



AEVYCA

BOLETIN VYCA ESPECIAL

“MI ACTIVIDAD EN EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA”

Estimados socios: Durante dos años, desde el 20 de febrero de 2017 al 20 de marzo del 2019, el S.M. (R) Mario ORTIZ se desempeñó como Auxiliar de la Agregaduría de Defensa en el Reino Unido de Gran Bretaña. Tal como él lo explica en su narración, durante su estadía realizó una variada actividad asociada a nuestra especialidad que podría catalogarse como “turismo histórico bélico” de la cual tuve el privilegio de enterarme a través del contacto que mantuvimos durante ese tiempo.

Me pareció oportuno no dejar pasar más tiempo para evitar que su memoria pierda detalles y le pedí que dejara plasmadas esas experiencias en la narración que tendrán el gusto de leer a continuación. Lo conozco a Mario desde hace décadas y su pasión por la especialidad me permite asegurar que cada una de las vivencias narradas las disfrutó como espero que las disfruten ustedes viajando con la imaginación a través de un muy ameno relato.

Nota 1: El S.M. (R) Mario Ortiz, pertenece a la Promoción L de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea de donde egresó como Mecánico Electrónico en diciembre de 1984, posteriormente realizó el curso de Mecánico de Radar en la entonces Escuela de Radar egresando en diciembre de 1986.

Nota 2: Inmediatamente debajo de cada lugar visitado o evento mencionado encontrarán el link que los llevará al sitio específico para ampliar la información y sobre todo acceder a las galerías fotográficas. Les recomiendo especialmente y obviamente entrar al sitio del Museo del Radar.

Nota 3: Las referencias que encontrarán sobre las misiones Black Buck contra el TPS-43 durante la Guerra de Malvinas serán tratadas en detalle en las próximas semanas tal como se comentó en oportunidad de los envíos de las efemérides ya publicadas.

Brig. VGM (R) Guillermo. E. SARAVIA
Presidente de la AEVYCA

MI ACTIVIDAD EN EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA

Plantearme en este momento elaborar un resumen de mis actividades en el Reino Unido tiene sus matices. Por un lado el tiempo transcurrido desde el regreso va minando la memoria y en el peor de los casos, comienzan a “crearse” nuevos recuerdos, quizás más parecidos a lo que yo creo que pasó y un poco distinto de la realidad que fue. Por otro lado resulta ser un filtro natural para poder concentrarme en los hechos vividos más importantes, o interesantes, o lindos, al menos para mí.

LUGARES VISITADOS

La idiosincrasia de los ingleses, quienes presumen de haberlo “inventado o descubierto todo”, convierte a toda la región en un inmenso sitio histórico para cualquier rubro.

Por ejemplo visité el Estadio de Wembley, el que aunque renovado, sigue siendo considerado la cuna del fútbol y el primer campo de golf del mundo en St. Andrews cerca de Edimburgo. Asistí a dos ediciones del torneo de tenis más antiguo del mundo en Wimbledon, entré a un pub donde dicen se inventó el ping pong, visité una réplica en tamaño real y funcionando del teatro “La Rosa” donde Shakespeare estrenó sus obras, etc.

Aunque sea difícil de probar que en algún lugar de la Gran Bretaña se inventó la música, es imposible quitar el mérito de lugares históricos a cada rincón de Liverpool, donde alguno de los cuatro Beatles nació, vivió, estudió e iniciaron una de las carreras artísticas más importantes del mundo.

Podemos sintetizar la idea que quiero plasmar comentando un poco que son “las placas azules de Londres”.



AEVYCA

Resulta que en cada lugar donde alguien famoso, en cualquier rubro, vivió en algún momento de su vida se ha colocado una placa azul.



Así, por ejemplo, está indicada la casa donde vivió el General San Martín en Londres, cerca del Regent's Park.

Abundan por todo Londres esas placas azules, como dato final de lo apabullante que puede resultar esto, me encontré caminando a metros de la Embajada Argentina con la casa que compartieron, con un siglo de diferencia George Handel y Jimmy Hendrix.

Es momento oportuno de dejar claro que considero que apenas conocí Londres, y por consiguiente un poco menos el Reino Unido. Imposible recorrer mil años de historia en apenas dos.

MUSEOS

Habiendo dejado claro que a mi gusto el concepto de sitio histórico puede aplicarse a cada lugar y a todo Londres en general voy a citar algunos museos y cosas relevantes que puede ver allí.

Museo Británico: Es tan imponente que fui tres veces y no lo pude recorrer en su totalidad. De la inmensa colección que contiene destaca que se encuentran los ORIGINALES de una gran muestra de momias y demás elementos de Egipto incluida la Piedra Rosetta y los mármoles de Elgin, que forman parte del Partenón.

<https://www.britishmuseum.org/>

Real Observatorio de Greenwich: Obviamente por donde pasa el meridiano 0° del mismo nombre y cuna de la navegación mundial por contar con una gran colección de los primeros relojes, cronómetros y dispositivos para la navegación, también se exhibe el primer sistema de hora oficial para una región y la historia de la astronomía.

En el mismo parque puede visitar el Old Royal Naval College, dedicado a la marina británica, el National Maritime Museum y la Universidad de Greenwich.

<https://www.rmg.co.uk/royal-observatory>



AEVYCA

Imperial War Museum (IWM): Con un edificio en Londres donde se concentra la muestra principal del museo y otros en Duxford y Manchester, es quizás una de las principales referencias de la historia bélica del mundo. A tal punto que en recorridos por museos de Francia, encontré material y elementos expuestos provistos o cedidos por el IWM.

Es tan grande la colección que la exhibición se renueva periódicamente, es decir que quizás, si vaya hoy no encuentre cosas que ya he visto y si, algunas nuevas para mí.

<https://www.iwm.org.uk/>

Anécdota resumida: En una ocasión el ex Combatiente de Malvinas Osvaldo Hillar vio en el IWM la cédula militar del Soldado Argentino caído en Malvinas Oscar Diarte.

Osvaldo Hillar inició los trámites para recuperar esa cédula para la familia de Oscar Diarte, parte de esos trámites se realizaron durante mi época como Auxiliar de Agregaduría en Londres.

Finalmente el IWM y el Reino Unido accedieron a restituir la cédula de Oscar Diarte a sus familiares.

Oscar Diarte murió en Malvinas en ocasión del ataque al sistema Skyguard del GADA 601 en la Black Buck 6 del 3 de junio de 1982 junto con el Teniente 1º Alejandro Dachary, el Sargento René Pascual Blanco, y el Soldado Jorge Llamas

También forman parte del IWM los Salones de la Guerra de Churchill, ni más ni menos que las oficinas subterráneas cercanas a Downing Street 10 desde donde el entonces Primer Ministro británico condujo las acciones de la Segunda Guerra Mundial y el HMS Belfast (Crucero Ligero) que participó en acciones de combate durante la Segunda Guerra Mundial y Guerra de Corea.

Museos de la Royal Air Force (RAF): Ubicados en Londres y en Cosford (al noroeste de Birmingham). Visité solamente el de Londres, ubicado en los campos donde nació la RAF en el año 1918. A la novel RAF se incorporaban combatientes de la Primera Guerra Mundial, que preferían arriesgar su vida probando esas novedosas e inseguras máquinas volantes antes que seguir en las trincheras, ya que lo consideraban menos riesgoso. Están todos los aviones.

Tuve la oportunidad de subir a un Vulcan y ahí inicié los contactos para ubicar al Ldr Squadron Neil McDougall.

Una de las inquietudes que llevé a Londres fue intentar tomar contacto con algún integrante de las tripulaciones que participaron en las misiones Black Buck durante el conflicto de Malvinas.

En rigor de verdad, dicha inquietud fue implantada en mí por algunos de mis jefes, previamente al viaje.

Iniciadas mis actividades en la Agregaduría y desde las primeras interacciones con los ingleses, me percaté que no sería una tarea fácil, que esperar simplemente a toparme con uno de ellos en la calle sería poco probable, por lo tanto había que hacer algo más.

Por suerte los museos en el RU incluyen actividades interactivas para el público y en el museo de la RAF de Hendon era el turno de los Avro Vulcan.

Allí conocí a Tim, un jubilado de British Airways y “voluntario” del staff del museo. Tim no solo me mostró a fondo el interior del Vulcan, me permitió sentarme en puesto del piloto, me dio detalles de las modificaciones que se le hicieron a estas aeronaves desde su creación a mediados de los '50 (adaptación para armas nucleares y puesto de navegante-operador de guerra electrónica), su bautismo en combate en Malvinas y los sucesos al regreso de la Black Buck 6 que derivaron en el aterrizaje del XM597 en Rio de Janeiro.

Puse al tanto a Tim de mi inquietud, aclarando que solo esperaba poder intercambiar “experiencias personales entre soldados”, ya que los militares británicos guardan un estricto secreto militar por 50 años y no era mi intención interferir con eso.

Luego de unas semanas de intercambios de emails con Tim, me facilitó la dirección de correo electrónico del Ldr Squadron Neil McDougall, quien comandó el Avro Vulcán XM597 en las misiones Black Buck 5 y 6.



AEVYCA

Con McDougall solo intercambiamos algunos mails, me aclaró que vivía en el norte de Gran Bretaña (Escocia) y no tenía intenciones de viajar a Londres, tampoco me ofreció un encuentro personal en su casa y no me atreví a solicitarlo.

Me comentó que al momento de su participación en el conflicto de Malvinas tenía 47 años y pensaba que había sido convocado por su experiencia en reabastecimiento nocturno.

Era el momento de ponerlo en conexión con nuestros VGM, así que pasé su contacto al Brigadier Saravia.

Tuve la sensación (y esto es estrictamente una impresión personal) que McDougall no deseaba recordar mucho aquellos días, a pesar de que dejó expresamente claro que no tenía inconvenientes en hablar de lo que fuera. Quizás, pienso yo, por sus casi 83 años o por los hechos del 3 de junio de 1982, que como mencioné antes, le hicieron desviar el regreso a Rio de Janeiro.

Un detalle, en todo lo relacionado al conflicto de Malvinas, me dio la sensación que en el RU el referente es Martin Withers, quien en esa época como teniente de vuelo y al mando del XM 607, lideró el ataque a la pista de Puerto Argentino en la Black Buck 1, para los británicos un suceso.

Luego, entusiasmado por el éxito obtenido con McDougall y a requerimiento del Brigadier Saravia, emprendí la búsqueda del navegante-operador de guerra electrónica David Castle.

Por suerte David Castle residía en el área de Londres así que junto con el Agregado de Defensa en las instalaciones de nuestra Agregaduría, lo invitamos a compartir un café.

Al arribar a nuestra oficina David Castle dejó expresamente claro dos cosas: en primer lugar y en forma muy respetuosa, su pesar por los militares argentinos caídos en el accionar de la Black Buck 6 del 3 de junio de 1982 (obviamente se refería al personal del EA que operaba el Skyguard del GADA 601) y en segundo lugar, que él debía respetar el secreto militar, aun imperante, relacionados con los actos bélicos de 1982. Luego de esto tuvimos una muy amena charla.

Por supuesto, también derivé este contacto al Brig. Saravia.

<https://www.rafmuseum.org.uk/>

Museo de Ciencias de Londres: de este museo destaco la presentación de la actividad británica por la carrera espacial y la carrera nuclear. Por supuesto está representado el importante aporte británico a la Revolución Industrial y a la ciencia en general.

<https://www.sciencemuseum.org.uk/>

Iglesia St Clement Danes: Es una iglesia anglicana en Westminster, Londres. Está situada frente a los Tribunales de Justicia Reales. Aunque la primera iglesia en el sitio supuestamente fue fundada en el siglo IX por los daneses, el edificio actual fue terminado en 1682 por Sir Christopher Wren. Fue destruida durante el Blitz y no se restauró hasta 1958, cuando se adaptó a su función actual como la iglesia central de la Real Fuerza Aérea.

En el piso de toda la iglesia se aprecian los escudos de todos los escuadrones que alguna vez y actualmente componen los elementos de la RAF, entre ellos el del 164 Sq "Firme Volamos" compuesto por pilotos anglo-argentinos, que participaron en la Segunda Guerra Mundial.

<https://www.raf.mod.uk/our-organisation/units/st-clement-danes-church/>



AEVYCA



Como mencioné, la ciudad entera de Londres puede considerarse un sitio histórico, más aun pensando en las distintas contiendas bélicas de la historia. Prueba de esto son los monumentos que se erigen en los parques y lugares emblemáticos de la ciudad: Monumento a los escuadrones que participaron de la Batalla Aérea por Gran Bretaña, Monumento a los Bombardeiros, el Monumento a los caídos de las Fuerzas Armadas del Imperio Británico, donde anualmente cada 11 de noviembre se conmemora el Día del Armisticio, en recordatorio del fin de la Primer Guerra Mundial y se homenajea a los caídos de todas las guerras. El desfile dura casi cinco horas. Incluso existe un monumento a los animales que tomaron parte en todas las guerras del Imperio Británico.

FUERA DE LONDRES

Museo de Radar de la RAF: Detallado más abajo.

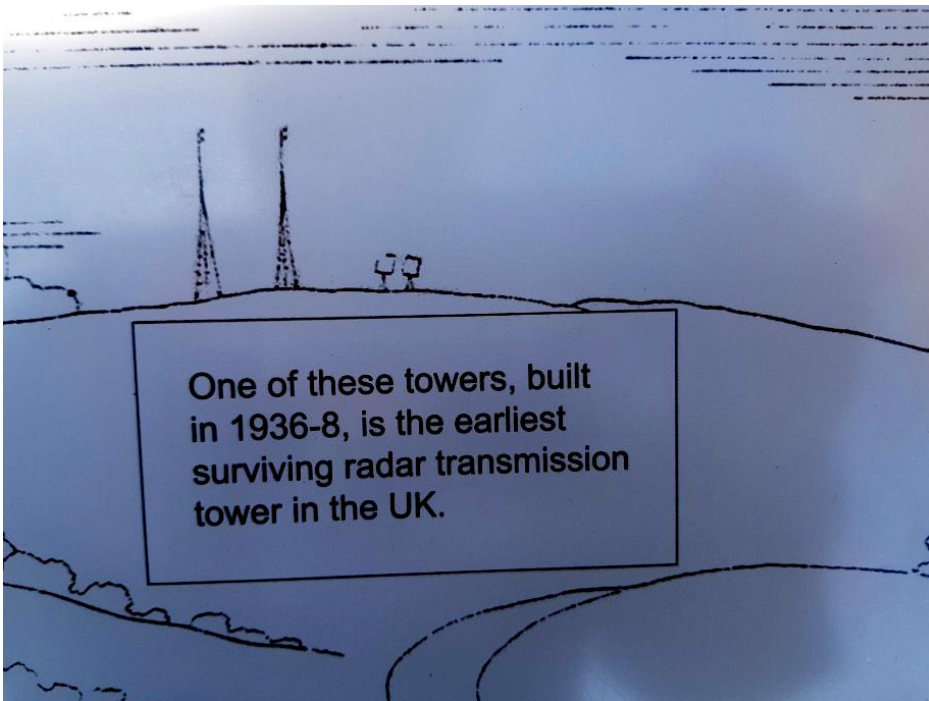
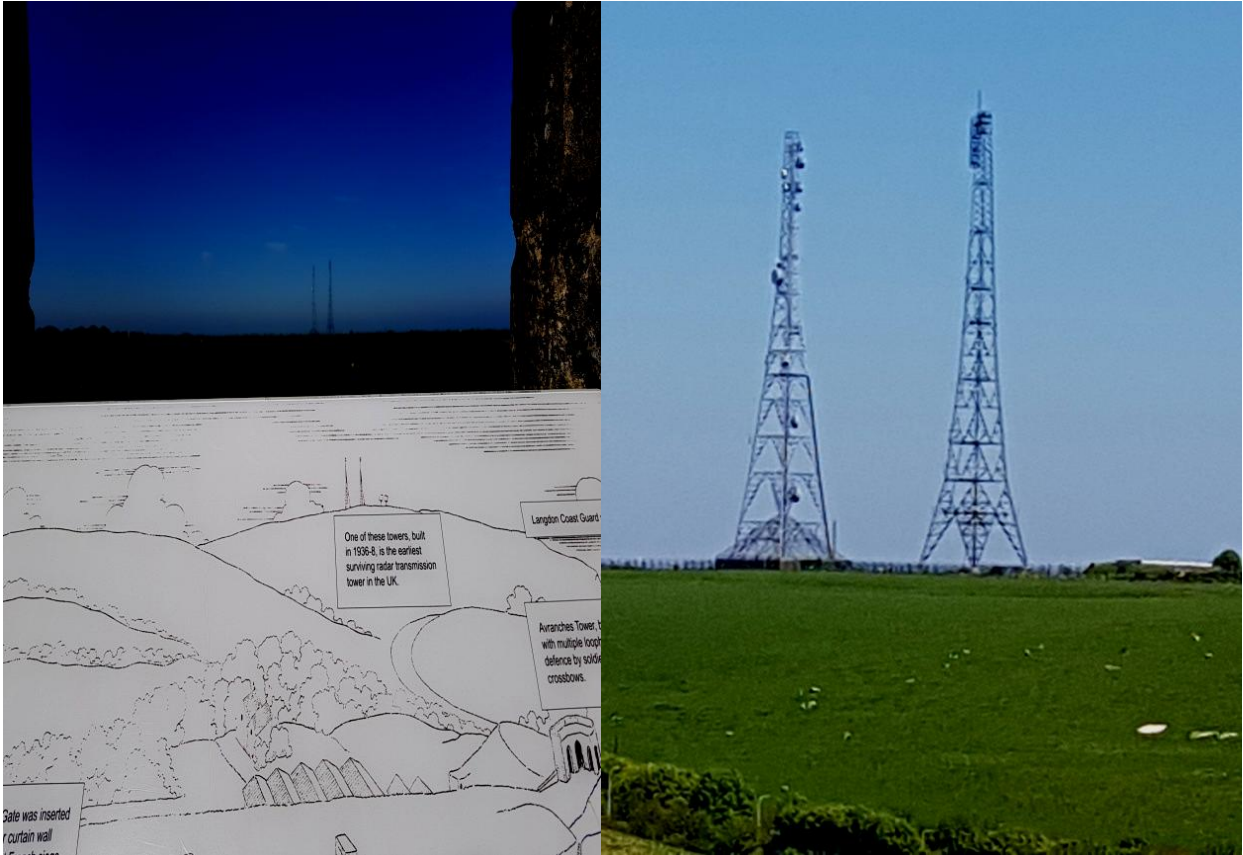
Dover, en el sur de Inglaterra, es el punto más cercano al continente Europeo, quizás por eso constituye un lugar estratégico vital para la defensa de la Gran Bretaña. Desde la invasión de los Normandos, las guerras Napoleónicas, segunda guerra mundial y hasta la guerra fría, se han ido adaptando las instalaciones del Castillo de Dover, a las distintas contiendas bélicas.

Aún permanece, en relativo buen estado, un faro de la época romana, el castillo cuenta con túneles medievales que fueron utilizados como hospitales en la segunda guerra mundial y otro como el centro de mando desde donde se coordinó la Operación Dynamo que permitió la recuperación de casi 300.00 hombres desde las playas de Dunkerke en Bélgica en 1940, durante el apogeo del avance alemán sobre Europa. Este centro de mando, reacondicionamientos mediante, operó hasta los '60 en el inicio de la Guerra Fría.

Por este motivo, como no podía ser de otra manera, Dover en 1938 fue sitio de instalación de una sección del incipiente y moderno sistema de vigilancia aérea de entonces, conocido como la Chain Home. Desde la parte alta del castillo, se pueden apreciar dos antenas que formaron parte de la Chain Home, hoy restauradas y mantenidas en uso por una empresa de comunicaciones.



AEVYCA



PARTICIPACIÓN EN EXPOSICIONES Y /O FERIAS INTERNACIONALES

Otra de las actividades que le permiten a Londres presumir de su carácter de centro del mundo es la realización de exposiciones y ferias en todos los rubros.

Entre las de actividad aérea pude asistir a:

Farnborough:

Mayormente abarca el área civil, se exponen en forma estática y en demostración de vuelo aeronaves como por ejemplo: el A350-1000 y el A330-900 de Airbus y el Boeing 787. En lo que a



AEVYCA

aeronaves militares respecta se presentaron el A400 de Airbus, y la escuadra de exhibición acrobática de la RAF conocida como Red Arrows.

Se realiza en modo bienal, este año parcialmente vía web a causa de la pandemia por el Covid 19.

<https://www.farnboroughairshow.com/>

Royal Internatinal Air Tattoo (RIAT):

Si bien el RIAT es considerada una de las exhibiciones de vuelo militares más importantes del mundo y la exhibición aérea militar más grande, se trata además, de una serie de eventos, exposiciones y reuniones a las que asisten, por invitación, los JEM de las Fuerzas Aéreas del Mundo.

Dura aproximadamente una semana, reservando el fin de semana final, con asistencia de público en general, para la muestra estática y demostración aérea de aeronaves que van desde un escuadrón de aviones de la primera guerra mundial hasta el moderno F-35, pasando por aeronaves de la segunda guerra mundial y los más modernos sistemas aéreos tanto europeos como americanos.

Por supuesto, se incluye la presentación de la escuadra de exhibición acrobática Red Arrows. Se realiza anualmente, este año en forma virtual.

<https://www.airtattoo.com/>

Military Radar Conference

En agosto de 2018 asistí a un ciclo de conferencias relacionadas con la investigación, desarrollo y empleo de radares denominada "Military Radar Conference".

La conferencia fue dirigida a los responsables de áreas de diseño de sistemas que involucran equipamientos radar, como así también los responsables de las operaciones de los mismos y a pesar del título no se limita al uso del radar en el entorno militar sino que también abarca las cuestiones relacionadas con la aplicación civil del radar.

A lo largo del desarrollo del ciclo de conferencias, que duró dos días, se expusieron los nuevos desafíos que enfrenta la actividad de vigilancia y detección en el espacio aéreo, particularmente en este punto se abordó la temática de los UAV; la aplicación de las nuevas tecnologías en el hardware e innovaciones de diseño que involucran integración de sistemas.

Entre los expositores se encontraban representantes de organismos estatales como: NORAD, la National Oceanic and Atmospheric Administration (USA), el Defence Command Denmark y la International Federation of Air Traffic Controller Associations de Alemania; de empresas como: Xilinx Aerospace & Defence, Leonardo, Leonardo Airborne & Space Systems, Qinetiq y SAAB y universidades tales como: City University London, Heriot-Watt University, University of Birmingham y Royal Academy of Engineering.

Se venía realizando en forma anual. El link de abajo corresponde a la edición 2019.

<https://www.defenceiq.com/events-militaryradar/>

International Security Expo International Disaster Response

Se trata de dos exposiciones realizadas en conjunto y relacionadas mayormente con la Seguridad.

Por razones obvias la seguridad se ha convertido un tema central en el RU en los últimos tiempos.

Estas exposiciones las realizan empresas privadas pero con un fuerte respaldo del gobierno británico, ya que parte del consejo asesor de la organización está compuesta por ex - ministros de seguridad del RU.

Se estima que asisten a la misma unos 10.000 visitantes internacionales, 50 países oficialmente alojados con 360 delegados internacionales y unos 250 expositores.

Como es de esperar en este tipo de exposiciones se pudo apreciar la oferta de Sistemas de CCTV, alarmas, cercos perimetrales, sistemas de control de accesos, equipos de escaneo para detección



AEVYCA

de metales y elementos químicos (explosivos, venenos, drogas, etc). Todos estos equipos y dispositivos en versiones fijas y móviles.

Además se pudo apreciar la participación de empresas que ofrecen sistemas de bloqueos rápidos de puertas y ventanas y blindajes de instalaciones.

Entre las que ofrecían productos a nivel de componentes se pudieron apreciar elementos discretos para fabricación de detectores de IED (Dispositivos Explosivos Improvisados – bombas caseras-) y cerraduras magnéticas y electrónicas.

Al mismo tiempo que se desarrollaba la muestra mediante stands de exhibición, se destinaron sectores para la exposición de conferencias.

Las conferencias mencionadas tuvieron espacio a lo largo de los dos días que duraron ambas muestras, a cargo de expositores de empresas líderes del área y funcionarios del gobierno relacionados con el área de seguridad y respuesta a desastres.

Dentro del recinto de la exposición se destinó un sector a la demostración del uso de drones y equipos autónomos para la detección y manipulación de explosivos o químicos peligrosos.

En el sector de respuesta a desastres se destaca la muestra de: generadores eléctricos a energía solar, lanzadores de ayuda (mini paracaídas), cajas reforzadas para transporte de materiales, dispositivos potabilizadores de agua, detectores de IED y de minas convencionales, etc.

Respecto de las innovaciones se pudieron observar: sistemas capturadores de imágenes para relevar escenarios en 360 grados, drones, radares detectores anuladores de drones y drones para cazar drones, sistemas anti cyber ataques, sistemas de reconocimiento facial y baterías recargables en agua para utilizar ante desastres. Respecto de este último y novedoso dispositivo, ante una consulta realizada por el suscripto al expositor, el mismo manifestó que aún no se encuentra disponible para la distribución y adquisición.

Como curiosidad personal, cabe destacar que llamo la atención la oferta de carreras relacionadas con el ramo de seguridad por parte de institutos y universidades inglesas.

Se realiza anualmente, la edición 2020 esta programada para inicios del próximo mes de diciembre.

<https://www.internationalsecurityexpo.com/>

OTRAS CIUDADES Y SITIOS

Además de las ya mencionadas Edimburgo y Liverpool, tuve la oportunidad de visitar Bath (junto con el sitio arqueológico de Stonehenge), Canterbury, Southampton (en ocasión de la visita de la Fragata ARA Libertad al Reino Unido) donde hay un muy interesante museo dedicado mayor y obviamente al Titanic y la ciudad de Oxford, donde al arribar a la estación de tren tuve la mala idea de preguntar, dándole la oportunidad de inflar el pecho al preguntado, “Donde es la Universidad de Oxford?” - “La ciudad es la Universidad” me contestaron.

VISITA AL MUSEO DE RADAR DE LA RAF

(20 DE JUNIO DE 2018)

Ubicación:

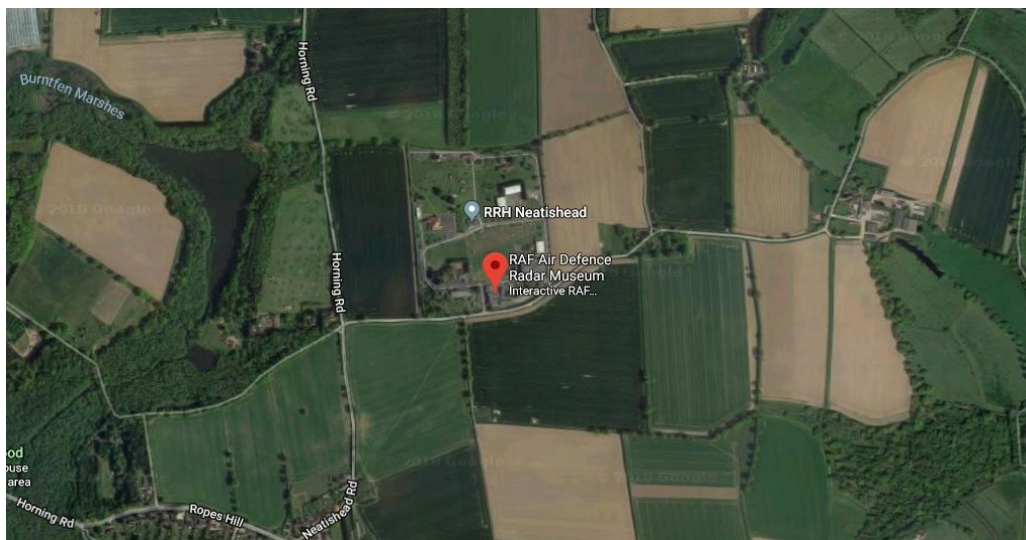
El “Museo del Radar de la Defensa Aérea de la Royal Air Force” se ubica al este de Inglaterra en el terreno de la Base Aérea de la RAF de Natishead.



AEVYCA



Personalmente me recuerda mucho la ubicación de la DirVyCA (mejor dicho a la de las instalaciones del GIVA original, al menos en 1984 cuando yo llegué) especialmente en cuanto a las cercanías, ya que se trata de una zona no muy poblada,.



La localidad más cercana es Horning, pero para llegar en transporte público (tren) desde Londres, se puede utilizar la estación Wroxham & Hoveton, a casi 5 km del museo, o la estación Norwich a casi 20 km. Desde cualquiera de las dos estaciones se debe recurrir a un ómnibus local, el mismo desde cualquiera de las dos estaciones, el inconveniente es que pasa cada una hora así que conviene planificar bien para no perder tiempo, ya que en total son más de dos horas de viaje.

El museo se puede visitar desde abril hasta octubre/noviembre (verano) de 10:00 a 17:00, martes, miércoles, jueves y sábados.

RESEÑA HISTÓRICA DEL MUSEO

La muestra en el Museo abarca la historia y el desarrollo del radar de defensa aérea desde su invención en 1935 hasta el actual esquema defensa del Reino Unido y las fuerzas británicas en el exterior.

Originalmente fue llamado “Air Defence Battle Command and Control Museum” (“Museo de Comando y Control de Batalla de la Defensa Aérea”) se inauguró oficialmente en 1994 y solo estaba abierto a grupos reservados, quienes previamente tenían que ingresar a través de la puerta principal de la base (aquí la traducción literal para las bases aéreas es ESTACIÓN) RAF Neatishead.



AEVYCA

En 1997, el Museo se convirtió en una fundación benéfica. El 1 de enero de 1999, el Comité Permanente de la Junta de la Royal Air Force decidió aceptar un nuevo nombre: "The Air Defence Radar Museum" ("El Museo del radar de defensa aérea") y concedió permiso para invocar la RAF en el título, lo que significa que los vínculos que el Museo tiene con la Royal Air Force son muy estrechos.

HISTORIA DEL PRIMER DESARROLLO DEL RADAR

La siguiente es la síntesis con la que el museo destaca los inicios del radar:

Durante los siglos XIX y XX se descubrió que las ondas de radio podían distorsionarse cuando entraban en contacto con objetos metálicos, pero no fue sino hasta mediados de la década de 1930 cuando el Ministerio del Aire preguntó a Robert Watson-Watt, mientras trabajaba en Bawdsey, si él podría desarrollar un Rayo de la Muerte; esto se debió a los temores de que los alemanes estuvieran desarrollando dicho arma. Tras un estudio, realizado por su colega Wilkins, llegaron a la conclusión de que un rayo de la muerte no era práctico, pero que la detección de la aeronave parecía factible, ya que el avión que pasaba causaba cierta interferencia de radio.

El equipo de Robert Watson-Watt demostró a sus superiores las capacidades de un prototipo funcional.

Esto los llevó a realizar un experimento en febrero de 1935 utilizando el transmisor de onda corta de la BBC en Daventry con un bombardero Heyford que volaba entre el transmisor y su camioneta, que estaba estacionado en un campo a cierta distancia.

Esto resultó ser exitoso y se asignaron fondos del gobierno para que desarrollaran un sistema.

Para septiembre de 1938, el primer sistema de radar británico había entrado en funcionamiento, este se hizo conocido como 'Chain Home' y en 1940 cubría las costas sur y este de Gran Bretaña.

El término 'Radar' se refería inicialmente como RDF, "Radio Direction Finding".

RADAR es un acrónimo de "Radio Detection And Ranging" que fue utilizado por la Marina de los Estados Unidos en 1940, posteriormente muy pronto se adoptó el nombre "RADAR".

Neatishead logró su primer derribo, cuando un oficial checo piloto del Escuadrón 68, derribó un avión enemigo mientras era controlado desde Neatishead.

RAF NEATISHEAD HOY

Hoy, el objetivo de la base en Neatishead es "proporcionar cobertura de radar, enlace de radio y enlace de datos tierra-aire como parte del Sistema de Vigilancia y Control Aéreo del Reino Unido (ASACS), en apoyo de la defensa aérea nacional y de la OTAN; tarea que se ha vuelto cada vez más importante después de los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre". Actualmente es conocida como Remote Radar Head, el personal que se encuentra aquí es responsable tanto del Radar en Trimmingham como del equipo en varios otros sitios en North Norfolk. La información es enviada por enlaces de datos seguros desde varios sistemas a RAF Boulmer donde los Controladores monitorean el espacio aéreo del Reino Unido.

DESCRIPCIÓN DE LAS SALAS DE EXPOSICIÓN



AEVYCA

WW2 Room Talks



En esta sala se exhiben elementos relacionados con los primeros desarrollos del radar y el radar en Neatishead. Aquí se dan charlas relacionadas con estos temas. Se repiten cuatro veces al día y duran aproximadamente 30 minutos.

Cold War Talks



En la misma sala que se realizaron las operaciones de control durante la Guerra Fría, se exponen charlas de las actividades relacionadas con la defensa aérea del Reino Unido en época posterior a la WWII y el rol de Neatishead. También se repiten cuatro veces al día y duran aproximadamente 30 minutos

The Air Intercept Room_



Aquí se exhibe lo relacionado con el desarrollo de los radares de interceptación de a bordo, cuya producción se comenzó a partir de la llegada del magnetrón.



AEVYCA

The History room



Esta sala traza la historia del Radar a través del predecesor, el “Sound Mirror”, el sistema de antenas de radar “Chain Home” utilizado en la Segunda Guerra Mundial, hasta los Radares más modernos.

The Neatishead Room



Aquí se traza la historia del sitio. La sala también se utiliza para exposiciones especiales.

Exhibition Rooms



El museo, además, cuenta con varias salas que cubren la historia de las actividades de: Reconocimiento fotográfico, Comunicaciones, Radio, Civiles en guerra, Ingeniería y Galería de Imágenes.



AEVYCA

The museum tiene una cabina de Jaguar y otro de Tornado.



Uno puede sentarte en la cabina del Jaguar y al usar una pantalla “Head Up” se puede tener la sensación de cómo volar el Jaguar. (No estaba en servicio durante la visita que realice).

The Victor K2 cockpit



La cabina de un Victor K2 Es presentada como una de las últimas adquisiciones del museo.

The Coltishall Rooms



Celebra el Espíritu de Coltishall. Hay cinco habitaciones y tienen una amplia gama de artefactos.

La Royal Air Force Coltishall, más comúnmente conocida como RAF Coltishall, es una antigua estación de la Real Fuerza Aérea muy cercana a Naishead, localizada a 10 millas (16 km) al norte-



AEVYCA

noreste de Norwich, en el condado inglés de Norfolk, East Anglia, que funcionó desde 1938 hasta 2006.

Era un campo de aviación de combate en la Segunda Guerra Mundial y después una estación para aviones de combate nocturnos y luego aviones de ataque hasta su cierre.

The Nuclear Reporting Cell (NRC)



NRC en RAF Neatishead, fue un elemento de la Organización de Advertencia y Monitoreo del Reino Unido (UKWMO), para eventuales ataques nucleares.

COMENTARIO SOBRE LOS ELEMENTOS EN EXPOSICION

“The great principle of air defence is that although aeroplanes are the first means of defence, they are ineffective unless supported by a control system on the ground.”

Brigadier General Edward Bailey Ashmore RA, agosto 1917.
The first UK Air Defence Commander

“El gran principio de la defensa aérea es que, aunque los aviones son los primeros medios de defensa, son ineficaces a menos que estén respaldados por un sistema de control en tierra.”

La cita corresponde al primer Comandante de Defensa Aérea del Reino Unido, y se encuentra en una de las paredes de la sala del museo.

Dentro de las salas se encuentran fotos, diagramas y maquetas de los radares fabricados y utilizados por el Reino Unido a lo largo de la historia.

En el exterior se encuentran dos versiones de radares móviles.

Se dispone de un archivo de fotos de todos los radares expuestos.

SITIO WEB DEL MUSEO

Además de los datos esenciales para poder realizar una visita, el sitio web del museo brinda información acerca de las salas de exposición, incluyendo una recorrida interactiva con fotos de cada una de ellas y una reseña histórica del mismo.

<http://www.radarmuseum.co.uk/index.htm>

CONCLUSION

Como es de esperar, es abundante la información acerca de la historia del radar desde el momento de su nacimiento. Se requiere un día completo para la visita del museo (para los fanáticos quizás más) considerando que el viaje de ida y regreso a Londres, demanda cerca de cuatro horas. El



AEVYCA

personal es muy amable, y se brinda totalmente para otorgar detalles. Toda la información se exhibe en idioma inglés.

Links interesantes y relacionados:

https://en.wikipedia.org/wiki/Chain_Home

https://en.wikipedia.org/wiki/Dowding_system

NOTA 1 : Un agradecimiento al entonces Agregado de Defensa en el Reino Unido, Brigadier MENGO. Alguna de las actividades, particularmente la asistencia a exposiciones y la conferencia de radar fueron incentivadas y facilitadas por él. Y el tiempo dedicado a las recorridas y paseos fue obtenido gracias a una efectiva coordinación de la ejecución de las actividades relacionadas con el funcionamiento de la Agregaduría de Defensa en RU.

NOTA 2: Ofrezco a todos aquellos, que quieran profundizar el contenido de esta narración precedente, se contacten conmigo a mi dirección de mail rpadep@yahoo.com.ar

Suboficial Mayor (R) Mario Ernesto ORTIZ
(Socio y fundador de la AEVYCA Nro 0005)