge externe 1000-4000 kg
Charge externe > 4000 kg
Aéronautique
Contre-mesures électroniques
Armes électroniques
Radar de recherche
Radar de conduite de tir
Radar de conduite de tir
Radar de survie de terrain
Détection à infrarouge
Léger
Intervention



ROYAUME UNI

British Aerospace Nimrod

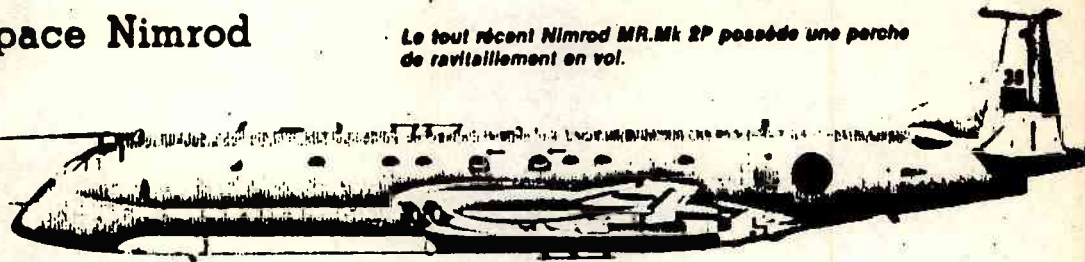
Après de nombreuses années passées à étudier d'autres projets, la Royal Air Force britannique choisit le British Aerospace Nimrod pour remplacer l'Avro Shackleton comme avion de patrouille maritime, et le premier Nimrod MR.Mk 1 de série prit l'air le 28 juin 1968. Cet appareil possède un fuselage d'une capacité considérable pourvu d'un renflement intérieur non pressurisé abritant le radar, des soutes à armements et de nombreux équipements sophistiqués. Il peut voler avec n'importe lequel de ses quatre réacteurs à double flux; les deux moteurs extérieurs ont des inverseurs de poussée qui renforcent l'action des freins antipatinages du train principal et des énormes volets simples.

Le Nimrod embarque normalement douze membres d'équipage et met en œuvre un ensemble extrêmement complet et bien intégré de capteurs et de systèmes de traitement de données, de navigation, de télécommunications et d'identification qui lui permettent de remplir des fonctions de lutte ASM, de recherche et de

sauvetage, de renseignement électronique, de reconnaissance et autres types de missions en appui des forces de surface; il sert même à l'occasion d'avion de transport, le compartiment arrière pouvant accueillir

Les Nimrod furent pourvus pendant la guerre des Malouines d'un armement défensif composé de Sidewinder AIM-9L fixés sous les ailes; ceux-ci devaient également être utilisés contre les Boeing 707 argentins qui effectuaient des patrouilles au-dessus des mêmes océans. Cet appareil est un MR.Mk 2P.

Le tout récent Nimrod MR.Mk 2P possède une perche de ravitaillement en vol.



quarante-cinq passagers. Les quarante-trois Nimrod MR.Mk 1 construits se sont comportés de façon remarquable en service: un appareil seulement a été détruit au cours de dix années de déploiement intensif, le plus souvent effectué dans des conditions très difficiles et à des altitudes très basses.

Caractéristiques

Nimrod MR.Mk 2

Type: avion de patrouille maritime.

Moteurs: 4 turboréacteurs à double flux Rolls-Royce Spey 250 de 5 507 kqp.

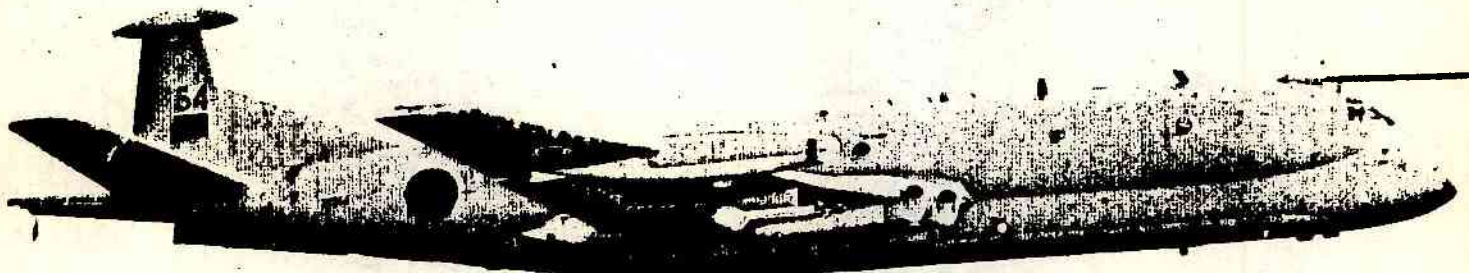
Performances: vitesse maximale,

926 km/h; vitesse de patrouille avec 2 moteurs, 370 km/h; distance franchissable, 9 000 km; autonomie, 18 h.

Poids: à vide, 39 009 kg; maximal au décollage, 67 000 kg.

Dimensions: envergure, 38,63 m; longueur, 38,63 m; hauteur, 9,06 m; surface alaire, 130 m².

Armement: la soute à armement de 14,78 m contient 6 tonnes de munitions, 9 torpilles latérales et des bombes; possibilité de monter des missiles sous les ailes pour des missions air-surface ou d'autres types d'armes; nombreux systèmes de capteurs de lutte ASM.



des programmes de portance, ainsi que le retrait du service des armes nucléaires. Dès lors se pose la question de la couverture de la mer. Les avions patrouille maritime qui, dans ce rôle, seraient destinés à intervenir hors du rayon d'action des Shackleton basés à Enderby, à ce n'est dans la zone couverte par les porte-avions australiens. L'opération de vue qui avait inspiré une telle décision apparaît clairement aux yeux de ces mêmes avions en avril 1982, lorsque les premiers navires britanniques furent envoyés par le bord dans l'Atlantique Sud. Un programme d'urgence

fut élaboré, et leur utilisation s'effectuait à Westland pour l'opération Sea King AEW. Un radar Thales EMI Searchwater, issu d'un porte-avions tel à bord du Nimrod MR Mk 3, est installé au centre du fuselage, son antenne étant logée dans un compartiment sculpté à l'intérieur en forme d'une suppression interne. Ce radar est guidé par les données du côté droit, sous l'arrière du fuselage, mais pivote de 90° pour se placer directement sous l'appareil, et son champ est bien décalé. Le radar a subi des modifications qui lui permettent de détecter des objectifs évoluant au ras des vagues, et l'on

se rend compte maintenant comme habiles les indications qu'il fournit dans une zone de près de 100 km de rayon. Le Sea King HAS Mk 3 de l'unité anti-sous-marin (KVo50 et 551) ont une modularité d'urgence, ce qui a permis leur mise en place dans l'Atlantique Sud, à bord de l'Ulster, dès le mois d'août 1982, une fois la guerre terminée.

Caractéristiques
Westland Sea King AEW
 Type : hélicoptère embarqué de veille lointaine.
 Moteurs : 2 Rolls-Royce Gnome

H 1400-1, turbomachines de 1 600 ch.
 Performances : vitesse normale, 201 km/h; plafond en vol stationnaire, 375 m; distance franchissable sans réservoirs supplémentaires, 1 230 km; autonomie : 3 h 45 min sur site à 370 km de la base de départ (réservoir compris).
 Poids à vide, environ 6 125 kg; maximal au décollage, 9 525 kg.
 Dimensions : diamètre du rotor principal, 18,30 m; longueur du fuselage, 17,01 m; hauteur totale, 5,13 m; aire du disque du rotor principal, 260,47 m².

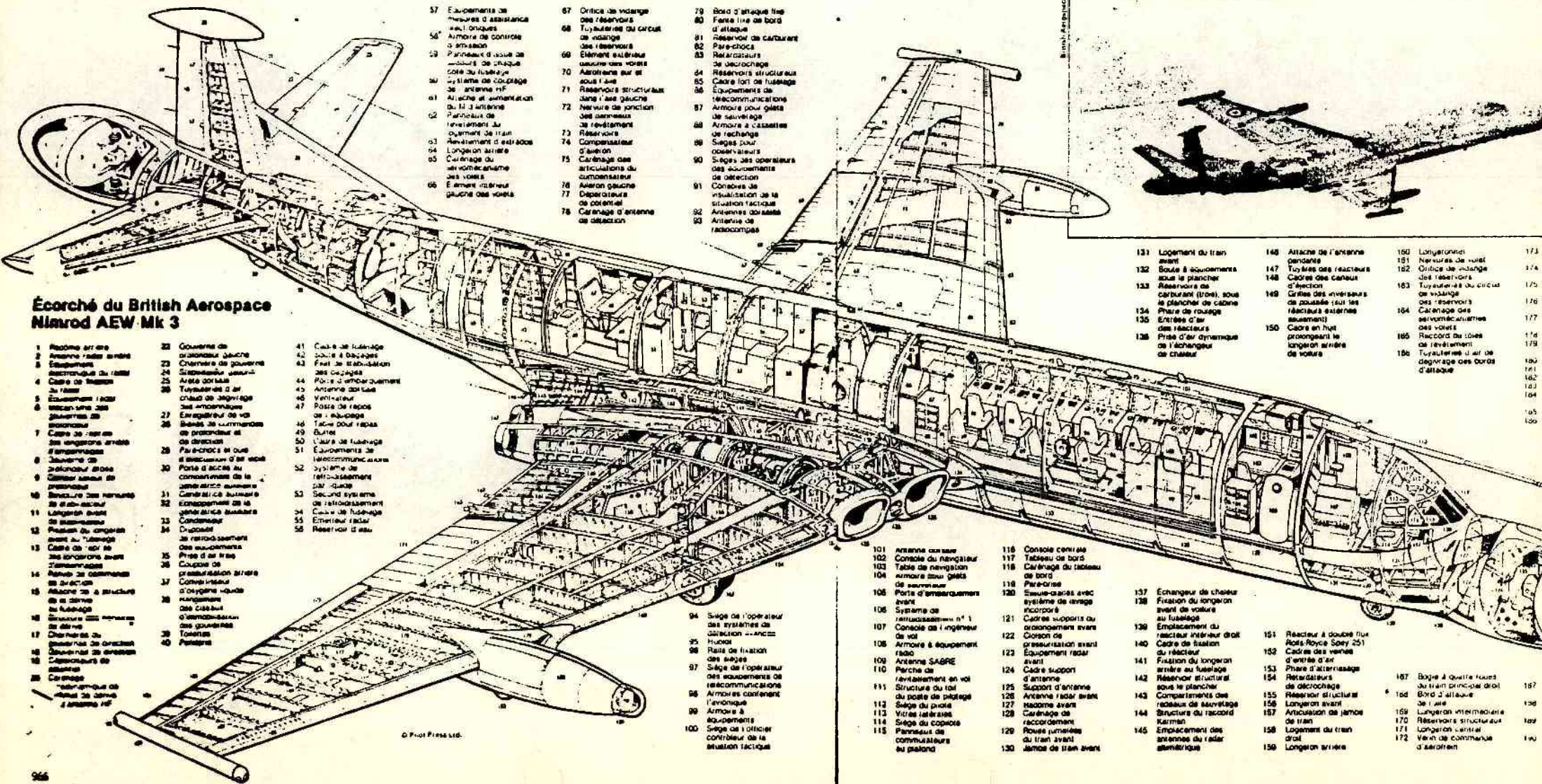
ROYAUME UNI
British Aerospace Nimrod AEW.Mk 3

Conçu pour remplir une mission comparable à celle du Boeing E-3 Sentry, le BAe Nimrod AEW.Mk 3 est reconnaissable aux radômes implantés aux extrémités de son fuselage, radômes qui renferment les antennes du radar Doppler à impulsion Marconi, lesquelles couvrent un secteur de 360°. L'appareil est dérivé du Nimrod MR.Mk 1 de patrouille maritime, et le programme en cours d'exécution prévoit la livraison à la RAF de onze exemplaires réalisés par transformation. Son déroulement a récemment souffert de retards qui entraîneront un décalage dans la livraison.

C'est la complexité des équipements du Nimrod AEW.Mk 3 qui est la cause de ce retard. Les essais en vol du radar ont été entrepris en 1977, à l'aide d'un Comet 4C modifié, puis poursuivis grâce à quatre Nimrod AEW.Mk 3 de présérie; le second de ceux-ci sert à l'expérimentation de l'installation radar complète, des équipements IFF et des systèmes de reconnaissance électronique. Il a été affecté son premier vol en juillet 1980. Le programme qui prévoit la livraison du premier exemplaire au standard de la série dès l'été 1983 n'a pu être respecté, ce qui a entraîné un

retard de la formation des équipages et de l'entrée en service des appareils au sein d'une unité opérationnelle.
Caractéristiques
BAe Nimrod AEW.Mk 3
 Type : planeur volante d'alerte avancée et de contrôle.
 Moteurs : 4 réacteurs à double flux Rolls-Royce RB.108-20 Spay Mk 250.
 Performances : vitesse maximale, environ 925 km/h en altitude; plafond pratique, 12 000 m; autonomie voisine de 12 h.
 Poids : maximal au décollage,

environ 90 000 kg.
 Dimensions : envergure, 41,30 m; hauteur, 12,06 m; surface alaire, 1 000 m².
 A maints égards, le BAe Nimrod AEW.Mk 3 apparaît comme un appareil beaucoup plus moderne que le E-3 Sentry. Il est capable de contrôler des cibles en vol, d'identifier des avions, d'analyser les données des radars, d'identifier des avions ennemis, d'identifier des avions ennemis, d'identifier des avions ennemis.



Écorché du British Aerospace Nimrod AEW.Mk 3

- 1 Radôme arrière
- 2 Antenne radar arrière
- 3 Équipement électronique du radar
- 4 Cadre de fuselage
- 5 Cadre de fuselage
- 6 Équipement radar
- 7 Moteur auxiliaire
- 8 Cadre de fuselage
- 9 Cadre de fuselage
- 10 Structure des réservoirs
- 11 Longeron avant de structure
- 12 Pression du cockpit
- 13 Cadre de fuselage
- 14 Cadre de fuselage
- 15 Cadre de fuselage
- 16 Cadre de fuselage
- 17 Cadre de fuselage
- 18 Cadre de fuselage
- 19 Cadre de fuselage
- 20 Carénage

- 21 Gouvernail gauche
- 22 Gouvernail droit
- 23 Gouvernail central
- 24 Gouvernail central
- 25 Gouvernail central
- 26 Gouvernail central
- 27 Gouvernail central
- 28 Gouvernail central
- 29 Gouvernail central
- 30 Gouvernail central
- 31 Gouvernail central
- 32 Gouvernail central
- 33 Gouvernail central
- 34 Gouvernail central
- 35 Gouvernail central
- 36 Gouvernail central
- 37 Gouvernail central
- 38 Gouvernail central
- 39 Gouvernail central
- 40 Gouvernail central

- 41 Cadre de fuselage
- 42 Cadre de fuselage
- 43 Cadre de fuselage
- 44 Cadre de fuselage
- 45 Cadre de fuselage
- 46 Cadre de fuselage
- 47 Cadre de fuselage
- 48 Cadre de fuselage
- 49 Cadre de fuselage
- 50 Cadre de fuselage
- 51 Cadre de fuselage
- 52 Cadre de fuselage
- 53 Cadre de fuselage
- 54 Cadre de fuselage
- 55 Cadre de fuselage
- 56 Cadre de fuselage

- 57 Équipement de mesure d'assistance au pilotage
- 58 Armure de contrôle
- 59 Panneaux de contrôle
- 60 Système de contrôle
- 61 Antenne
- 62 Panneaux de contrôle
- 63 Panneaux de contrôle
- 64 Panneaux de contrôle
- 65 Panneaux de contrôle
- 66 Panneaux de contrôle
- 67 Orifice de charge des réservoirs
- 68 Tuyauterie du circuit de charge
- 69 Réservoir de carburant
- 70 Réservoir de carburant
- 71 Réservoir de carburant
- 72 Réservoir de carburant
- 73 Réservoir de carburant
- 74 Réservoir de carburant
- 75 Réservoir de carburant
- 76 Réservoir de carburant
- 77 Réservoir de carburant
- 78 Réservoir de carburant

- 79 Bord d'attaque fixe
- 80 Fente fixe de bord d'attaque
- 81 Réservoir de carburant
- 82 Réservoir de carburant
- 83 Réservoir de carburant
- 84 Réservoir de carburant
- 85 Cadre latéral de fuselage
- 86 Équipement de télécommunications
- 87 Armure pour gilet de sauvetage
- 88 Armure à cassette
- 89 Siège pour observateur
- 90 Siège des opérateurs
- 91 Consoles de visualisation de la situation tactique
- 92 Antenne de radar
- 93 Antenne de radar
- 94 Siège de l'opérateur
- 95 Siège de l'opérateur
- 96 Siège de l'opérateur
- 97 Siège de l'opérateur
- 98 Siège de l'opérateur
- 99 Siège de l'opérateur
- 100 Siège de l'opérateur

- 101 Antenne radar
- 102 ConSOLE de navigateur
- 103 Table de navigation
- 104 Armure pour gilet de sauvetage
- 105 Panneaux de contrôle
- 106 Panneaux de contrôle
- 107 Panneaux de contrôle
- 108 Panneaux de contrôle
- 109 Panneaux de contrôle
- 110 Panneaux de contrôle
- 111 Panneaux de contrôle
- 112 Panneaux de contrôle
- 113 Panneaux de contrôle
- 114 Panneaux de contrôle
- 115 Panneaux de contrôle
- 116 Consoles de visualisation de la situation tactique
- 117 Tableau de bord
- 118 Carénage du tableau de bord
- 119 Panneaux de contrôle
- 120 Panneaux de contrôle
- 121 Cadre support du réacteur
- 122 Équipement radar
- 123 Équipement radar
- 124 Cadre support d'antenne
- 125 Support d'antenne
- 126 Antenne radar avant
- 127 Siège de l'opérateur
- 128 Carénage de raccordement
- 129 Roues jumelées du train avant
- 130 Jambes de train avant
- 131 Échangeur de chaleur
- 132 Fixation du longeron avant de fuselage
- 133 Emplacement du réacteur intérieur droit
- 134 Cadre de fixation du réacteur
- 135 Fixation du longeron arrière au fuselage
- 136 Réservoir structural sous le plancher
- 137 Composants des radars de survie
- 138 Structure du record
- 139 Roues jumelées du train avant
- 140 Emplacement des systèmes de radar électronique
- 141 Réacteur à double flux
- 142 Cadre des verres d'entrée d'air
- 143 Cadre de fixation
- 144 Réacteur
- 145 Réacteur
- 146 Boîte à quatre roues du train principal droit
- 147 Réacteur à double flux
- 148 Longeron intermédiaire
- 149 Longeron intermédiaire
- 150 Longeron intermédiaire
- 151 Longeron intermédiaire
- 152 Longeron intermédiaire
- 153 Longeron intermédiaire
- 154 Longeron intermédiaire
- 155 Longeron intermédiaire
- 156 Longeron intermédiaire
- 157 Longeron intermédiaire
- 158 Longeron intermédiaire
- 159 Longeron intermédiaire
- 160 Longeron intermédiaire
- 161 Longeron intermédiaire
- 162 Longeron intermédiaire
- 163 Longeron intermédiaire
- 164 Longeron intermédiaire
- 165 Longeron intermédiaire
- 166 Longeron intermédiaire
- 167 Longeron intermédiaire
- 168 Longeron intermédiaire
- 169 Longeron intermédiaire
- 170 Longeron intermédiaire
- 171 Longeron intermédiaire
- 172 Longeron intermédiaire
- 173 Longeron intermédiaire
- 174 Longeron intermédiaire
- 175 Longeron intermédiaire
- 176 Longeron intermédiaire
- 177 Longeron intermédiaire
- 178 Longeron intermédiaire
- 179 Longeron intermédiaire
- 180 Longeron intermédiaire
- 181 Longeron intermédiaire
- 182 Longeron intermédiaire
- 183 Longeron intermédiaire
- 184 Longeron intermédiaire
- 185 Longeron intermédiaire
- 186 Longeron intermédiaire
- 187 Longeron intermédiaire
- 188 Longeron intermédiaire
- 189 Longeron intermédiaire
- 190 Longeron intermédiaire
- 191 Longeron intermédiaire
- 192 Longeron intermédiaire
- 193 Longeron intermédiaire
- 194 Longeron intermédiaire
- 195 Longeron intermédiaire
- 196 Longeron intermédiaire
- 197 Longeron intermédiaire
- 198 Longeron intermédiaire
- 199 Longeron intermédiaire
- 200 Longeron intermédiaire

© Fiat Press Ltd.

Archivo de Datos

F-4 de la RAF: aún en guardia

Adquiridos originalmente para misiones de interdicción y reconocimiento, los Phantom de la RAF son la espina dorsal de la defensa aérea de Gran Bretaña desde 1974. Los Phantom son todavía un medio válido y permanecerán en servicio en la RAF durante lo que resta de decenio.

Si se considera el número de cosas que la RAF le pide que haga, el McDonnell Douglas Phantom es uno de los aviones de combate más capaces y versátiles del mundo. Como principal interceptor británico, proporciona la mayor parte de los cazas para la interceptación rutinaria de los intrusos que se adentran en el espacio aéreo de Gran Bretaña. En caso de guerra, asumiría la tarea ingente de hacer frente a las fuerzas enemigas que atacasen el bastión de retaguardia más importante de la OTAN. Más allá de las fronteras nacionales, los Phantom participan en la tutela del espacio aéreo de la RFA y en la patrulla de las aguas que circundan las Mal-

Uno de los Phantom FGR.Mk 2 del 29.º Escuadrón gana altura sobre RAF Coningsby, base que comparte con los primeros Tornado F.Mk 2 británicos, modelo que debe sustituir al Phantom en los cometidos de defensa aérea.

vinas. El F-4 es un avión de gran valía para la RAF, y resulta cuando menos curioso recordar que este aparato en tiempos no fue pedido por su hoy agradecido usuario.

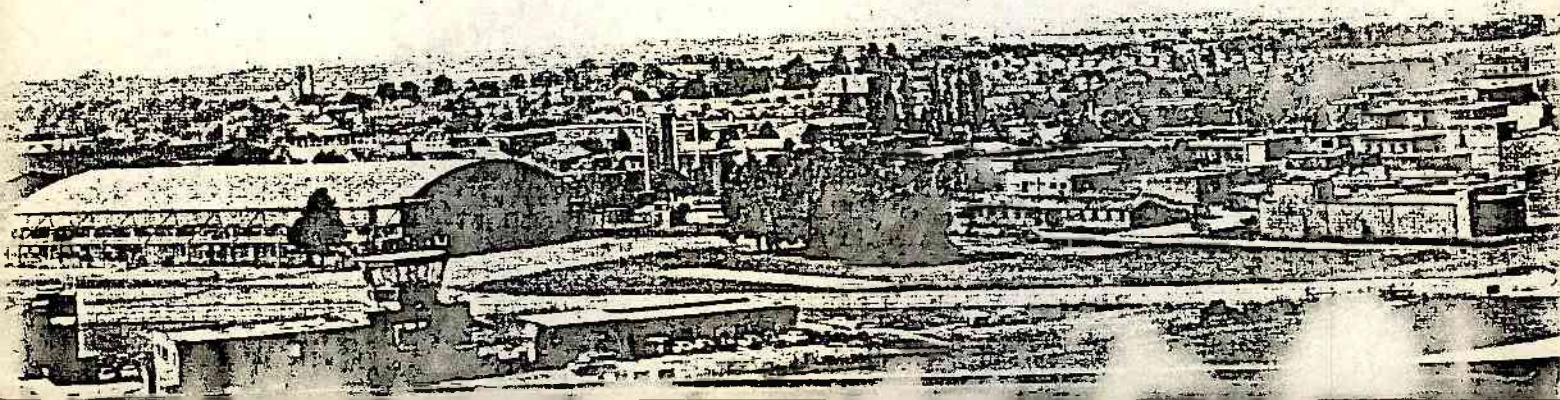
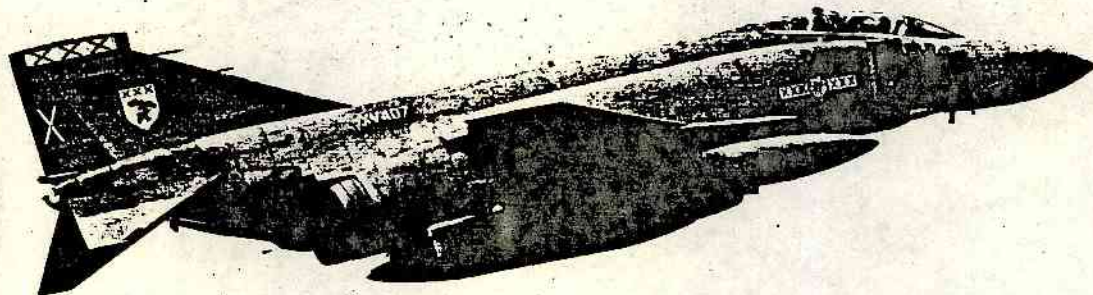
Cuando, en febrero de 1965, se canceló el proyecto del avión V/STOL polivalente Hawker P.1154, que debía ser una máquina interservicios, el gobierno británico optó por desarrollar el Hawker Harrier y el avión franco-británico SEPECAT Jaguar como modelos conjuntos de la RAF para misiones de interdicción táctica, ataque y reconocimiento, pero como el segundo no iba a estar disponible antes de un decenio, una solución viable era el Phantom. Afortunadamente, los atributos del F-4 supusieron que este modelo fuese una excelente opción interina hasta que se pudiese emplear los Jaguar, pero también que sirviese para replazar a los English Electric Lightning.

Aunque los Phantom FGR.Mk 2 pasaron



El 92.º Escuadrón es una de las dos unidades de Phantom estacionadas en la República Federal de Alemania, en virtud de la repartición del espacio aéreo alemán acordada después de la segunda guerra mundial.

gran parte del tiempo sirviendo en cometidos de interdicción, ataque y reconocimiento (sobre todo en la República Federal de Alemania), la RAF aprendió a utilizar este modelo como interceptor, a



aparato de la unidad de conversión operacional (OCU) demuestra la técnica de aterrizaje aprobada oficialmente, de descenso rápido sobre la pista. Sin embargo, muchos pilotos prefieren una pista de tierra más suave y clásica.

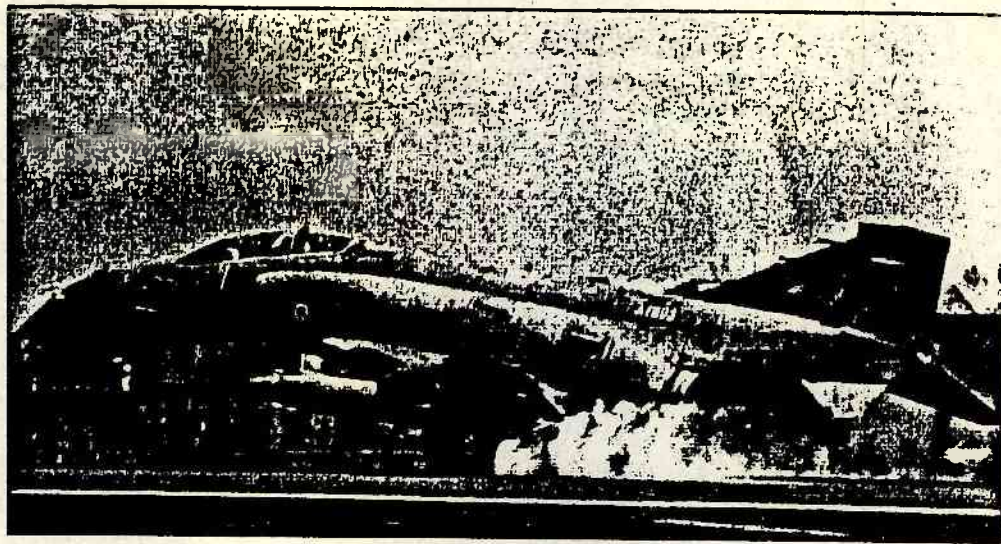
de las ideas de la Royal Navy. El Arma Aérea de la Flota había decidido desentenderse del proyecto P.1154 y adquirir el Phantom antes de que fuese cancelado el avión británico, pero como resultado de la decisión gubernamental de desmantelar la flota de portaviones, 14 de los 52 Phantom FG.Mk pedidos por la Armada fueron a parar directamente a la RAF. Éstos se convirtieron en el material de vuelo del 43.º Escuadrón de Leuchars (Escocia), que se formó en setiembre de 1969 y fue declarado plenamente operacional como unidad de interceptación el mes de julio siguiente.

Defensa aérea

Cinco escuadrones de Phantom (y una OCU con capacidad operacional en caso de guerra) están asignados permanentemente a la defensa de los cielos británicos y más concretamente, a la Región de Defensa Aérea de Gran Bretaña (UKADR, o United Kingdom Air Defence Region). La UKADR no sólo abarca las islas en sí, sino también gran parte del mar del Norte, los accesos Suroccidentales y una gran proporción del espacio aéreo entre Escocia e Islandia. Asistidos sólo por dos escuadrones de Lightning situados en Binbrook (Lincolnshire), los Phantom se dedican en tiempos de paz a la identificación rutinaria de todos los aviones que entran en la UKADR sin ser anunciados.

Los escuadrones de Phantom están desplegados en la costa este de Gran Bretaña, y la dirección de ataque más probable (aunque no la única). Leuchars, al norte de Edimburgo, hospeda los FG.Mk 1 y los Phantom navales, que sirven en el 43.º Escuadrón original y en el 111.º Escuadrón, que es un principio empleó aviones FGR.Mk 2. En las Midlands se encuentran el 29.º Escuadrón y la 228.ª OCU (unidad de conversión operacional), ambos en Coningsby (Lincolnshire); los aviones de la segunda OCU llevan los emblemas del 64.º Escuadrón, la unidad «en la sombra». En efecto, en caso de emergencia los instructores de la OCU formarían una unidad operativa adicional que actuaría como 64.º Escuadrón. Finalmente, en Wattisham (Suffolk) se hallan los Escuadrones n.º 56 y 74, el primero de ellos equipado con Phantom FG.Mk 2. El 74.º, sin embargo, es una unidad que se sale de la norma, pues fue creado en 1984 como remplazo de los Phantom enviados a defender las islas Malvinas. Está equipado con quince F-4 ex US Navy, ampliamente reformados pero equipados todavía con los turborreactores General Electric J79 de los F-4 norteamericanos en vez de los turbosoplanets Rolls-Royce Spey especificados para los demás Phantom de la RAF. Los aviones de esta unidad, el «Tiger Squadron», reciben la denominación de F-4J (UK).

Uno de los elementos de la «pequeña guerra fría» que se libra a diario no muy lejos de las islas Británicas es la necesidad de convencer a la URSS de que la OTAN nunca baja la guardia. Por esta razón, todos los aviones en tránsito por la UKADR sin autorización son intercepta-



dos y escoltados. Con los datos suministrados por estaciones de radar en Gran Bretaña y ultramar, los Centros de Sectores de Operaciones de la RAF en Buchan (Grampian), Boulmer (Northumberland) y Neatishead (Norfolk) siguen el rumbo de los intrusos en su subdivisión de la UKADR y envían a los cazas a investigar. Gran parte de la «clientela» consiste en aviones de reconocimiento marítimo soviéticos que transitan por la brecha entre Islandia y las Feroes de camino a patrullar el Atlántico, o bien que se dirigen a Cuba. Los más comunes son los Tupolev «Bear» y «Badger», que también merodean por el Atlántico Norte en misiones de recogida de datos electrónicos. En el curso de un año se interceptan y escoltan unos 150 de estos intrusos.

La responsabilidad de esta tarea está compartida por los escuadrones de caza de la RAF, todos ellos administrados por el 11.º Grupo. Hay varias bases en las que se mantienen dos aviones en QRA(I) (por Quick-Reaction Alert Interceptor, o interceptor en alerta de reacción rápida), llamada «Q» para abreviar. La QRA septentrional depende casi siempre de los Phantom de Leuchars, mientras que la meridional es compartida rotacionalmente por Coningsby, Wattisham y los Lightning de Binbrook. Durante las 24 horas de cada día del año, las bases en QRA proporcionan dos aviones totalmente armados y repostados, situados en unos hangares próximos al umbral de la pista. Las tripulaciones y el personal de tierra están en vigilancia constante, preparados para que los cazas puedan alzar el vuelo en un máximo de 10 minutos. Usualmente, el intruso se detecta en pleno océano, de manera que no son necesarias las carreras hasta los aviones, como sucedía en 1940.

Opciones de armas

El Phantom lleva una amplia gama de armas para sus misiones, pero antes de poder utilizarlas debe atender la pantalla de su radar para localizar al enemigo. En la proa del F-4 se halla una antena discal de 81 cm de diámetro y las «cajas negras» correspondientes del radar APG-59 que, enlazado a un ordenador ASW-25, forma el sistema de armas AWG-11/12. Desarrollados por la firma británica Ferranti a partir del Westinghouse AWG-10, estos sistemas son básicamente similares, a excepción de que el AWG-11 equipa a los Phantom FG.Mk 1, y el AWG-12 hace lo propio con los FGR.Mk 2, con el ASW-25

en interfaz con el sistema de navegación y ataque para las misiones de interdicción y ataque, que no se realizan ya en la actualidad. El radarista (RIO), situado en el asiento trasero del Phantom, atiende el AWG-11/12 y controla otro equipo, como los receptores de alerta radar Marconi ARI.18228 situados en el extremo de la deriva. Pese a tales cometidos, la RAF se empeña en llamar «navegante» a este tripulante.

En su condición de sistema de impulsos Doppler, el AWG-11/12 es capaz de detectar aviones en vuelo bajo y, en combate aéreo, puede rechazar el empastamiento y evitar las direcciones angulares en las que los objetivos permanecen invisibles por razones electrónicas, es decir, las llamadas «velocidades ciegas». Esta capacidad de ver hacia abajo se complementa con la de disparar de la misma forma («hacia abajo» significa que pueden adquirirse objetivos situados por debajo del avión interceptor). El eficaz misil norteamericano Raytheon AIM-7E2 Sparrow, del que lleva cuatro unidades semicarenadas bajo el fuselaje, ha sido remplazado a partir de principios de los años ochenta por un desarrollo británico, el BAe Sky Flash, con un sistema de guía y su espoleta nuevos, además de una mayor resistencia a las interferencias emitidas contra su radar semiautomático de búsqueda.

Para combates a distancias más cortas, en los soportes subalares internos se instalan cuatro AIM-9L Sidewinder fabricados por Bodenseewerk. Misil buscador de calor, con capacidad todo aspecto en sus últimas versiones, el Sidewinder tiene un alcance máximo teórico de 18 km y probó su letalidad cuando fue utilizado por los BAe Sea Harrier contra los aviones argentinos en la guerra de las Malvinas de 1982. Además, el Phantom puede llevar en su soporte ventral central un contenedor SUU-23/A de 807 kg que lleva un cañón rotativo GAU-4 de 20 mm, pero éste es omitido usualmente en los aviones en QRA en favor de un tercer depósito de carburante que complementa a los instalados bajo las secciones externas alares.

Entre los Phantom concebidos especialmente para la RAF y los F-4J(UK) del 74.º Escuadrón existen diferencias de armamento y equipo, en especial en lo que concierne a la instalación del sistema de armas AWG-10B norteamericano. Los F-4J(UK) se entregaron con el asiento lanzable Martin-Baker de los modelos estadounidenses, lo que obliga a que sus tri-

Muchos de los Phantom de la RAF utilizan actualmente hangares reforzados (HAS), que reducen notoriamente su vulnerabilidad en caso de ataque aéreo. No obstante, gran parte del mantenimiento de primer y segundo escalón se lleva a cabo fuera de los HAS.

pulaciones empleen trajes de vuelo y equipos de seguridad norteamericanos y, más importante todavía, llevan los motores J79 de las versiones más recientes, en los que se han eliminado las deladoras trazas de humo que caracterizan a los Phantom de otras naciones (los españoles, por ejemplo).

En ultramar

Además de la UKADR, los Phantom defienden los intereses británicos en otros dos teatros. La RAF Germany, elemento clave de la 2.ª ATAF (Allied Tactical Air Force, o fuerza aérea táctica aliada) de la OTAN, mantiene dos escuadrones para tareas de interceptación algo diferentes de las propias de los escuadrones en Gran Bretaña. En virtud de los acuerdos firmados en 1945, Gran Bretaña y EE UU (y Francia, que se desvinculó de ellos) son las únicas naciones que pueden participar en la tutela del espacio aéreo de la RFA, de modo que en Wildenrath (cerca de

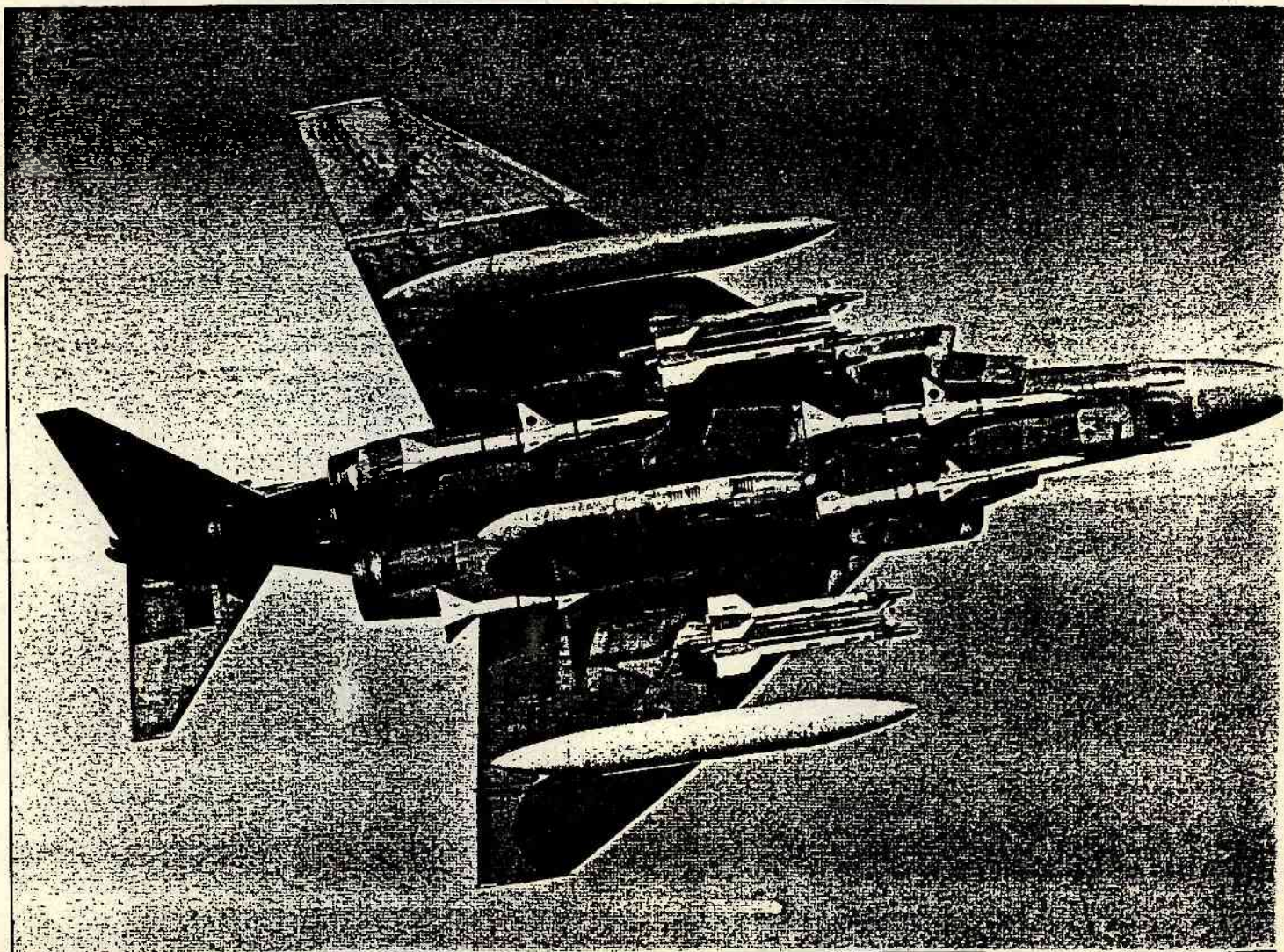
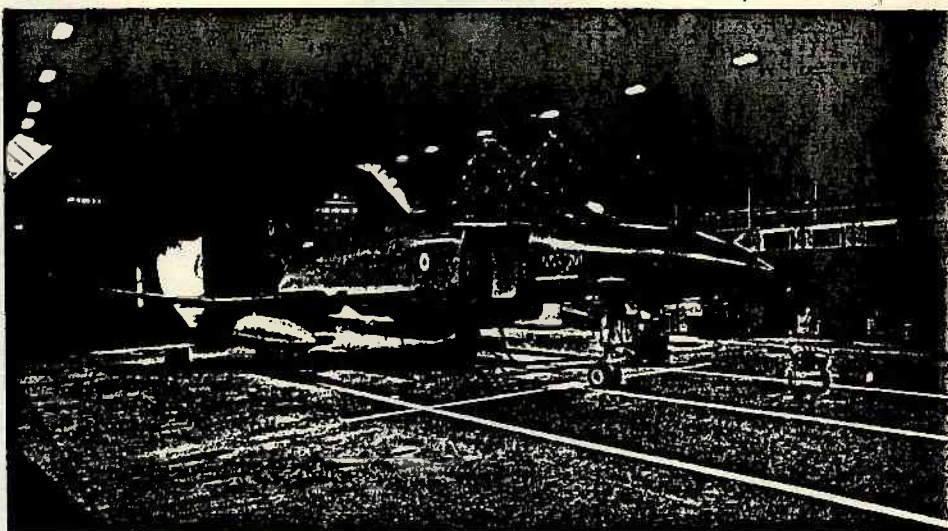
Es obvio que el Phantom es un avión viejo, que puede llevar una carga bélica impresionante y es considerado todavía un medio formidable de defensa aérea. Este ejemplar del 29.º Escuadrón lleva un contenedor de cañón SUU-23/A y misiles Sidewinder y Sky Flash.

Mönchengladbach) se hallan los Phantom FGR.Mk 2 de los Escuadrones n.º 19 y 92, algo más al norte que los McDonnell Douglas F-15C Eagle de la USAF.

Un destino algo menos envidiable para el personal de vuelo y de tierra es el de las islas Malvinas, en las que se encuentra el 23.º Escuadrón desde abril de 1983 como sustituto del 29.º Escuadrón, que fue destinado a Puerto Argentino el mes de octubre anterior. Utilizados desde la pista de 1 800 m del aeropuerto de la capital, los Phantom emplearon sus ganchos de apontaje de forma habitual (este mecanismo se utiliza en tierra sólo en el caso de fallo de los frenos) hasta que el nuevo aeródromo de Mount Pleasant comenzó a funcionar de forma limitada en mayo de 1985. Reaprovisionados regularmente por

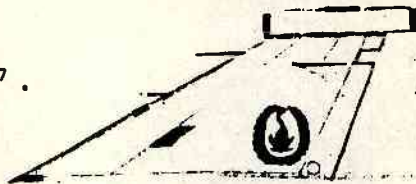
los cisternas Lockheed Hercules C.Mk (K) basados en las islas, los Phantom no han tenido mucho trabajo desde poco después de su llegada, en que los Dassault Breguet Mirage III argentinos interrumpieron sus salidas de hostigamiento cerca de los límites de la zona defensiva del archipiélago.

En el futuro, los Phantom de la RAF gozarán de una vida más dilatada de lo que se había previsto, a raíz de que en 1979 se tomó la decisión de incrementar los medios de defensa aérea de Gran Bretaña. En vez de ser reemplazados completamente por los Panavia Tornado F.Mk 3, los escuadrones de Wattisham seguirán en activo, así como los de la RFA y la OCU; esta última se habrá trasladado a Leuchars durante 1986.



19.º Escuadrón

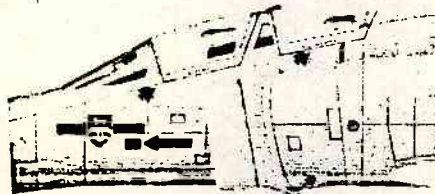
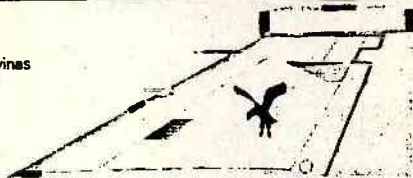
Base: Wildenrath
Creación: 1 de enero de 1977
Equipo: Phantom FGR.Mk 2
Cometido: defensa aérea,
 2.º ATAF y patrulla de la ADIZ
Aviones: XT811 «K»,
 XV437 «B», XV439 «D»,
 XV478 «C», XV481 «H» y
 XV486 «L»



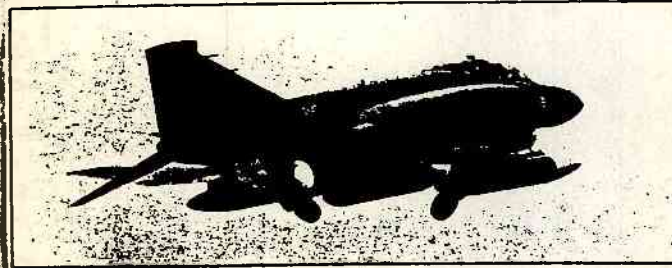
El 19.º Escuadrón fue la primera unidad de la RAF Germany equipada con el Phantom, al dar de baja sus Lightning en 1976.

23.º Escuadrón

Base: Mount Pleasant, islas Malvinas
Creación: 17 de noviembre de 1975 (en Coningsby, a V am el 25 de febrero de a Puerto Argentino el 1 abril de 1983)
Equipo: Phantom FGR.Mk2
Cometido: defensa aérea de la Zona de Defensa de las Malvinas
Aviones: XV402 «A», XV420 «B», XV423 «D», XV464 «E», XV474 «P» y XV495 «N»

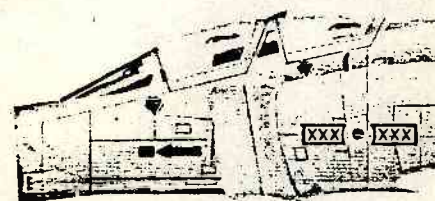
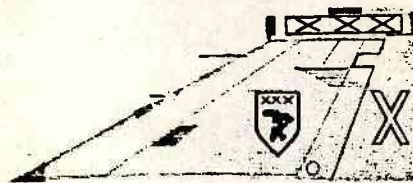


El 23.º Escuadrón se formó a partir de un destacamento del 29.º

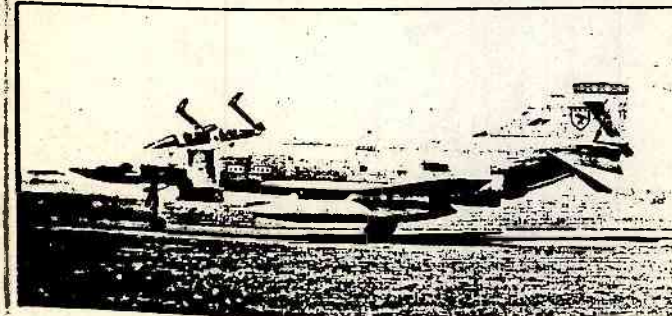


29.º Escuadrón

Base: Coningsby
Creación: 31 de diciembre de 1974 (destacado a Puerto Argentino del 17 de octubre de 1982 al 31 de marzo de 1983)
Equipo: Phantom FGR.Mk2
Cometido: defensa aérea, UKADR y QRA (I) meridional
Aviones: XT802 «M», XV432 «T», XV433 «I», XV404 «E», XV409 «A» y XV438 «Y»

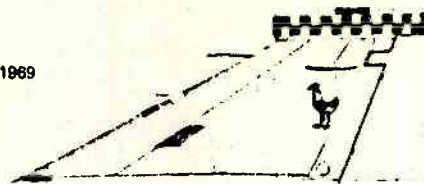


Muchos aviones y tripulantes del 29.º Escuadrón provenían de los escuadrones de interdicción disueltos.

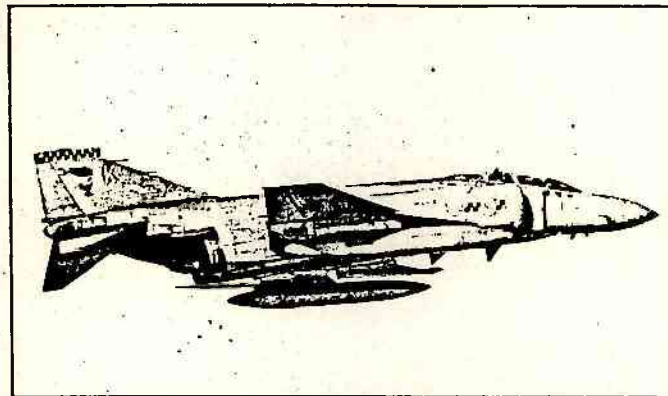
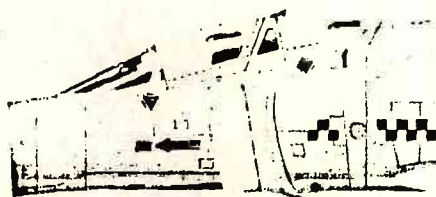


43.º Escuadrón

Base: Leuchars
Creación: 1 de setiembre de 1969
Equipo: Phantom FG.Mk1
Cometido: defensa aérea, UKADR y QRA (I) septentrional
Aviones: XT861 «C», XT875 «K», XV571 «A», XV576 «D», XV577 «M» y XV590 «X»



El 43.º Escuadrón, el famoso «Fighting Cocks», fue la primera unidad Phantom de defensa aérea de la RAF y se formó en Leuchars en 1969. Desde entonces ha estado equipado con los FG.Mk 1.

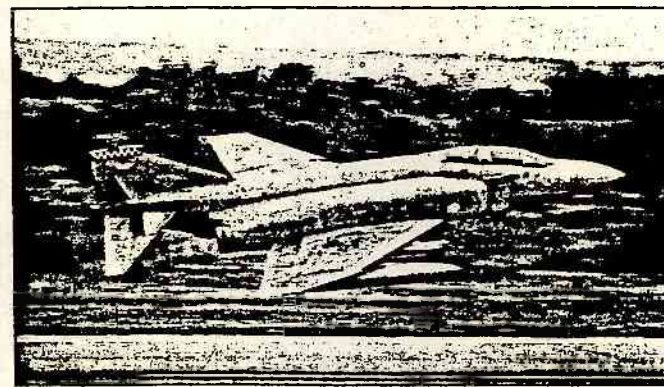
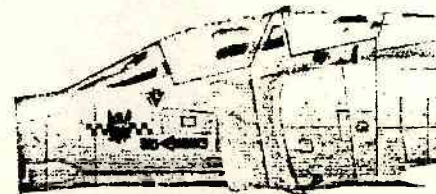


56.º Escuadrón

Base: Wattisham
Creación: 22 de marzo de 1976 (en Coningsby, a Wattisham el 8 de julio de 1976)
Equipo: Phantom FGR.Mk2
Cometido: defensa aérea, UKADR y QRA (I) meridional
Aviones: XV410 «E», XV425 «D», XV451 «G», XV478 «O», XV482 «C» y XV492 «U»

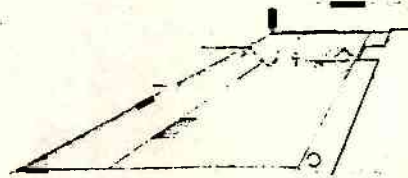


Un FGR.Mk 2 del 56.º Escuadrón en Akrotiri (Chipre) durante unas maniobras. Sus Rolls-Royce Spey desarrollan más empuje con poscombustión.



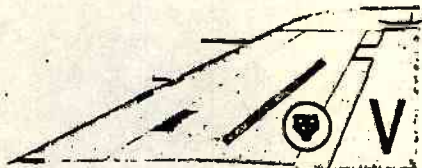
64.º Escuadrón

Base: Coningsby
Creación: 1 de febrero de 1968
Equipo: Phantom FGR.Mk2
Cometido: conversión de tripulaciones como la 228.º OCU, defensa aérea en emergencia y UKADR.
Aviones: XT891 «Z», XT898 «E», XT900 «O», XT914 «N», XV396 «D» y XV473 «L»

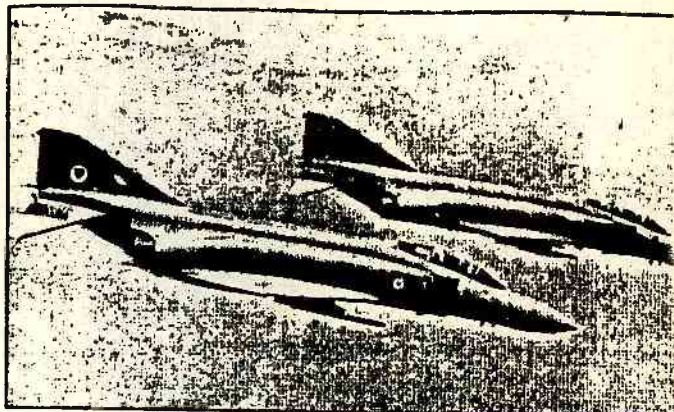


74.º Escuadrón

Base: Wattisham
 Creación: 1 de julio de 1984
 Equipo: F-4J (UK) Phantom
 Comandante: defensa aérea, UKADR y ORA (I) meridional
 Aviones: ZE350 «T», ZE352 «G», ZE353 «E», ZE357 «N», ZE359 «J» y ZE361 «P».

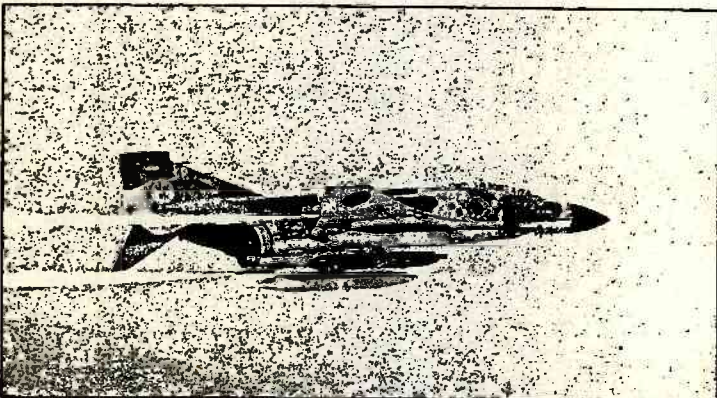
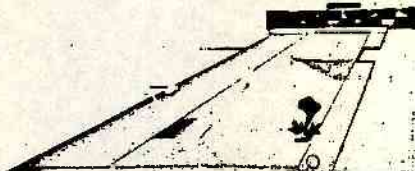


Un F-4J (UK) en compañía de un F-4 de la US Navy. Los aviones del 74.º Escuadrón son los únicos Phantom de la RAF que no llevan motores Spey.



92.º Escuadrón

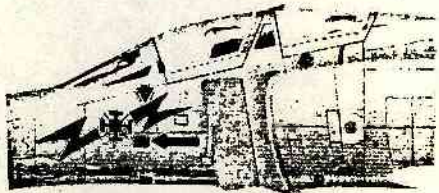
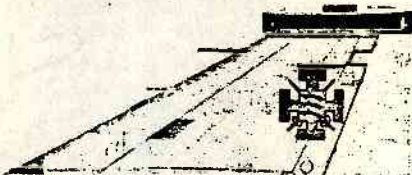
Base: Wildenrath
 Conversión: 1 de abril de 1977
 Equipo: Phantom FGR.Mk2
 Comandante: defensa aérea, 2.º ATAF y patrulla de la ADIZ
 Aviones: XV460 «W», XV467 «O», XV468 «P», XV478 «V», XV480 «X» y XV490 «S».



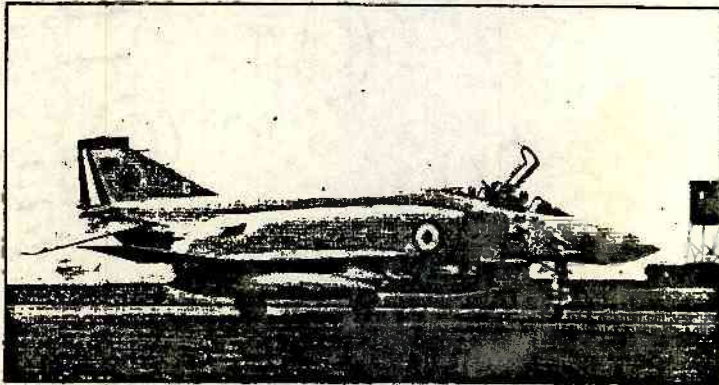
Algunos de los Phantom del 92.º Escuadrón llevan todavía el esquema de camuflaje anterior a la librea gris actual.

111.º Escuadrón

Base: Leuchars
 Creación: 1 de julio de 1974 (en Coningsby; a Leuchars el 3 de noviembre de 1975)
 Equipo: Phantom FG.Mk 1
 Comandante: defensa aérea, UKADR y ORA (I) meridional
 Aviones: XT857 «C», XT864 «J», XT873 «A», XV583 «B», XV584 «F» y XV592 «L».

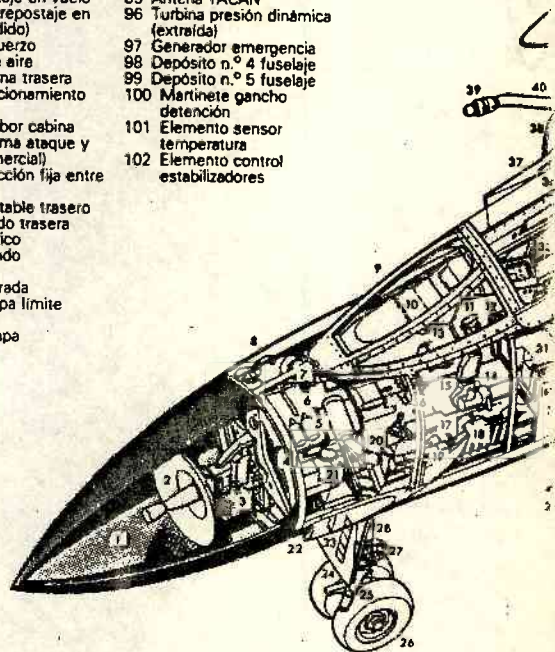


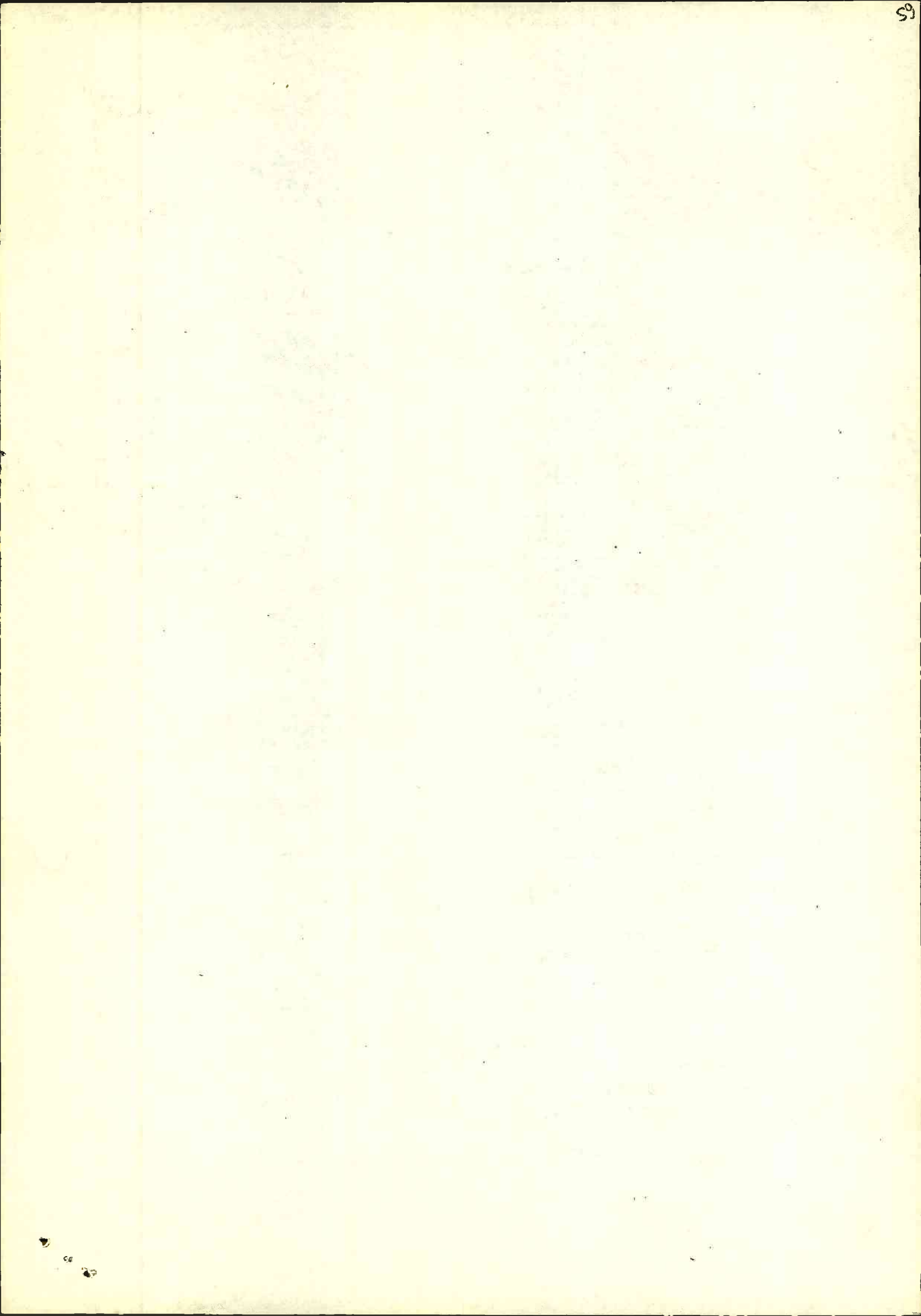
Uno de los FG.Mk 1 del 111.º Escuadrón recibió escarapelas nacionales a la antigua usanza para participar en una exhibición aérea.

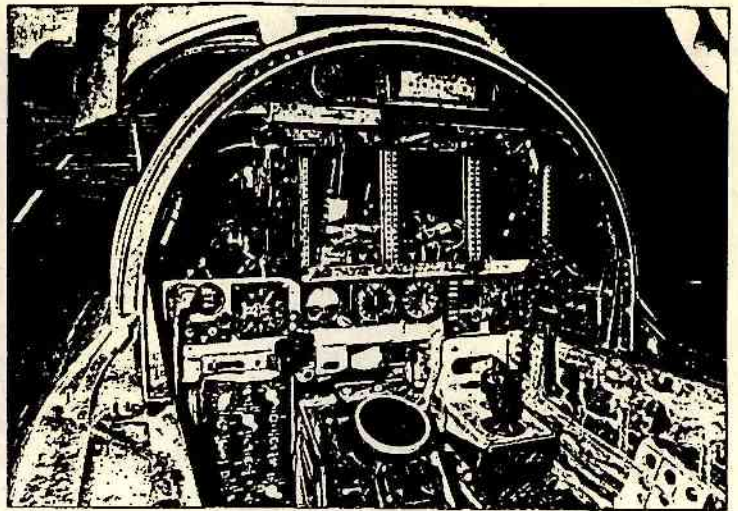
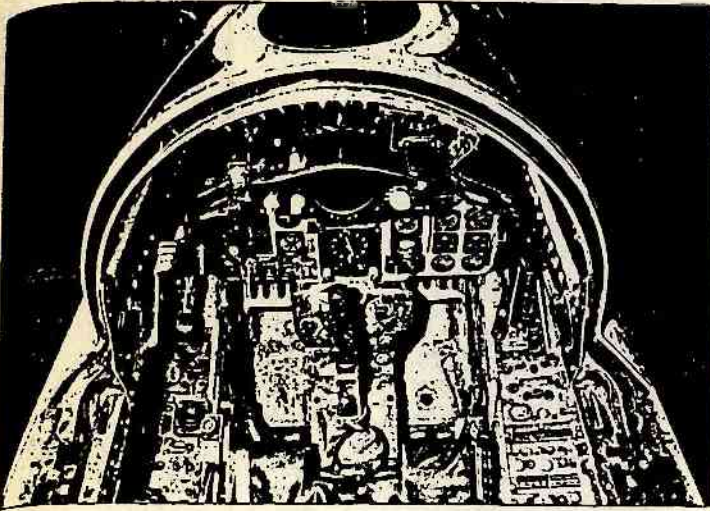


Corte esquemático del McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2

- | | | |
|--|---|--|
| 1 Radomo articulado | 56 Convertidor oxígeno líquido | 103 Depósito n.º 6 fuselaje |
| 2 Antena del radar | 57 Rampa maciza trasera | 104 Depósito n.º 7 fuselaje |
| 3 Soporte antena | 58 Ordenador dirección vuelo | 105 Toma aire presión dinámica |
| 4 Fijación radomo | 59 Conjunto purga aire (inferior) | 106 Capacitadores variables |
| 5 Botellas aire sistema emergencia aterrizador | 60 Ordenador datos aéreos | 107 Estabilizador estribo |
| 6 Equipo radar | 61 Conducto admisión aire | 108 Luz anticollisión |
| 7 Conducto dispersión lluvia parabrisas | 62 Conjunto purga aire (superior) | 109 Soada presión |
| 8 Botella aire freno emergencia | 63 Depósito hidráulico | 110 Larguero delantero |
| 9 Parabrisas | 64 Botellas aire (cubierta y flaps en emergencia) | 111 Estructura deriva |
| 10 Unidad presentación óptica | 65 Articulación cables control estabilizadores | 112 Antena comunicación HF |
| 11 Palanca mando delantera | 66 Receptor radio | 113 Tubo pitot |
| 12 Manija separación asiento lanzable | 67 Antena IFF | 114 Receptores alerta pasiva |
| 13 Dorso panel instrumentos | 68 Estructura delantera alar (depósito integral) | 115 Antena superior comunicaciones UHF |
| 14 Piso cabina | 69 Sistema control capa límite | 116 Articulación superior timón dirección |
| 15 Base palanca mando | 70 Depósito externo estribo | 117 Antena ILS |
| 16 Pedales timón dirección | 71 Costillas alares | 118 Timón dirección |
| 17 Refuerzo aterrizador | 72 Larguero delantero | 119 Purga combustible |
| 18 Equipo control temperatura | 73 Punto fuerte soporte externo | 120 Luz trasera navegación |
| 19 Unidad refrigeración | 74 Larguero maestro | 121 Carenado paracaídas frenado |
| 20 Fijación aterrizador | 75 Línea plegado alar | 122 Estabilizador |
| 21 Potenciómetro mando aterrizador | 76 Registros acceso | 123 Alojamiento paracaídas frenado |
| 22 Conducto aire presión dinámica | 77 Flap borde ataque externo | 124 Articulación estabilizadores |
| 23 Luces aproximación y carreteo | 78 Sección externa alar | 125 Marinete control timón dirección |
| 24 Carenado aterrizador | 79 Luz navegación estribo | 126 Marinete control estabilizador |
| 25 Articulaciones torsión ruedas | 80 Luces formación | 127 Mecanismo fijación gancho detención |
| 26 Ruedas delanteras (dos) | 81 Alerón abatible estribo | 128 Conducto refrigeración |
| 27 Unidad orientación ruedas | 82 Deflectores alares | 129 Balancín cables comunicación |
| 28 Amortiguador | 83 Sección externa larguero trasero | 130 Sistema apreciación artificial estabilizador |
| 29 Estribo retráctil | 84 Flap borde fuga estribo | 131 Panel relés compensadores |
| 30 Asideros y estribos acceso | 85 Sección interna larguero trasero | |
| 31 Concavidad del asiento | 86 Fijación aterrizador estribo | |
| 32 Asiento lanzable del piloto | 87 Alojamiento aterrizador | |
| 33 Consola estribo | 88 Boca llenado combustible | |
| 34 Iniciador remoto cohete | 89 Conductos combustible | |
| 35 Marinete accionamiento cubierta | 90 Depósito n.º 1 fuselaje | |
| 36 Asideros protector facial | 91 Depósito n.º 2 fuselaje | |
| 37 Rampa variable toma aire | 92 Purga aire | |
| 38 Toma aire estribo | 93 Estructura fuselaje | |
| 39 Sonda repostaje en vuelo | 94 Depósito n.º 3 fuselaje | |
| 40 Brazo sonda repostaje en vuelo (extendido) | 95 Antena TACAN | |
| 41 Miembro refuerzo | 96 Turbina presión dinámica (extraída) | |
| 42 Rejillas purga aire | 97 Generador emergencia | |
| 43 Cubierta cabina trasera | 98 Depósito n.º 4 fuselaje | |
| 44 Marinete accionamiento cubierta | 99 Depósito n.º 5 fuselaje | |
| 45 Consola estribo cabina trasera (sistema ataque y navegación inercial) | 100 Marinete gancho detención | |
| 46 Ventanilla sección fija entre cabinas | 101 Elemento sensor temperatura | |
| 47 Asiento eyectable trasero | 102 Elemento control estabilizadores | |
| 48 Palanca mando trasera | | |
| 49 Equipo eléctrico | | |
| 50 Balancín mando | | |
| 51 Rampa fija | | |
| 52 Rampa perforada | | |
| 53 Purga aire capa límite | | |
| 54 Toma aire | | |
| 55 Actuador rampa | | |







Las cabinas delantera (izquierda) y trasera (derecha) de un F-4M Phantom FGR.Mk 2 de la RAF. En la cabina del piloto, el presentador frontal (HUD) está flanqueado por el compás de reserva. La parte izquierda del panel contiene los controles de armamento, con los instrumentos de vuelo en el centro y los de los motores a la derecha. Sobre el panel se halla la pantalla del radar. En la cabina trasera, esta pantalla se encuentra más baja, con los instrumentos de vuelo básicos arriba y un espacio vacío como resultado de la eliminación de los cuadros de reconocimiento.

- 33 Vestimiento interior anticálórico
- 34 Tobera de área variable
- 35 Camisa colectorora conducto escape gases
- 36 Entrada aire auxiliar

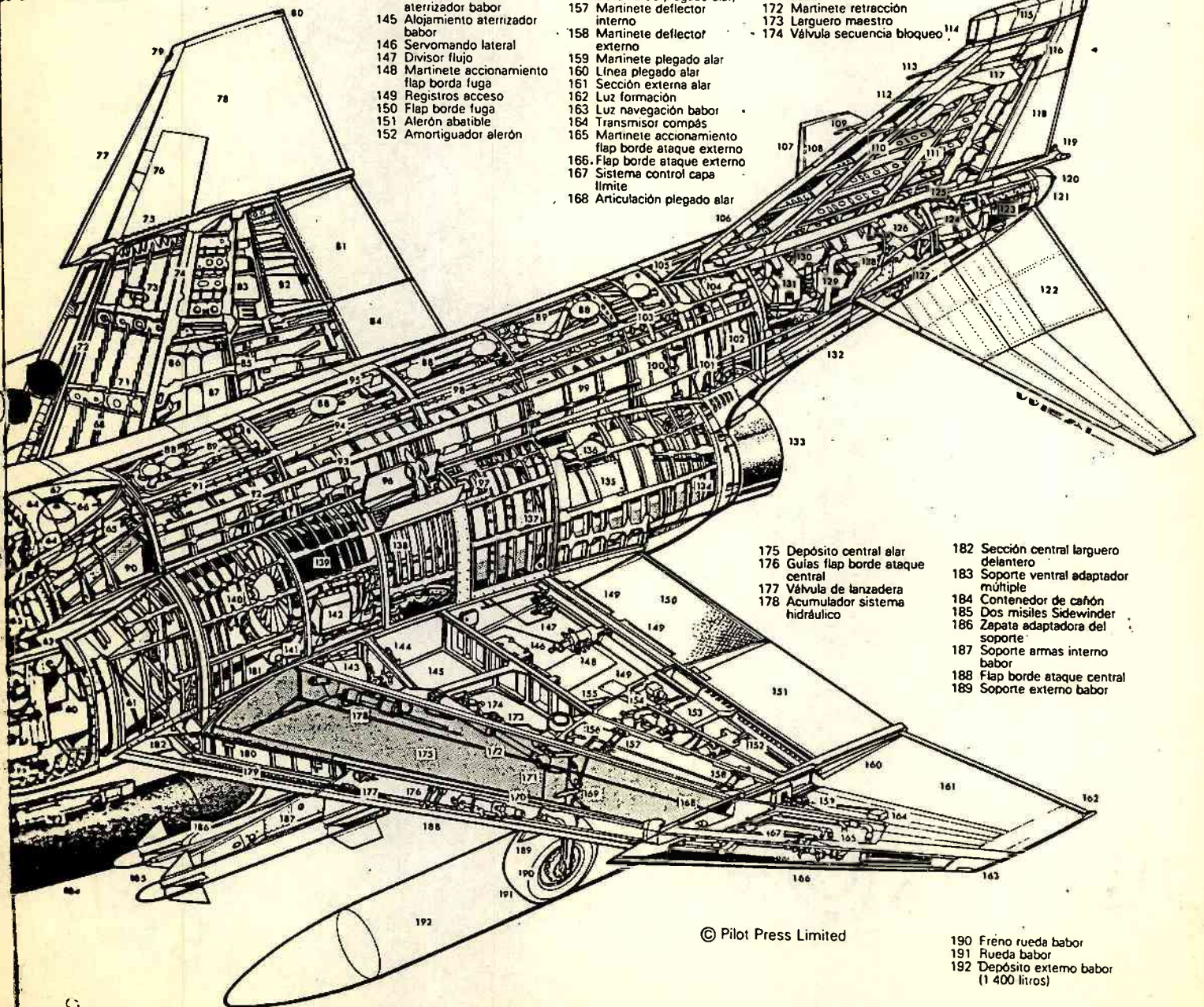
- 136 Turbosoplante Rolls-Royce Spey 202
- 137 Bancada motor
- 138 Punto suspensión delantero motores

- 139 Compresor baja presión
- 140 Alabes
- 141 Accesorios motor
- 142 Depósito aceite
- 143 Depósito hidráulico
- 144 Martinete interno aterrizador babor
- 145 Alojamiento aterrizador babor
- 146 Servomando lateral
- 147 Divisor flujo
- 148 Martinete accionamiento flap borda fuga
- 149 Registros acceso
- 150 Flap borde fuga
- 151 Alerón abatible
- 152 Amortiguador alerón

- 153 Martinete alerón
- 154 Válvula servo deflectores alerón abatible
- 155 Martinete accionamiento alerón abatible
- 156 Conducto hidráulico (al sistema de plegado alar)
- 157 Martinete deflector interno
- 158 Martinete deflector externo
- 159 Martinete plegado alar
- 160 Línea plegado alar
- 161 Sección externa alar
- 162 Luz formación
- 163 Luz navegación babor
- 164 Transmisor compás
- 165 Martinete accionamiento flap borde ataque externo
- 166 Flap borde ataque externo
- 167 Sistema control capa límite
- 168 Articulación plegado alar

- 169 Arniculaciones amortiguación
- 170 Martinete accionamiento flap borde ataque central babor
- 171 Amortiguador aterrizador babor
- 172 Martinete retracción
- 173 Larguero maestro
- 174 Válvula secuencia bloqueo

- 179 Registro acceso
- 180 Larguero delantero
- 181 Depósito sección central alar



- 175 Depósito central alar
- 176 Guías flap borde ataque central
- 177 Válvula de lanzadera
- 178 Acumulador sistema hidráulico

- 182 Sección central larguero delantero
- 183 Soporte ventral adaptador múltiple
- 184 Contenedor de cañón
- 185 Dos misiles Sidewinder
- 186 Zapata adaptadora del soporte
- 187 Soporte armas interno babor
- 188 Flap borde ataque central
- 189 Soporte externo babor

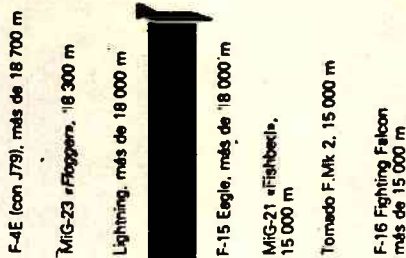
Prestaciones de los Phantom de la RAF (FGR.Mk 2)

Velocidad máxima a 12 200 m	Mach 2,1 o 2 230 km/h (1 200 nudos)
Velocidad máxima a 300 m	Mach 1,2 o 1 450 km/h (780 nudos)
Régimen ascensional por minuto	9 750 m
Techo de servicio	18 280 m
Alcance de traslado	2 820 km

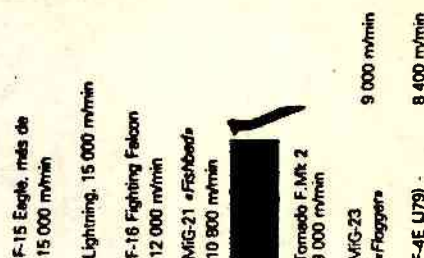
Velocidad a alta cota

- F-15 Eagle, más de Mach 2,5
- MiG-23 «Floggers», Mach 2,35
- Lightning, Mach 2,27
- F-4E (J79), Mach 2,25
- Tornado F.Mk 2, Mach 2,18
- MiG-21 «Fishbed», Mach 2,02
- F-6 Fighting Falcon, Mach 2

Techo de servicio



Régimen ascensional al nivel del mar



Velocidad al nivel del mar

- F-15 Eagle, Mach 1,2
- MiG-23 «Floggers», Mach 1,2
- F-4E (J79), Mach 1,8
- Tornado F.Mk 2, Mach 1,1
- MiG-21 «Fishbed», Mach 1,06
- Lightning, Mach 1
- F-16 Fighting Falcon, Mach 1

Alcance operativo

- F-15 Eagle, 1 500 km
- F-4E (J79), 1 350 km
- Tornado F.Mk 2, 1 200 km
- MiG-23 «Floggers», 1 000 km
- F-16 Fighting Falcon, 925 km
- MiG-21 «Fishbed», 740 km
- Lightning, 600 km

Especificaciones técnicas

McDonnell Douglas F-4M (Phantom FGR.Mk 2 en la RAF)

Alas

Envergadura	11,71 m
Anchura, plegadas	8,39 m
Superficie	49,24 m ²

Fuselaje y unidad de cola

Longitud total	17,75 m
Altura total	4,95 m
Envergadura de los estabilizadores	4,73 m

Tren de aterrizaje

Vía	6,88 m
Distancia entre ejes	5,45 m

Pesos

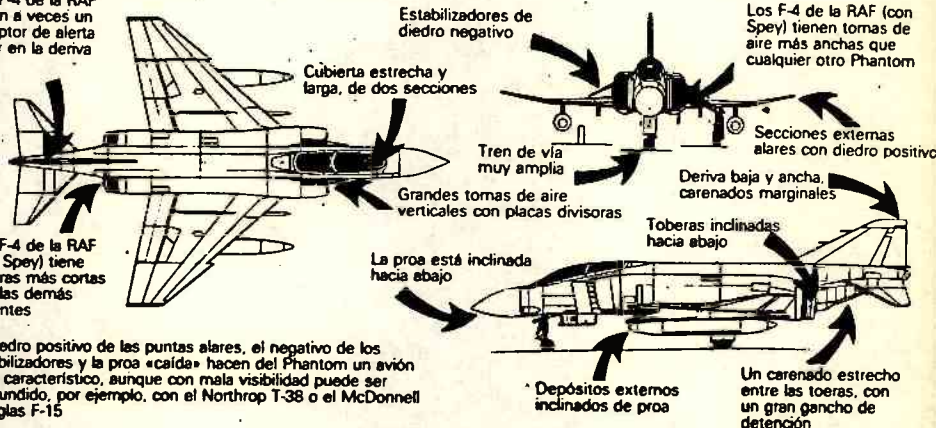
Vacio	14 060 kg
Máximo en despegue	26 300 kg
Combustible interno	5 900 kg
Combustible externo	4 090 kg

Rasgos distintivos del F-4 Phantom

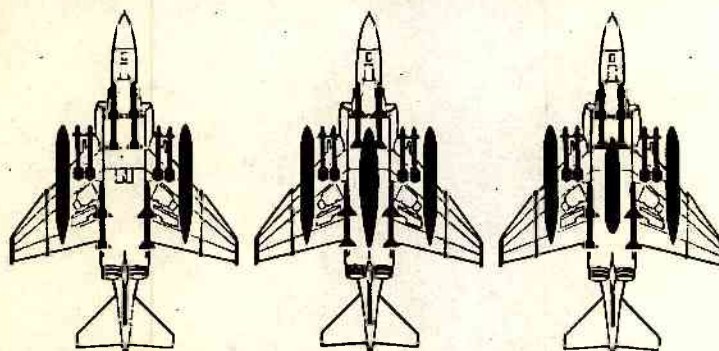
Los F-4 de la RAF llevan a veces un receptor de alerta radar en la deriva

Los F-4 de la RAF (con Spey) tiene toberas más cortas que las demás variantes

El diedro positivo de las puntas alares, el negativo de los estabilizadores y la proa «caída» hacen del Phantom un avión muy característico, aunque con mala visibilidad puede ser confundido, por ejemplo, con el Northrop T-38 o el McDonnell Douglas F-15



Carga ofensiva del Phantom en la RAF



4 AIM de corto alcance AIM-9L Sidewinder subalares
4 AIM de alcance medio BAE Sky Flash o AIM-7 Sparrow verticales

2 depósitos Sargent-Fletcher de 1 400 libras subalares

4 AIM AIM-9L Sidewinder subalares
4 AIM de alcance medio BAE Sky Flash o AIM-7 Sparrow verticales

2 depósitos Sargent-Fletcher de 1 400 libras en soportes subalares
1 depósito de 2 270 libras en el soporte ventral central

4 AIM AIM-9L Sidewinder en soportes subalares
4 AIM de alcance medio BAE Sky Flash o AIM-7 Sparrow verticales
1 contenedor SUJ-23/A ventral, con un cañón M61A1 de 20 mm

2 depósitos Sargent-Fletcher de 1 400 libras en soportes subalares

Intercepción estándar

Los Phantom FG.Mk 1, FGR Mk 2 y F-4J (UK) de la RAF llevan usualmente la misma combinación de armas, cuya permutación es común con depósitos Sargent-Fletcher y repostaje en vuelo para extender el alcance, y misiles Sidewinder para complementar a los Sky Flash

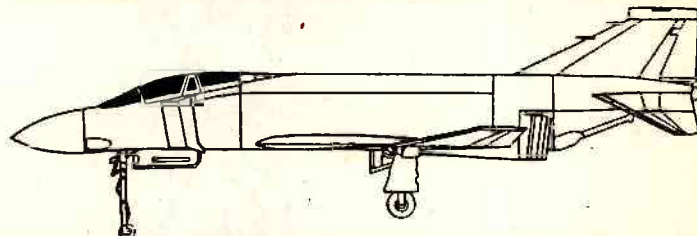
Intercepción lejana

Todos los Phantom de la RAF pueden llevar esta carga, pero es más común en los FG.Mk 1 de los Escuadrones n.º 43 y 111 para intercepción lejana de los aviones de reconocimiento soviéticos en aproximación a Gran Bretaña. Se emplea también el repostaje en vuelo

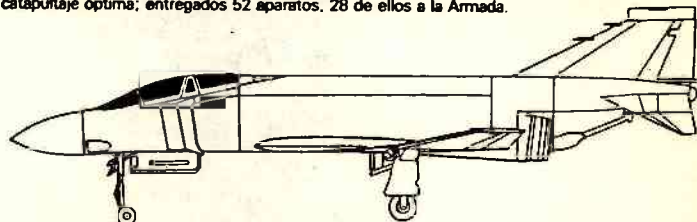
Intercepción con cañón

Los Phantom de la RAF pueden llevar un contenedor de cañón ventral. En caso de agotar la dotación de misiles, los F-4J (UK), principalmente, podían llevar otros dos contenedores de cañón subalares. El M61A1 puede emplearse contra objetivos terrestres y aéreos.

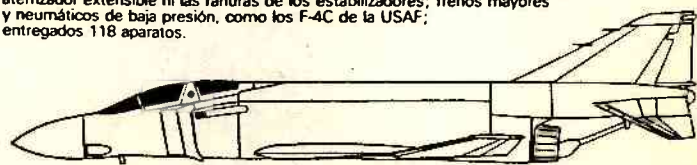
Variantes de los Phantom de la RAF



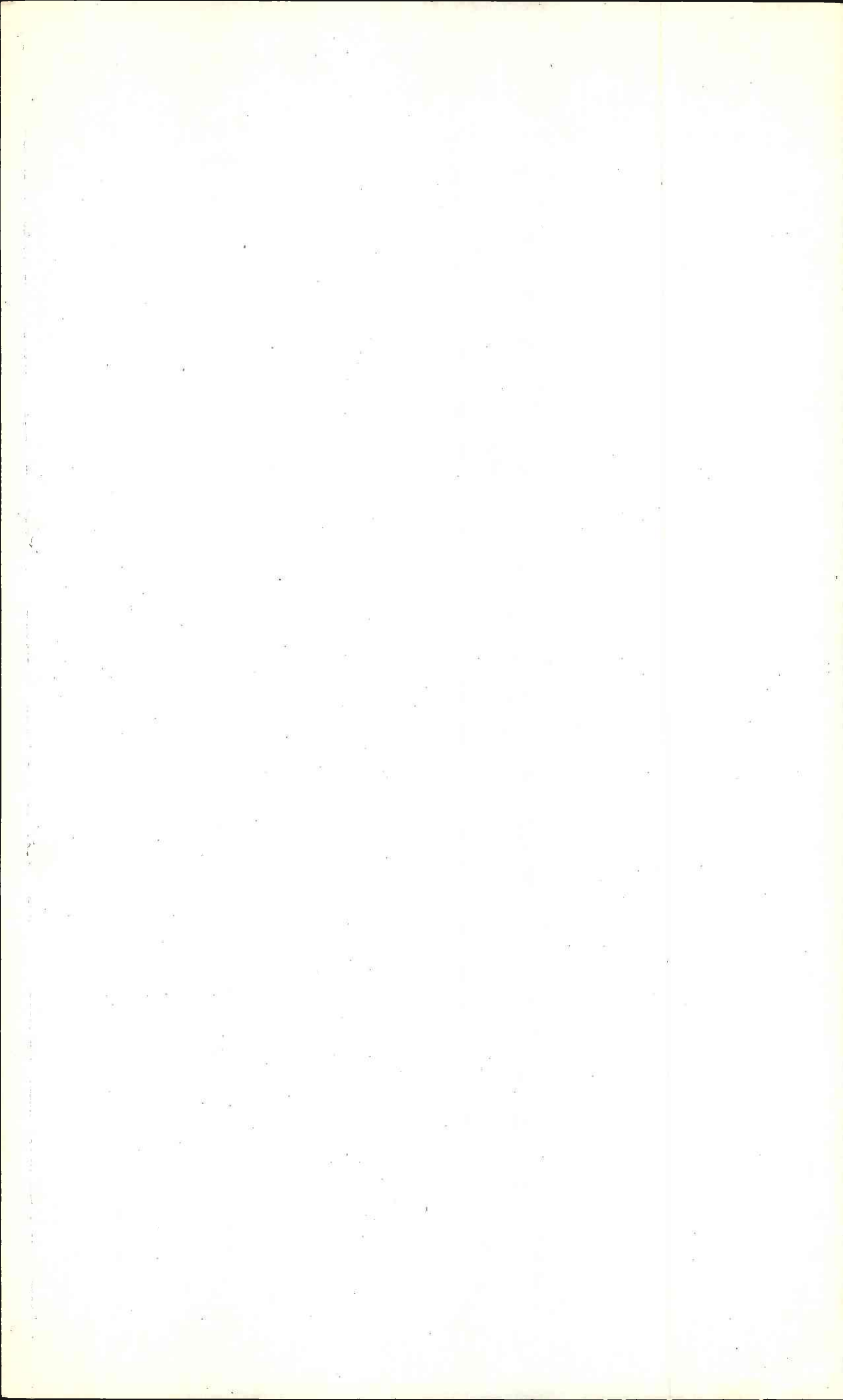
McDonnell Douglas F-4K Phantom FG.Mk 1: primera versión de serie para Gran Bretaña, destinada a los portaviones de la Armada; introdujo turbosoplantes Rolls-Royce Spey y aviónica nacional; podía plegarse la proa para adaptarse a los sensores del Ark Royal, más pequeños, y un aterrizador de proa extensible para una incidencia de catapulta óptima; entregados 52 aparatos, 28 de ellos a la Armada.

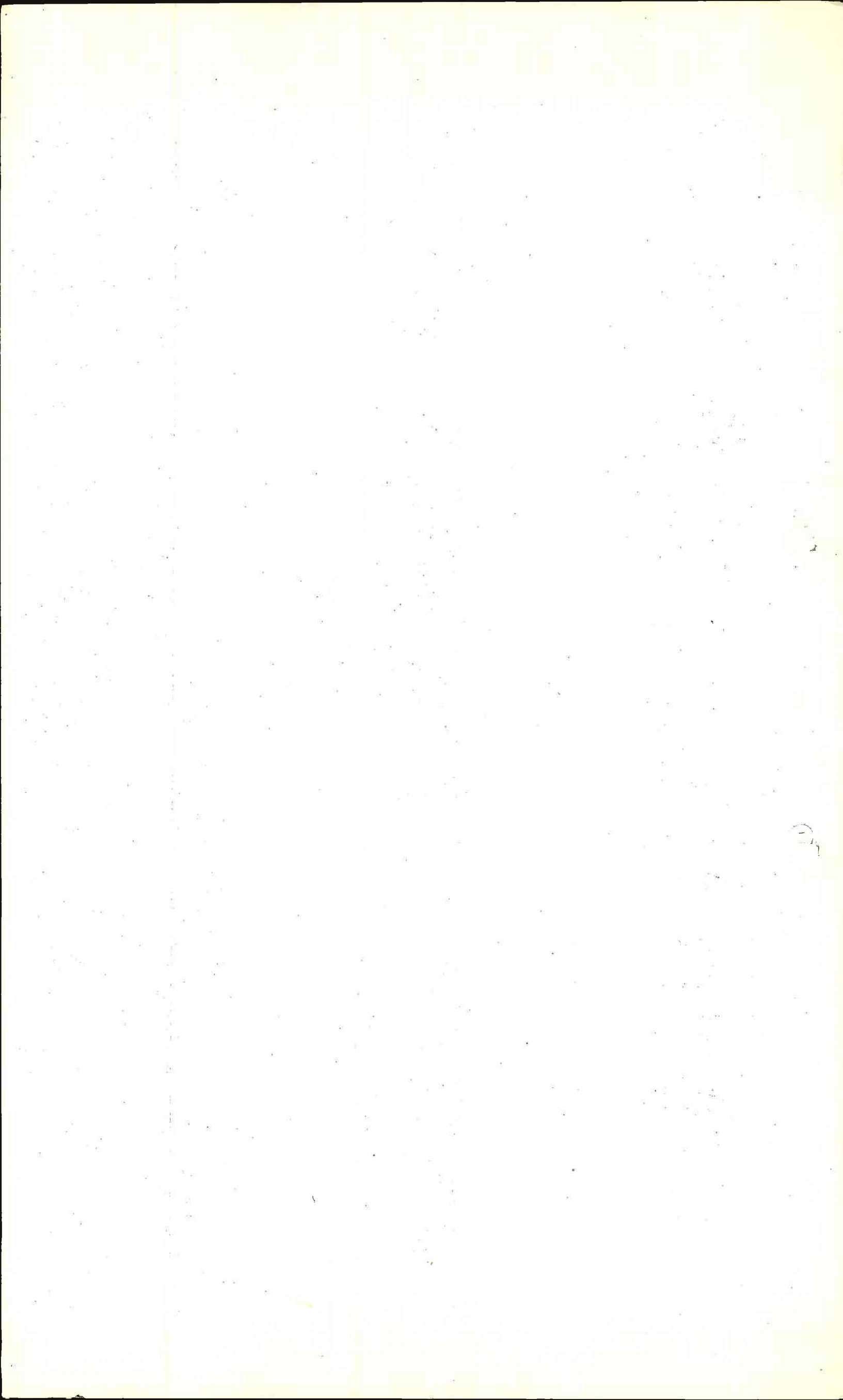


McDonnell Douglas F-4M Phantom FGR.Mk 2: similar al anterior pero sin el aterrizador extensible ni las ranuras de los estabilizadores; frenos mayores y neumáticos de baja presión, como los F-4C de la USAF; entregados 118 aparatos.



McDonnell Douglas F-4J (UK) Phantom: quince F-4J ex US Navy reacondicionados y muy modificados, entregados en 1984-85 para sustituir a los aviones que servían en las Malvinas; motores General Electric J79 y sistema de control de tiro Westinghouse AWG-10.





70213

166 NC 1A

5

6

l'abandon des programmes de porte-avions ainsi que le retrait du Sea King AEW. Un radar Thorn-EMI Searchwater, identique pour l'essentiel à celui du Nimrod MR Mk 2, est installé au centre du fuselage, son antenne étant logée dans un conteneur souple maintenu en forme par une surpression interne. Ce radar est qualifié en outre de radar d'alerte, sous l'arrière du fuselage, sous l'angle de 30° pour se placer directement dans le champ de vision du radar à aube des modifications qui lui permettent de détecter des objectifs évoluant au ras des vagues, et l'on

conside également comme livrés les indications qu'il fournit dans une zone de près de 100 km de rayon. Deux Sea King HAS.Mk 2 de l'anti-sous-marin (XV650 et 651) ont été modifiés d'urgence, ce qui a permis leur mise en place dans l'Atlantique Sud, à bord de l'Albatros, dès le mois d'août 1982, une fois la guerre terminée.

Caractéristiques
Westland Sea King AEW
Type : Hélicoptère embarqué de melle lointaine.
Moteurs : 2 Rolls-Royce Gnome

H.1400-1, turbomachines de 1 600 ch.
Performances : vitesse normale, 201 km/h; plafond en vol national, 975 m; distance franchissable sans réservoirs supplémentaires, 1 230 km; autonomie : 3 h 45 mn sur site à 370 km de la base de départ (retour compris).
Poids : à vide, environ 6 125 kg; maximal au décollage, 9 325 kg.
Dimensions : diamètre du rotor principal, 19,90 m; hauteur totale, 5,13 m; aire du disque du rotor principal, 250,47 m².

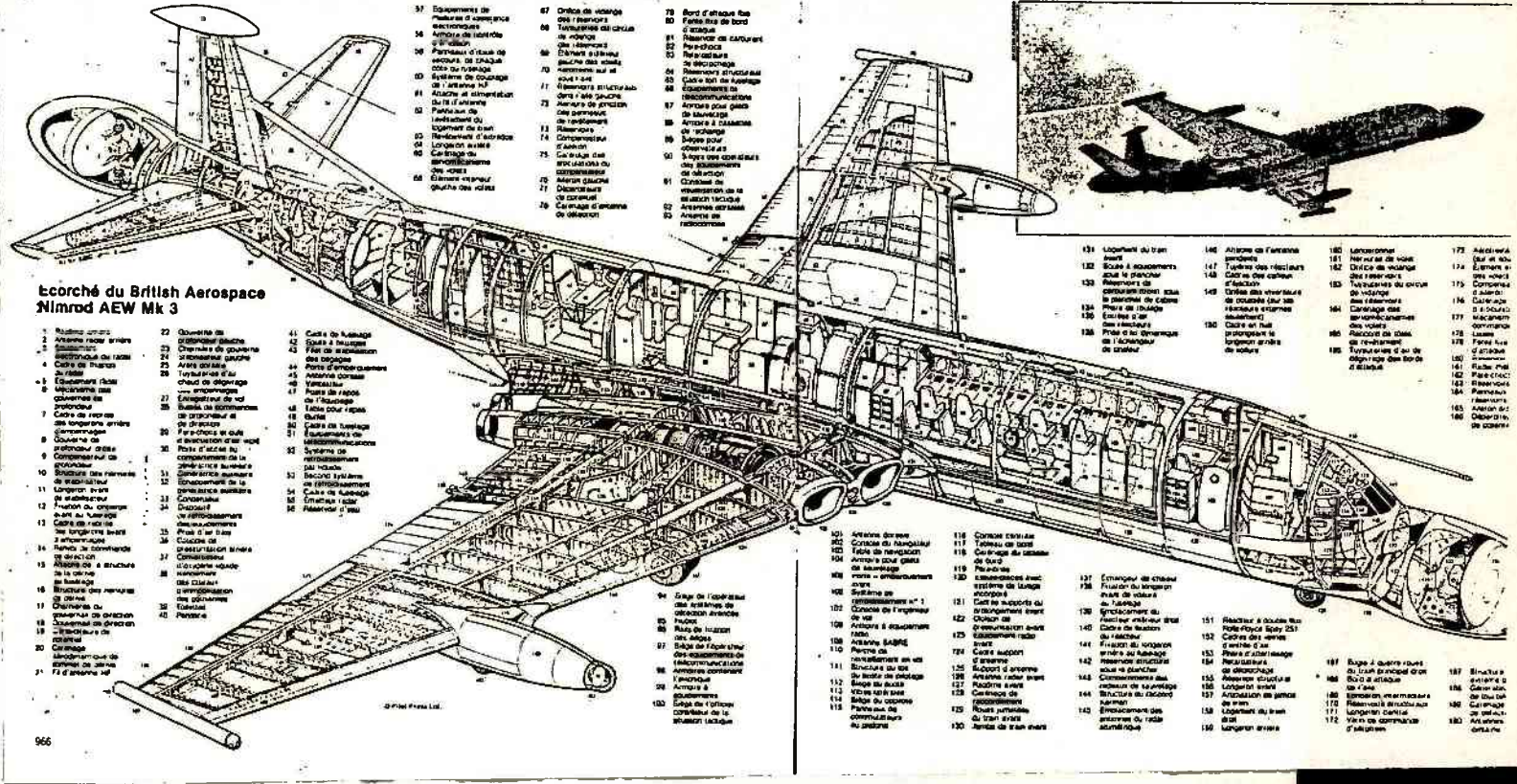
ROYAUME-UNI
British Aerospace Nimrod AEW.Mk 3

Conçu pour remplir une mission comparable à celle du Boeing E-3 Sentry, le BAe Nimrod AEW.Mk 3 est reconnaissable aux radômes trapézoïdaux situés à l'extrémité de son fuselage, radômes qui recouvrent les antennes du radar Doppler à impulsion Maxson, lesquelles couvrent un secteur de 360°. L'appareil est dérivé du Nimrod MR.Mk 1 de patrouille maritime, et le programme en cours d'exécution prévoit la livraison à la RAF de deux exemplaires réalisés par transformation. Son développement a été retardé à cause de retards qui entraveront un décollage dans la livraison.

C'est la complexité des équipements du Nimrod AEW.Mk 3 qui est la cause de ce retard. Les essais en vol du radar ont été entrepris en 1977, à l'aide d'un Convair 440 modifié, puis poursuivis grâce à quatre Nimrod AEW.Mk 3 de préfabrication de l'installation radar complexe, des équipements IFF et des systèmes de reconnaissance électronique. Il a effectué son premier vol en juillet 1980. Le programme qui prévoit la livraison du premier exemplaire au standard de la série dès l'été 1983 n'a pu être respecté, ce qui a entraîné un

retard de la formation des équipages et de l'entrée en service des appareils au sein d'une unité opérationnelle.
Caractéristiques
BAe Nimrod AEW.Mk 3
Type : Hélicoptère maritime d'alerte avancée et de contrôle.
Moteurs : 4 réacteurs à double flux Rolls-Royce RB.168-20 Spey Mk 250.
Performances : vitesse maximale, environ 825 km/h en altitude; plafond pratique, 12 800 m; autonomie voisine de 12 h.
Poids : maximal au décollage,

environ 60 300 kg.
Dimensions : envergure, longueur, 41,50 m; hauteur, 10,05 m; surface alaire, 140 m².
A ce sujet, le BAe Nimrod AEW.Mk 3 apparaît comme un appareil très sophistiqué. Il est certain qu'il sera de plus en plus utilisé pour des missions de reconnaissance et de contrôle des aéroports, plutôt que d'être utilisé pour des missions de patrouille maritime.



Écorché du British Aerospace Nimrod AEW Mk 3

- 1 Antenne radar
- 2 Antenne radar
- 3 Antenne radar
- 4 Carène de l'antenne
- 5 Carène de l'antenne
- 6 Carène de l'antenne
- 7 Carène de l'antenne
- 8 Carène de l'antenne
- 9 Carène de l'antenne
- 10 Carène de l'antenne
- 11 Carène de l'antenne
- 12 Carène de l'antenne
- 13 Carène de l'antenne
- 14 Carène de l'antenne
- 15 Carène de l'antenne
- 16 Carène de l'antenne
- 17 Carène de l'antenne
- 18 Carène de l'antenne
- 19 Carène de l'antenne
- 20 Carène de l'antenne
- 21 Carène de l'antenne

- 22 Carène de l'antenne
- 23 Carène de l'antenne
- 24 Carène de l'antenne
- 25 Carène de l'antenne
- 26 Carène de l'antenne
- 27 Carène de l'antenne
- 28 Carène de l'antenne
- 29 Carène de l'antenne
- 30 Carène de l'antenne
- 31 Carène de l'antenne
- 32 Carène de l'antenne
- 33 Carène de l'antenne
- 34 Carène de l'antenne
- 35 Carène de l'antenne
- 36 Carène de l'antenne
- 37 Carène de l'antenne
- 38 Carène de l'antenne
- 39 Carène de l'antenne
- 40 Carène de l'antenne

- 41 Carène de l'antenne
- 42 Carène de l'antenne
- 43 Carène de l'antenne
- 44 Carène de l'antenne
- 45 Carène de l'antenne
- 46 Carène de l'antenne
- 47 Carène de l'antenne
- 48 Carène de l'antenne
- 49 Carène de l'antenne
- 50 Carène de l'antenne
- 51 Carène de l'antenne
- 52 Carène de l'antenne
- 53 Carène de l'antenne
- 54 Carène de l'antenne
- 55 Carène de l'antenne
- 56 Carène de l'antenne
- 57 Carène de l'antenne
- 58 Carène de l'antenne
- 59 Carène de l'antenne
- 60 Carène de l'antenne

- 61 Carène de l'antenne
- 62 Carène de l'antenne
- 63 Carène de l'antenne
- 64 Carène de l'antenne
- 65 Carène de l'antenne
- 66 Carène de l'antenne
- 67 Carène de l'antenne
- 68 Carène de l'antenne
- 69 Carène de l'antenne
- 70 Carène de l'antenne
- 71 Carène de l'antenne
- 72 Carène de l'antenne
- 73 Carène de l'antenne
- 74 Carène de l'antenne
- 75 Carène de l'antenne
- 76 Carène de l'antenne
- 77 Carène de l'antenne
- 78 Carène de l'antenne
- 79 Carène de l'antenne
- 80 Carène de l'antenne

- 81 Carène de l'antenne
- 82 Carène de l'antenne
- 83 Carène de l'antenne
- 84 Carène de l'antenne
- 85 Carène de l'antenne
- 86 Carène de l'antenne
- 87 Carène de l'antenne
- 88 Carène de l'antenne
- 89 Carène de l'antenne
- 90 Carène de l'antenne
- 91 Carène de l'antenne
- 92 Carène de l'antenne
- 93 Carène de l'antenne
- 94 Carène de l'antenne
- 95 Carène de l'antenne
- 96 Carène de l'antenne
- 97 Carène de l'antenne
- 98 Carène de l'antenne
- 99 Carène de l'antenne
- 100 Carène de l'antenne

- 101 Carène de l'antenne
- 102 Carène de l'antenne
- 103 Carène de l'antenne
- 104 Carène de l'antenne
- 105 Carène de l'antenne
- 106 Carène de l'antenne
- 107 Carène de l'antenne
- 108 Carène de l'antenne
- 109 Carène de l'antenne
- 110 Carène de l'antenne
- 111 Carène de l'antenne
- 112 Carène de l'antenne
- 113 Carène de l'antenne
- 114 Carène de l'antenne
- 115 Carène de l'antenne
- 116 Carène de l'antenne
- 117 Carène de l'antenne
- 118 Carène de l'antenne
- 119 Carène de l'antenne
- 120 Carène de l'antenne

- 121 Carène de l'antenne
- 122 Carène de l'antenne
- 123 Carène de l'antenne
- 124 Carène de l'antenne
- 125 Carène de l'antenne
- 126 Carène de l'antenne
- 127 Carène de l'antenne
- 128 Carène de l'antenne
- 129 Carène de l'antenne
- 130 Carène de l'antenne
- 131 Carène de l'antenne
- 132 Carène de l'antenne
- 133 Carène de l'antenne
- 134 Carène de l'antenne
- 135 Carène de l'antenne
- 136 Carène de l'antenne
- 137 Carène de l'antenne
- 138 Carène de l'antenne
- 139 Carène de l'antenne
- 140 Carène de l'antenne

Distribuidor:
- Idem al del cuerpo del IPI.

Augusto Leonardo Neme
AUGUSTO LEONARDO NEME
Coronel
Jefe Dpto Icia
Jef II - Icia (EMGE)

