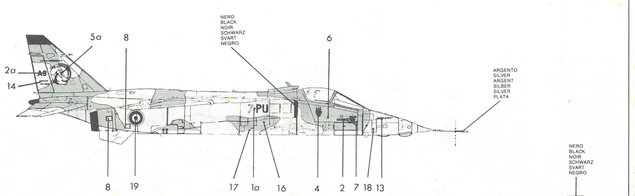
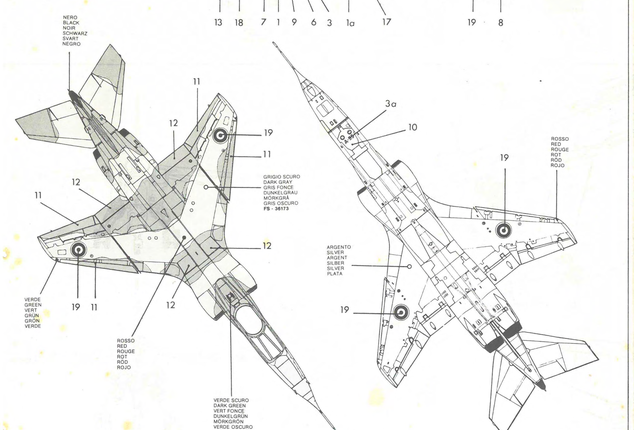
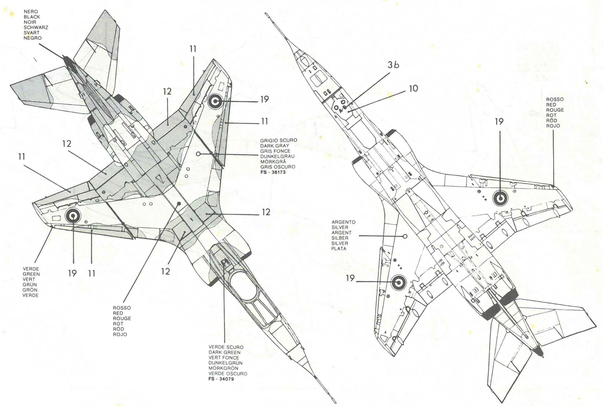


A.M.D. - B.A. Sepecat Jaguar A
ARMEE DE L'AIRE - Escadron 2/7 ARGONNE
Saint Dizier A.B.





A.M.D. - B.A. Sepecat Jaguar A
ARMEE DE L'AIRE - Escadron 3/11
Toul A.B.

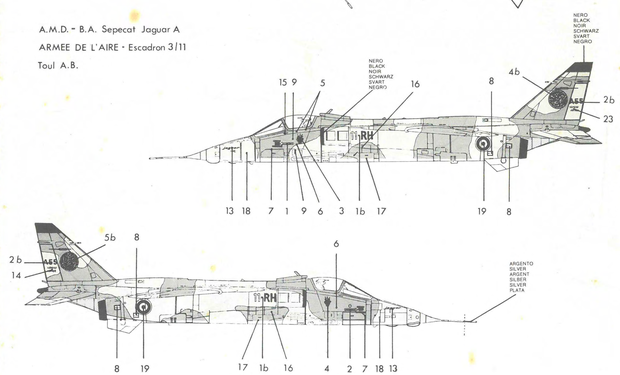
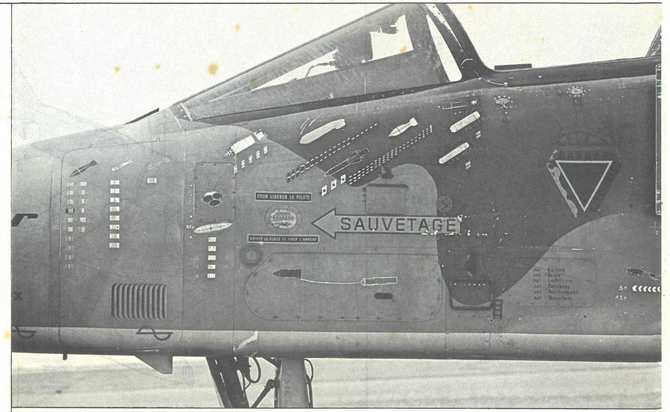


foto Enzo Maio



Attenzione! Gli attrezzi e i materiali solitamente consigliati ed impiegati per la realizzazione dei modelli (tagliabalsa, limette, spilli, colla, vernici, solventi, fiammiferi, etc.), possono chiaramente rappresentare un pericolo, se affidati, senza opportuno controllo da parte di adulti, a bambini troppo piccoli!
Per quanto tutto ciò possa sembrare ovvio, vi invitiamo a non trascurare questa nostra raccomandazione.
Grazie e..... buon divertimento.

Attention please! Tools and materials usually recommended and used for kit assembling (files, pins, glue, paints, solvents, matches, etc.) can obviously represent a danger if entrusted to children without adequate control by adults!
All modellers should exercise care in the use of heat or naked flames when modelling and that the practice should not be attempted by young persons under any circumstances.
Even if the above can appear an evident precaution, we kindly ask you not to disregard our advices.
Thank you..... and have a good time!

Attention! Les outils et les matériaux habituellement conseillés et employés pour la réalisation des modèles (coupe-balsa, lames, épingles, colle, vernis, solvants, allumettes, etc.), peuvent clairement représenter un danger, si confiés, sans un opportun contrôle de la part des adultes, à des enfants en bas âge!
Bien que tout cela puisse sembler évident, nous vous invitons à ne pas négliger notre recommandation.
Merci et..... bon amusement.

ACHTUNG! Die für die Konstruktion der Modelle angegebenen und verwendeten Werkzeuge und Materialien (Schneiden, Feilen, Stecknadeln, Klebstoff, Lacke, Lösungsmittel, Streichhölzer etc.) können eine Gefahr darstellen, sofern sie ohne genügende Kontrolle seitens der Erwachsenen noch zu kleinen Kindern anvertraut werden. Obwohl das Vorgesagte klar und logisch erscheinen mag gestatten wir uns darauf aufmerksam zu machen, diese unsere Empfehlungen nicht ausser Acht zu lassen.
Danke..... und viel Vergnügen.

CARATTERISTICHE E DATI TECNICI

Sepecat Jaguar A

Motore:
Due turboreattori a doppio flusso Rolls-Royce/Turbomèca «Adour» Mk 172 da 2095 kgs a secco e 3239 kgs con poscombustione

Dimensioni:
Lunghezza 15.52 m. - altezza 4.89 m. - apertura alare 8.69 m. - superficie alare 24.18 mq.

Pesi:
A vuoto 7000 kg. - al decollo 10430 kg. - massimo al decollo 14790 kg.

Prestazioni:
Velocità massima 1700 km/h (Mach 1.6) a 10000 m. 1320 km/h (Mach. 1) a 305 m. - di crociera con massimo carico bellico 690 km/h (Mach 0.65) a 12000 m. - raggio d'azione con carburante esterno con profilo alto-basso-alto 1142 km.; con profilo basso-basso-basso 724 km. - Autonomia di trasferimento 3650 km.

Armamento:
Due cannoni DEFA 553 da 30 mm. con 150 colpi per arma - 5 punti d'attacco per carichi bellici esterni fino a 4536 kg (tra cui una bomba nucleare tattica AN 52).

CARACTERÍSTICAS Y DATOS TÉCNICOS

Sepecat Jaguar

Motor:
Dos turborreactores de doble flujo Rolls-Royce/Turbomèca «Adour» Mk 172 de 2095 kgs en seco y 3239 kgs con post-combustión.

Dimensiones:
Largo: 15.52 m. -alto: 4.89 m. - apertura de alas 8.69 m. - superficie de las alas 24.18 m².

Pesos:
En vacío 7000 kg. - al despego 10430 kg. - máximo al despego 14790.

Prestaciones:
Velocidad máxima 1700 km/h (Mach 1.6) a 10.000 m., 1320 km/h (Mach 1) a 305 m. - de crucero con máxima carga bélica 690 km/h (Mach 0.65) a 12.000 m. - radio de acción con carburante externo con perfil alto-bajo-alto 1142 km; con perfil bajo-bajo-bajo 724 km - Autonomía de translado 3650 km.

Armamento:
Dos cañones DEFA 553 de 30 mm., con 150 golpes por arma - 5 puntos de ataque para cargas bélicas externas hasta 4536 kg (entre los que una bomba nuclear táctica AN 52).

CHARACTERISTICS AND TECHNICAL DATA

Sepecat Jaguar A

Engine
Two Rolls Royce/Turbomèca "Adour" Mk 172 double flow turbojets, 2095 kgs dry and 3239 kgs with after burner.

Size
Lenght 15.52 m — height 4.89 m — wing span 8.69 m — wing surface 24.18 sq m.

Weight
Empty 7000 kgs — at take off 10,430 kgs — maximum at take off 14,790 kgs.

Performance
Maximum speed 1700 km/h (Mach 1.6) at 10.000 m, 1320 km/h (Mach 1.1) at 305 m — cruising speed with maximum war load 690 km/h (Mach 0.65) at 12,000 m — range of action with external fuel with high-low-high profile 1142 kms; with low-low-low profile 724 kms — transfer range 3650 kms.

Armament
Two 30 mm DEFA 553 guns, with 150 shots per gun — 5 attack points for external war loads up to 4536 kgs (including an AN 52 tactical nuclear bomb)

CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES

Sepecat Jaguar A

Moteur:
Deux turboréacteurs à double flux Rolls-Royce/Turbomèca «Adour» Mk 172 de 2095 kgs à sec et 3239 kgs avec postcombustion.

Dimensions:
Longueur 15,52 m. - hauteur 4,89 m. - ouverture aiaire 8,69 m. - superficie aiaire 24,18 m2.

Poids:
A vide 7000 kg. - au décollage 10430 kg. - maximum au décollage 14790 kg.

Performances:
Vitesse maxima 1700 km/h (Mach 1.6) à 10000 m, 1320 km/h (Mach 1.1) à 305 m. - de croisière avec cha gcmcat maximum de guerre 690 km/h (Mach 0.65) à 12000 m. - rayon d'action avec carburant extérieur avec profil haut-bas-haut 1142 km; avec profil bas-bas-bas 724 km. - autonomie de transfert 3650 km.

Armement:
Deux canons DEFA 553 de 30 mm., avec 150 coups par arme - 5 points d'attaque pour chargement de gu;rre extérieurs jusqu'à 4536 kg (parmi lesque'.. un» bombe nucléaire tactique AN 52).

SEPECAT JAGUAR A

KIT N. 4036

ESCI

MADE IN ITALY

1/48th Scale - Echelle 1/48ème

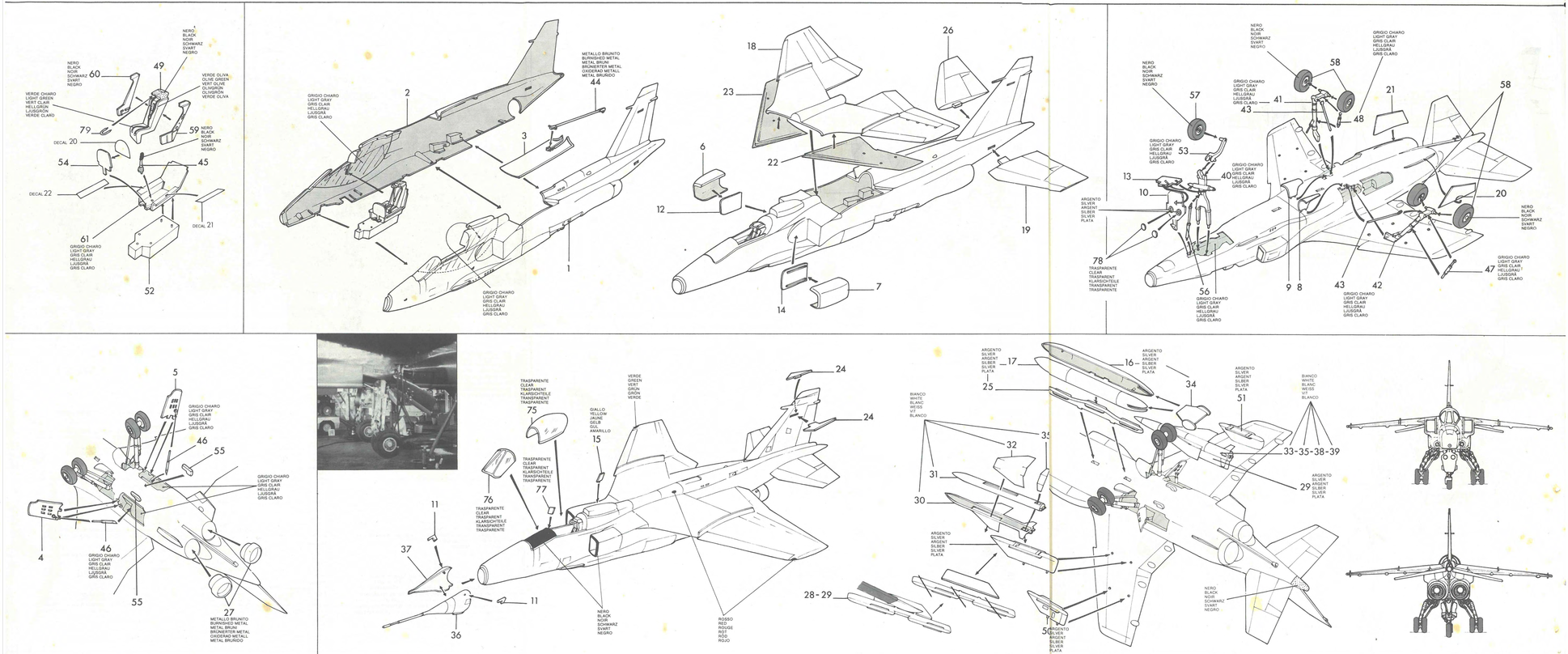
foto Enzo Maio

Nel 1957, in seguito a una decisione dei ministeri della difesa inglese e francese, nasceva la SEPECAT (Société Européenne de Production de l'Avion Ecole de Combat et Appui Tactique, società europea di produzione dell'aereo scuola di combattimento e appoggio tattico), una società creata da due grandi case aeronautiche: la BAC inglese e la Bréguet francese. Lo scopo era quello di sviluppare e costruire un velivolo comune da addestramento e da attacco sia per la Royal Air Force che per l'Armée de l'Air. Il motore sarebbe stato anch'esso costruito da un consorzio, formato da Rolls-Royce e Turboméca. La BAC. e la Bréguet, che avevano già sviluppato ciascuna per conto proprio due progetti, il P.45 e il Br.121, unificarono il programma realizzando un velivolo totalmente nuovo. L'aereo, con la sigla E 01 (Ecole, un biposto), compì il volo inaugurale l'8 settembre 1968 sul campo di Istres, in Francia. Non molto tempo dopo, nel febbraio '69, volava anche l'E 02 e un mese dopo il primo esemplare monoposto. In seguito a questi voli furono apportate al velivolo un certo numero di modifiche, e finalmente nel novembre 1971 potè volare il primo esemplare di serie, un biposto denominato Jaguar E (per l'Armée de l'Air). Il Jaguar era decollato anche in senso industriale: poco dopo iniziavano le consegne alle aviazioni militari inglese (202 velivoli) e francese (170).
Gli esemplari dell'Armée de l'Air sono di due tipi: A (Assaût) ed E (Ecole), rispettivamente mono e biposto. I Jaguar A differiscono dai loro corrispettivi inglesi G.R. Mk 1 principalmente per l'avionica che sui velivoli francesi è meno sofisticata. Il sistema di navigazione e attacco riceve i dati da un radar doppler Decca RDT 72, da un calcolatore di dati aereodinamici Jaeger ELDIA e da una piattaforma bigiroscopica SFIM 250-1. Il sistema è integrato da un telemetro laser CSF, installato in una carenatura sotto il muso.
Il Jaguar è un temibile aereo da attacco al suolo: è robusto, con un notevole armamento e ha inoltre la possibilità, grazie allo speciale carrello, di operare da terreni non preparati. Alcuni iniziali problemi di stabilità, e una certa complessità del motore (LRT 172 «Adour») non hanno compromesso l'affermazione del velivolo.
In effetti, diversi paesi hanno mostrato interesse per il Jaguar, che è andato a equipaggiare le aviazioni militari di Ecuador, Oman e India nella versione International (con capacità di combattimento aria-aria), sviluppata dalla SEPECAT per l'esportazione.

In 1957, as a result of a decision taken by the British and French ministries of defence, SEPECAT (Société Européenne de Production de l'Avion Ecole de Combat et Appui Tactique, European Company for the production of tactical support and fighting school planes) was founded by two important aeronautical industries: the British BAC and the French Bréguet. The aim was to design and build a common training and attack plane fot the Royal Air Force and the Armée de l'Air. The engine too was to be built by a combine formed by Rolls-Royce and Turboméca. BAC and Bréguet, which had both developed two separate designs, the P.45 and the Br.121, unified their program and made an entirely new plane. The plane, known as E 01 (Ecole, twin Seater) first flew on September 8, 1968 at Istres in France. Not long after, in February 1969, the E 02 took off and a month later it was the turn of the first single seater. As a result of these flights, some amendments were made to the plane and at last in November 1971 the first mass produced version, a twin seater known as Jaguar E (for the Armée de l'Air) took off. The Jaguar took off also in an industrial sense: shortly afterwards deliveries began to the RAF (202 planes) and to the Armée de l'Air (170).
The Armée de l'Air had two types: A (Assaût) and E (Ecole) respectively single and twin seaters. The Jaguar A's differed from their British counterparts the G.R. Mk I's mainly in the avionics which on the French planes is less sophisticated. The navigation and attack system receives data from a Doppler Decca RDT 72, radar, from a Jaeger Eldia aerodynamic data computer and from a SFIM 250-1 bigyroscopic platform. The system is integrated by a CSF laser telemeter, installed in the fairing in the nose. The Jaguar is an excellent ground attack plane: it is sturd, with good armament and with its special undercarriage can take off from any kind of runway. Some initial problems in the stability and the complexity of the engine (RT 172 "Ardour") did not, however, compromise the success of the plane. In fact several countries have shown interest in the Jaguar and its has equipped the military air forces of Ecuador, Oman and India in the International version (with air-air fighting capacity) which was developed by SEPECAT for export.

En 1957, à la suite d'une décision des ministères de la défense anglais et français, naissait la SEPECAT (Société Européenne de

Production de l'Avion Ecole de Combat et Appui Tactique), une société créé par deux grandes Maisons aéronautiques: la BAC anglaise et la Bréguet française. Le but était celui de développer et construire un avion commun d'entraînement et d'attaque soit pour la Royal Air Force soit pour l'Armée de l'Air. Le monteur devait aussi être construit par un consortium, formé, par Rolls-Royce et Turboméca. BAC et Bréguet, qui avaient déja développé chacun pour son compte deux projets, le P.45 et Br. 121, unifièrent le programme en réalisant un avion entièrement nouveau. L'avion, avec le sigle E 01 (Ecole, un biplace), accomplit son vol inaugural le 8 septembre 1968 sur le camp d'Istres, en France. Peu de temps après, en février '69, l'E 02 aussi volait et un mois plus tard le premier exemplaire monoplace. A la suite de ces vols on apporta à l'avion un certain nombre de modifications, et enfin en novembre 1971 le premier exemplaire de série put voler, un biplace nommé Jaguar E (pour l'Armée de l'Air). Le Jaguar avait décollé en sens industriel aussi: peu après commençaient les livraisons aux aviations militaires anglaise (202 avions) et française (170).
Les exemplaires de l'Armée de l'Air sont de deux types: A (Assaut) et E (Ecole), respectivement mono et biplace.
Les Jaguar A diffèrent de leurs correspondantes anglais G.R. Mk. 1 principalment pour l'avionique qui sur les avions français est moins sophistiquée. Le système de navigation et d'attaque reçoit les données par un radar doppler Decca RDT 72, par un ordinateur de données aérodynamiques Jaeger ELDIA et par une plateforme bigyroscopique SFIM 250-1. Le système est intégré par un télémètre laser CSF, installé dans un carénage sous le nez.
Le Jaguar est un redoutable avion d'attaque au sol: il est robuste, avec un remarquable armement et a, en outre, la possibilité, grâce à un train spécial, d'opérer de terrains non préparés. Quelques problèmes de stabilité initiaux, et une certaine complexité du moteur ("RT 172 «Adour») n'ont pas compromis l'affirmation de l'avion. En effet, différents pays ont montré de l'intérêt pour le Jaguar qui est allé équiper les aviations militaires d'Equateur, Oman et Inde dans la version «International» (avec capacité de combat air-air), développée par la SEPECAT pour l'exportation.

Im Jahre 1957, im Nachgang auf eine Entscheidung des englischen und französischen Verteidigungsministeriums wurde die SEPECAT (Société Européenne de Production de l'Avion Ecole de Combat et Appui Tactique = Europäische Gesellschaft für die Produktion des für die Ausbildung vorgesehenen Flugzeuges, geeignet für den Luftkampf und die taktische Unterstützung) gegründet. Eine Gesellschaft die von den beiden grossen Flugzeugbauwerken: der englischen BAC und der französischen Bréguet geschaffen wurde mit dem Zweck gemeinsam ein Flugzeug für die Ausbildung und den Angriff zu planen und zu konstruieren das, sei es von der Royal Air Force, sei es von der Armée de l'Air verwendet werden könne. Der Bau des Motors war auch in Gemeinschaftsarbeit von Rolls-Royce und Turboméca vorzunehmen. Die BAC sowie die Bréguet hatten schon - jede Firma für sich - die Projekte fertig, d.h. den Typ P.45 bezw. BR. 121. Das Programm wurde vereint und ein völlig neues Flugzeug entwickelt. Dasselbe, mit dem Kennzeichen E 01 (Ecole, Zweisitzer) startete am 8. Semptembre 1968 zum ersten Mal von dem Flugplatz Istres im Frankreich. Nach kurzer Zeit, im Februar 1969, flog auch der Typ E 02 und ein Monat später das erste Exemplar eines Einsitzers. Nach diesen Flügen wurden an dem Flugzeug verschiedene Abänderungen vorgenommen und endlich, im November 1971 konnte das erste Serienexemplar, ein Zweisitzer, genannt Jaguar E (für die Armée de l'Air) starten. Der Jaguár war nun auch im industriellen Sinne fertig. Bald darauf begannen die Auslieferungen an die englische (202 Maschinen) und französische (170) Maschinen) Luftwaffe.
Die Exemplare der Armée de l'Air sind zwei Typen und zwar einmal der Typ A (Assaût) und E (Ecole = Ausbildung), also Ein - und Zweisitzer. Die Jaguar A unterscheiden sich von den englischen Maschinen GR. Mk 1 hauptsächlich durch die elektronische Instrumentierung, die in den französischen Flugzeugen einfacher ist.
Das Navigations - und Angriffssystem empfängt die Daten von einem Radar Doppler Decca RDT 72, von einem aerodynamischen Datenkalkulator Jäger ELDIA und von einer By-gyroskopischen Plattform SFIM-250-1. Das ganze System ist ferner durch Einen Entfernungsmesser Laser CSF vervollkommnet und ist, verkleidet, unter dem Bug installiert. Der Jaguar ist ein für den Tiefangriff ausgezeichnetes Flugzeug. Die sehr robuste Maschine, versehen mit einer starken Bewaffnung, besitzt ausserdem aufgrund ihres besonderen Fahrgestell die Möglichkeit auf unvorbereiteten Rollfeldern zu starten und zu landen. Einige anfängliche Probleme der Stabilität und eine gewisse Kompliziertheit des Motors (RT 172 «Adour») haben aber die Behauptung des Flugzeuges nicht kompromittiert. Verschiedene Staaten zeigten Interesse für den Jaguar und derselbe wurde von den Luftwaffen von Ecuador, Oman und Indien in der internationalen Version (für den Luftkampf) angeschafft, die von der SEPECAT eigens für den Export entwickelt wurde.

En 1957, a consecuencia de una decisión de los ministerios de la defensa inglesa y francesa, nacía SEPECAT (Société Européenne de Production de l'Avion Ecole de Combat et Appui Tactique, sociedad europea de producción del avión escuela de combate y apoyo táctico), una sociedad creada por dos grandes casas aeronáuticas: BAC inglesa y Bréguet francesa. El objeto era el de desarrollar y construir un avión común de adiestramiento y de ataque sea para la Royal Air Force como para la Armée de l'Air. También el motor tendría que construirse por parte de un consorcio, formado por Roll-Royce y Turboméca.
BAC y Bréguet que ya habían desarrollado cada una por su cuenta dos proyectos, el P. 45 y el Br. 121, unificaron el programa realizando un avión totalmente nuevo.
El avión, con la sigla E 01 (Ecole, un bi-plaza) efectuó su primer vuelo el 8 de Septiembre de 1968 sobre el campo de Istres, en Francia. No mucho tiempo después, en Febrero de 1969, volaba también el E 02 y, un mes después, el primer ejemplar monoplaza.
Después de estos vuelos se le hicieron al avión cierto número de modificaciones, y por fin, en Noviembre de 1971 pudo volar el primer ejemplar de serie, un bi-plaza llamado Jaguar E (para L'Armée de l'Air). El Jaguar había despegado también en sentido figurado e industrial: poco tiempo después empezaban las entregas a las aviaciones militares inglesas (202 aviones) y francesa (170 aviones).
Los ejemplares de la Armée de l'Air son de dos tipos: A (Assaût) y E (Ecole), respectivamente a un sitio y dos sitios.
Los Jaguar A difieren de sus correspondientes ingleses G.R. Mk 1 principalmente por la avónica que en los aviones franceses es más sencilla.
El sistema de navegación y ataque recibe los datos de un radar doppler Decca RDT 72, de un calculador de datos aereodinámicos Jaeger ELDIA y de una plataforma bgiroscópica SFIM 250-1. El sistema se completa con un telémetro laser CSF, instalado en una carenadura debajo del morro.
El Jaguar es un temible avión de ataque al suelo: es robusto, con notable armamento y tiene, además, la posibilidad, gracias a su especial tren de aterrizaje, de obrar desde terreno no preparados.
Algunos iniciales problemas de estabilidad y cierta complejidad del motor (el RT 172 «Adour») no han puesto en peligro la afirmación del avión.
En efecto, varios Países han demostrado interés para el Jaguar, que ha equipado también las aviaciones militares de Ecuador, Oman e India en la variante International (con capacidad de combate aire-aire), desarrollada por SEPECAT para la exportación.