



Phantom II-1960 / 1971 -5195 / 36+8+8+6 (58)



El McDonnell Douglas F-4 Phantom II es un interceptor y cazabombardero supersónico, biplaza, bimotor y de largo alcance desarrollado originalmente para la Armada de los Estados Unidos por McDonnell Aircraft.

Entró en servicio en 1960 con la Armada estadounidense; y también fue adoptado por el Cuerpo de Marines y en 1963 por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

Es un avión superlativo. Como promoción McDonnell Douglas (MD) empleaba la frase “**Un avión que es una fuerza aérea completa**”.

De hecho, todo el avión es un superlativo: con un peso en vacío de 13,7 toneladas, su peso máximo al despegue es de **24.7 toneladas**, similar al del cuatrimotor B-24 Liberator de la Segunda Guerra Mundial; esto le permite llevar **más de 7.500 kilos de armamento, casi el triple que el B-24** en misiones de corto alcance. Su radio de acción es de 620 km, pero equipado con tanques externos puede volar 2.600 km sin repostar y llegar hasta los 18.000 metros de altura. Su régimen de ascenso de 210 m/sg le permite despegar y alcanzar con rapidez la altura de interceptación, y su **radar 'doppler'** AN/APQ-120 (manejado en la marina por el segundo tripulante) tiene un **alcance de hasta 200 km**.

Equipado con misiles antiaéreos de largo alcance de guía radar **AIM-7 Sparrow** y de corto alcance guiados por infrarrojos **AIM-9 Sidewinder**.

La versión de la USAF era un poco diferente de la de la marina, con el **tren de aterrizaje aligerado** y **doble mando** en las dos cabinas.

Muy pronto, los F-4C de la fuerza aérea añadieron en sus puntos de anclaje contenedores con cañones para equilibrar los combates a corta distancia, aunque al estar peor anclados su precisión en el disparo era bastante pobre.



Estableció **quince plusmarcas mundiales**, incluyendo un récord de **velocidad** absoluta (2.585 km/h) y otro de **altitud** absoluta (30.040 m).

Cinco de las marcas de velocidad no fueron superadas hasta 1975.

Puede cargar más de **7.500 kg de armamento** en **nueve anclajes** externos, incluyendo misiles aire-aire, misiles aire-superficie y varios tipos de bombas.

El F-4, al igual que otros interceptores de su época, fue diseñado sin cañón interno.

Fue usado ampliamente durante la **Guerra de Vietnam**, sirviendo como principal caza de superioridad aérea tanto en la Armada como en la Fuerza Aérea, y también jugó un papel importante en las tareas de ataques a tierra y reconocimiento durante la participación de Estados Unidos en la guerra.

Tiene la distinción de ser el último caza estadounidense con el que un piloto logró el prestigio de **as** en el siglo XX.

El F-4 continuó formando una parte importante del poder aéreo de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos a lo largo de los años **1970 y 1980**, siendo reemplazado gradualmente por aviones más modernos.

Fue el único modelo de avión que usaron los dos equipos militares de demostración de vuelo estadounidenses: los **Thunderbirds** de la Fuerza Aérea (versión F-4E) y los **Blue Angels** de la Armada (versión F-4J).

La producción del Phantom II terminó en Estados Unidos en 1979 después de fabricar 5.195 unidades (**5.057** por McDonell Douglas y 138 por Mitsubishi en Japón), convirtiéndose en el **segundo avión de reacción estadounidense más numeroso tras el F-86 Sabre**.

Cualidades del Phantom II

En el combate aéreo, la mayor ventaja del F-4 era su potencia que permitía a un piloto experimentado entablar y retirarse de un combate a voluntad. No es sorprendente pues, que el avión que estaba diseñado para disparar misiles guiados por radar más allá del límite visual (unas



20 millas náuticas o 37 km) careciese de la agilidad y maniobrabilidad de sus oponentes. Aunque el F-4 mostró ser algo propenso a entrar en barrena en maniobras de ataque de ángulos grandes y alta aceleración, los pilotos informaron que el avión tenía buena respuesta y era fácil de pilotar en el filo de la capacidad de sus prestaciones.

No pasó mucho tiempo para que los F-4C de la USAF empezasen a llevar contenedores de armas externos SUU-16 o SUU-23 que llevaban un cañón tipo Gatling M61 Vulcan de 20 mm. Asimismo, la comparativa con los Mig que llegaban a EE. UU. para ser estudiados llevaron a retomar el cañón, incorporándolo en el F-4E.

En España la renovación en agosto de 1970 del “Convenio Relativo a la Ayuda para la Defensa Mutua entre España y los Estados Unidos” supuso la cesión al Ejército del Aire Español de treinta y seis aviones en 1971 (programa Peace Alfa) que estaban a disposición del Gobierno de los EE. UU. para su entrega a países aliados.

En estos años ya resultaba complicado y caro mantener en vuelo un aceptable número de F-4C, debido a las averías y a la falta de repuestos.



Hacia final de 1988 se compran ocho RF-4C procedentes de la 123rd RW de la Guardia Nacional de Kentucky que fueron recibidos rápidamente y renace el 123 Escuadrón (indicativo radio “Titan”).

Con la llegada de los EF-18A a Torrejón, se anuncia el final del mítico Phantom. Durante 1989 se dieron de

baja todos los F-4C totalizando 69.772 horas de vuelo en 18 años de servicio y con la pérdida de 7 aeronaves. A modo de anécdota cabe destacar que fue **España el último país en dar de baja esta variante del Phantom.**

Entre 1999 y 2001 se van dando de baja los RF-4C y en febrero de 2002 se inmovilizaron en tierra los aparatos que restaban en servicio.

Especificaciones: F-4C

Dimensiones:

Longitud: 17,75 m.

Envergadura: 11,75 m.

Altura: 5,01m.

Pesos:



Vacío: 12.900 kg

Máximo al despegue: **24.765 kg.**

Prestaciones:

Velocidad:

Máxima: 2.548 km/h (2.4 Mach)

Autonomía:

Distancia: 2.960 km.

Tiempo de vuelo: 2 horas

Techo máximo: 30.000 m.

Reabastecimiento en vuelo: Sí

Motores: 2 general electric J-79-GE-15E

Empuje: **4.940 kg.**

Empuje con postcombustión: y **7.710 kg.**

Armamento:

Misiles AIM-9 Sidewinder y AIM-7 Sparrow y hasta un máximo de **7500kg** de armamento lanzable en los soportes alares.

El F-4C en exhibición fue fabricado en 1965 y entregado a la USAF en Inglaterra. Entre 1966 y 1971 estuvo en Vietnam y Filipinas. En **1978** adquirido por el EA matriculado C.12-37 y tengo varios vuelos en la cartilla (visto un remolque y una TCA). Cambia indicativo a 12-29 y causa baja en 1993 y se incorpora al Museo.

El RF fue fabricado en 1966, estuvo en Alemania y en Inglaterra y en **1978** es adquirido por el EA con matrícula C.12-42. Posteriormente cambió a 12-51. En 1993 se incorpora al Museo

Antonio utrilla