

Para la entrega, la mayoría de los "Mirage F1CE" fueron pintados con un camuflaje con dos tonos. Este ejemplar específico, con serial C.14-17, fue transformado a F1M y actualmente está almacenado en Albacete.



Los Llanos, la casa de los últimos "Mirage" españoles

MARCO DIJKSHOORN Y PATRICK ROEGIES

El primer cazabombardero Dassault "Mirage F1" fue entregado a España el 27 de marzo de 1975. Menos de un año antes de comenzar a suministrar estos aviones, el Ala 14 se creó el 1 de junio 1974.

El 18 de junio de 1975, los primeros 3 *Mirage F1CE* de un lote inicial de 15 se entregaron al 141 Escuadrón del Ala 14 en la Base Aérea de Los Llanos, en Albacete. Una segunda partida de 10 se encargó en 1977 y fueron entregados entre junio de 1978 y mayo de 1979. El segundo Escuadrón que opera el avión francés en el Ala 14 es el 142, formado en la primavera de 1980.

Adicionalmente, 20 *Mirage F1CE*, 22 *EE* y 6 *BE* se compraron en 1978, con entregas entre 1980 y la primavera de 1983. Con 73 aviones en el inventario del Ejército del Aire, estos

cazabombarderos asumieron una variedad de responsabilidades. Los *CE* se dedicaron a interceptores y los *EE* a misiones aire-tierra. El *Mirage F1BE* es la variante biplaza del *CE*, siendo su labor primaria entrenar a los nuevos pilotos frescos en su nuevo Escuadrón, familiarizándolos con la nueva aeronave.

Se compraron más aviones de las fuerzas aéreas francesa y de Catar, en concreto 4 *Mirage F1C* y 1 *B* de la primera, entregados entre 1994 y 1995; y 11 *Mirage F1EDA* y 2 biplazas *DDA* a la segunda. Estos aviones necesitaban una fuerte renovación y la gran revisión (*overhaul*) era demasiado costosa para el Gobierno de Catar, que los puso en venta. Debido a que la flota del Ejército del Aire era de diversas procedencias, la geometría de la cabina de pilotaje (*cockpit*) no estaba estandarizada.

En aquellos tiempos los *Mirage F1* que componían la flota operacional contaban con siete diferentes geometrías de *cockpit*. Una selección de 52 de ellos se sometió a un extensivo programa de actualización, que concluyó en 2000. Los adquiridos a Catar se retiraron del

servicio, pues su modernización era demasiado cara y algunos se canibalizaron como repuestos. Desde que comenzaron las entregas, los *Mirage F1* realizaron una impresionante cantidad de horas de vuelo, tal como se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1: Horas de vuelo realizadas

Fecha	Hito de horas de vuelo
7 de febrero de 1978	5.000
20 de julio de 1979	10.000
23 de mayo de 1981	25.000
24 de agosto de 1984	50.000
27 de julio de 1987	75.000
22 de noviembre de 1991	100.000
26 de marzo de 1997	125.000
12 de agosto de 2002	150.000
20 de diciembre de 2006	175.000

La modernización

La modernización de la flota comenzó en 1997 y concluyó a finales de 2000. El primero se entregó a Albacete el 17 de diciembre de 1998. Un total de 48 monoplazas y 4 biplazas se llevaron al estándar *Mirage F1M*, siendo ejecutado por EADS CASA como subcontratista de Thomson-CSF. Los trabajos en 35 de ellos se acometieron en la factoría de Getafe y los 17 restantes en el Taller de Armamento Aéreo de la Maestranza de Albacete.

La modernización al estándar *Mirage F1M* permitió que se dotarán con la misma geometría de cockpit, comunicaciones, navegación y sistema de lanzamiento de armas mejorados. Además de esas modificaciones se renovó el timón, permitiendo que



Se compraron ejemplares adicionales el Ejército del Aire francés. El C.14-58 se asignó al 462 Escuadrón y sigue portando su camuflaje original. Se modernizaron a "Mirage F1M", pero desgraciadamente el ejemplar se perdió el 10 de septiembre de 2009.

Desde 1978 **ESTAMOS DONDE SE DECIDE**

LAAD
DEFENCE & SECURITY
2013

RIOCENTRO
(RIO DE JANEIRO - BRASIL)
DEL 9 AL 12 DE ABRIL



c/ Puerto Príncipe, 3-B - 1º A • 28043 Madrid (España)
Tels.: +34 91 382 19 45/46 • Fax: +34 91 763 00 21
e-mail: defensa@edefa.com

www.edefa.com **Grupo Edefa** www.defensa.com



Los "Mirage" del Ala 14 también son frecuentes en los ejercicios TLP, que antes se organizaban en la Base Aérea de Florennes. Este "Mirage F1M" sufrió un incendio en el aterrizaje tras una misión.

desempeñaran tres misiones. Una vez que los pilotos completaban su entrenamiento se transferían a una unidad operacional para su conversión al tipo de avión específico.

Todos los aspectos de entrenamiento de caza asumidos por el Ala14 se efectuaron en Albacete. Inicialmente los pilotos realizaban su adiestramiento en el simulador situado en uno de los hangares de la Base Aérea, originalmente entregado en 1978 y utilizado frecuentemente por los pilotos. En él se practicaban los procedimientos de emergencia, pero también el reabastecimiento de combustible en vuelo y misiones de combate.

Después llegaba el momento del vuelo real en biplazas, hasta que fueran capaces de hacerlo solos en las

capacidades aire-aire y aire-tierra. Tenían que realizar un reabastecimiento de combustible en vuelo al mes, tanto de día como de noche. Misiones nocturnas tenían lugar desde Albacete, dada la favorable localización de la Base Aérea. El entrenamiento a baja cota también era un aspecto regular. Basado en el nivel de experiencia, la altura mínima bajaba de 700 a 300 pies.

Los *Eurofighter* asumen las tareas de defensa aérea y los *F-18* las de ataque al suelo. Los *Mirage F1* se retirarán una vez que se hayan entregado un suficiente número de *Eurofighter* al Ala14, que actualmente dispone de unos 40 aviones en los escuadrones 141 y 142. Ambos realizan misiones nocturnas y cuentan con su propia plataforma. Con la llegada del programa de liderazgo

táctico *TLP* (*Tactical Leadership Program*) a la base aérea manchega no hay mayores limitaciones en el programa de vuelos de la unidad, siendo la única los horarios en los que el *TLP* lanza sus aviones.

Con las entregas del *Eurofighter* a pleno ritmo, el Ala 14 espera la recepción de estos nuevos aviones. Siendo esa unidad el único usuario del *Mirage F1* en el Ejército del Aire, se aproxima al cambio al nuevo avión europeo, yendo sus primeros pilotos a la Base Aérea de Morón de la Frontera el año pasado, donde se completó la conversión. Las entregas ya se están produciendo, aunque no está claro a que ritmo seguirán.

En 2012, los seis primeros pilotos acudieron al 113 Escuadrón de Morón, permaneciendo allí para ganar experiencia en el *Eurofighter*, regresando a Albacete con el traslado de estos aviones a la base manchega. El Ala 14 espera volar los *Mirage F1* operacionalmente durante dos años más, cuando serán definitivamente sustituidos, finalizando casi 40 años de servicio con el Ejército del Aire. Se habla de la venta de parte de ellos a algún país de Iberoamérica. ★



El Escuadrón 142 porta un tigre en su logotipo y participó en algunos ejercicios "NATO Tiger Meet". Este "Mirage F1M" lleva una pintura especial por su asistencia a la edición de 2011, que fue el último en el que el anfitrión fue una de las unidades fundadoras en la Base Aérea de Cambrai.