

Breve historia del Mirage III en España hasta su modernización

JOSE JAVIER MUÑOZ CASTRESANA,
Comandante de Aviación
Licenciado en Geografía e Historia

LOS COMIENZOS

“**¡Y** A se sabe! ¡Ya es seguro! Ya están aquí los Mirages. Este es el alborozado grito que ha sonado con más fuerza en los últimos años en nuestro ambiente aeronáutico. Ha sido un grito de alegría, de satisfacción, de plenitud en suma porque viene a ratificar nuestra más querida y soñada teoría, aquella que cuando las cosas se nos ponían bastante mal, por falta de aviones, por falta de destinos de nuestro especial agrado, nos hacía decir: “Esto se tiene que arreglar. Algún día volveremos. El momento ha llegado.”

Estas líneas se publicaban en esta Revista en marzo de 1970, en un artículo con la firma del —entonces— capitán Espinosa, cuando se acababa de firmar el contrato para la adquisición de treinta aviones Mirage III, auténtica estrella de la aún reciente Guerra de los Seis Días. En ese párrafo se sintetizaba el sentimiento, el ambiente que había creado la compra de un sistema de armas moderno y probado en combate. Acostumbrado nuestro Ejército del Aire a un material y procedimientos básicamente americanos, ahora, innovadoramente, iba a contar con un avión francés.

Pero no todos alcanzaban a comprender el significado del nuevo “espejismo”, y sólo los conocedores del tema aeronáutico concedían al Mirage III su auténtica importancia. Así, en mayo de 1972 el —también entonces— capitán Palacín escribiría en nuestra Revista:

“Lo que no cabe duda es que el Mirage:

- Es el símbolo de la independencia política de ciertos países.
- Es el símbolo del desafío francés a la hegemonía de los EE.UU. y de la URSS.
- Es el arma que asegura la disuasión nuclear francesa.
- Es el símbolo que asegura la supremacía de Francia sobre el resto de los países del Mercado Común.”

Pero recorramos poco a poco lo que ha sido la historia, la gran historia —si me permitís el sentimentalismo— del Mirage III en España.

El día 22 de febrero de 1970, ya se encontraba en Francia, un grupo formado por ocho pilotos y cuarenta especialistas. En Dijon, permanecieron durante su período de instrucción, al mando del teniente coronel Don José Rodríguez López, y allí tuvieron que vérselas no sólo con libros, teóricas y estudio, sino también con un idioma y, sobre todo, una meteorología que no eran los suyos. De esta forma entre nubes y lluvias, se desarrollarían los vuelos de los Mirage III españoles en cielo francés. Fue precisamente el 15 de abril, cuando tuvo lugar en Dijon, la ceremonia de la recepción oficial de los primeros Mirage III EE, cuyas dos últimas letras significaban el modelo y el país ya propietario de los nuevos aviones. El modelo E era —es—, la versión polivalente del interceptor europeo más famoso en aquellos momentos, un avión concebido para un rápido despegue, ascenso e interceptación todo tiempo. La variante E tenía además capacidad de ataque a tierra con bombas, cohetes, cañones y misiles.

Finalmente el 12 de junio de ese 1970 llegaban a Manises, los ocho primeros aviones, a cuyos mandos se encontraban los ocho pilotos españoles. Cuatro de ellos habían despegado de Orange, los otros cuatro con una diferente configuración de combustible, de Luxeuil.

El día en Valencia era radiante. Las dos formaciones se habían reunido en vuelo y poco antes del mediodía tomaban tierra en la pista 30. En el aparcamiento esperaban autoridades, familiares y periodistas. Los pilotos, todavía sudorosos, fueron recibidos por el Jefe del E.M. del MDA, general Gavilán, el Jefe del Sector Aéreo de Valencia, general Murcia y el Jefe de la Base, coronel Iñiguez.



Día 12 de junio de 1970. Los primeros aviones acaban de llegar. Pueden verse tres de los pilotos: el teniente coronel Rodríguez, el comandante Parés y el capitán Guallar.

Ya al día siguiente comenzaban las actividades con el nuevo material, que pronto estaría operativo. Por fin, volar "en casa".

El día 17 de agosto tenía lugar la primera misión A/S en el Polígono de Caudé, y, en septiembre, se participaba por primera vez en un Red-Eye. Todos querían ver el rendimiento del nuevo avión.

Pronto, el Jefe del MDA, general Salvador, quiso probar el Mirage III. El 8 de octubre volaba en la cabina delantera de un biplaza, en cuyo asiento trasero se encontraba a los mandos el capitán Juberías, actual coronel-comandante del Ala número 11.

Pasados unos meses y con todos los aviones ya recepcionados en Manises, se vió confirmada la necesidad de operar formando dos escuadrones. El 28 de octubre de 1971, se creaba el 112 Escuadrón. Los aviones que hasta aquel momento habían volado formando el 101 Escuadrón, se dividían ahora en dos, pasando meses más tarde (septiembre 72) los números de cola impares a formar parte del 111 Escuadrón, y los pares del 112. Y todo ello teniendo en cuenta que en mayo se había constituido el Ala número 11.

El 2 de noviembre de 1972, se variarían los indicativos radio, siendo el del 111 Dólar y el del 112 Rublo (y no Gamo como anteriormente), que son los que siguen empleándose en la actualidad.

EL DIA A DIA

DE esta forma, a finales de 1972 quedó asentada la orgánica con la que operaría el Ala número 11. Con el paso del tiempo los Planes de Instrucción se fueron mejorando y el número de misiones diferentes se fue ampliando. A mediados de 1973 (el 7 de junio) se empiezan a experimentar las bombas españolas de 500, 375 y 125 Kgs., que hoy, junto con las de 250 Kgs, son las de dotación de la Unidad. El 5 de enero de 1974, dos pilotos se trasladan a Estrasburgo, pues se estaba considerando el modelo M-IIIIR, que luego no fue adquirido.

Es sin embargo a primeros de los 70, cuando el Ala adquiere su conciencia plena de defensa aérea, como continuación de los tiempos de los dos Escuadrones de Sabres. Con algunas



Pilotos que hicieron el curso de M III en Francia. De pie: Cpts. Palacin, Juberias, Guil, Cte. Parés, Cpts. Guallar y Negrón. Agachados: (a continuación del traductor), Tte. Col. Rodríguez y Cpt. Gallarza.

oscilaciones, el 60-70% de sus salidas eran Aire-Aire: Scrambles, Interceptaciones, Combate, Tiro. El radar de abordo era un gran salto hacia adelante. Todo ello nos hacía trabajar en abierta camaradería con los "Picos" y, desde 1977, directamente con el C.O.C. En definitiva con el Ala de Alerta y Control, que tanto esfuerzo nos ha dedicado y con la que nos une un especial afecto. Los controladores saben bien de las llamadas de los reactores de nuestras Unidades pidiendo "Flight Follow" en multitud de ocasiones.

Pero era en la "barraqueta" —como familiarmente llamamos, de forma un tanto valenciana eso sí, a la instalación del servicio de alarma— donde se vivía más de cerca "la misión encomendada". Todos nos hemos sentido orgullosos e impresionados a la vez, de estar junto a nuestro avión durante las 24 horas del día, para salir a por cualquier avión extraño que entrase sin autorización en nuestro espacio aéreo de control.

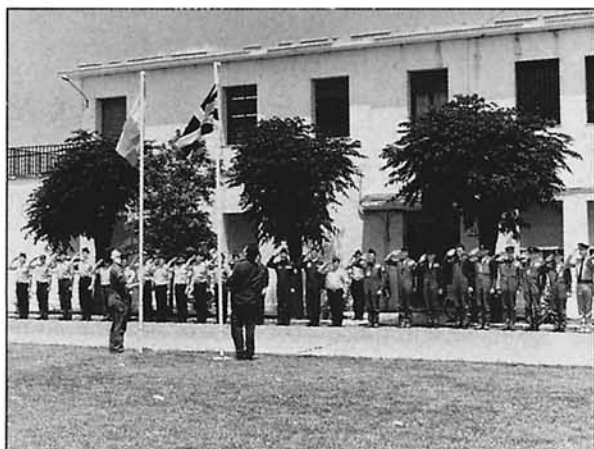
Hoy se conservan en la Unidad seis libros de Alarma, referencia oficiosa donde los pilotos relataban sus días y sus vicisitudes del servicio permanente de defensa aérea. Son exactamente 1.582 páginas que reflejan momentos alegres, tristes, de euforia y de abatimiento. Son muchos años de servicio a España que han quedado registrados, unas veces con gracia y otras con algo de mal humor, donde los excelentes dibujos de Ibarreta o Núñez, por citar a dos de los "artistas", hicieron historia, y donde puede verse que más de un manisero pasó dedicado a este servicio más de un año entero —sumando todos los días— de su vida. Hoy muchas de las mejores plumas que en estos libros escribían, ya no vuelan con nosotros. Y hoy también, nuestra Unidad tiene otros cometidos distintos que la tienen parcialmente alejada de las misiones de defensa aérea, y vemos como nuestra familiar "barraqueta" duerme un especial letargo.

EL ANECDOTARIO

PERO no sería justo repasar a zancadas la historia de nuestro avión y de su gente sin citar algunas de las anécdotas, que más de uno ya habrá oído contar varias veces. Así pues, acomodaos, y concededme unos minutos para contaros algo de la trastienda.



Integración con el pueblo valenciano. Fallera Mayor e Infantil de la Falla Cádiz-Denia, tan relacionada con la B.A. de Manises.



Arriba, a la derecha, NATO Squadron Exchange. En este caso con la R.A.F.

Cuando las circunstancias se ponen en contra (1977).



Historia 1.ª: Te acordarás Carlitos, que allá por el 79 coincidimos tú y yo en Nancy, junto con otros cuatro "pilotillos" del Ala, en una de las periódicas prácticas de simulador de vuelo. Uno de los instructores, francés, nos invitó a dar una vuelta por la ciudad y a cenar en su casa. Andando por las calles, tú recordaste que tenías que entrar en una farmacia a comprar algo que por aquel entonces no se podía comprar en las farmacias españolas. Era un encargo que alguien te había hecho. Buscamos una farmacia vacía, y ¡ja dentro! Todavía me estoy preguntando cómo aquella señora que nos atendió, podía tener tanta variedad y cantidad. Los puso todos en el mostrador. Creo que le preguntaste de todo, sobre todos y cada uno de los modelos. Y la farmacia se fue llenando de gente. Hasta el señor del sombrero verde nos aconsejaba, ¿te acuerdas? Fue prodigioso porque la farmacéutica no hablaba español, pero es que tú Carlitos, ¡¡no hablabas francés!!

Historia 2.ª: Esta vez —también en Francia— uno de los pilotos le había declarado la guerra al idioma de nuestros vecinos. Hombre de enorme experiencia en vuelo, había decidido que su capacidad podía emplearse en cosas mejores que aprender francés. Vaya, que se negaba en redondo. No pasaba nada. Cuando quería algo, nos lo decía, y uno de nosotros traducía. Aquella mañana, bajamos a desayunar. Nos dijiste lo que querías tomar. Y todos al unísono dijimos que ni hablar. Que eso te lo pedías tú mismo. Nada, no hubo forma. Te tuvimos que pedir aquello tan complicado de decir en francés. Aquella mañana, Chano, desayunaste ¡un croissant!

Historia 3.ª: En 1979 recibimos por primera vez en Manises a los Harrier de la Armada. Teníamos curiosidad por saber cómo sería aquella extraña mezcla de un marino por los aires, en un avión de combate. Resultaron ser unos magníficos compañeros y unos excelentes pilotos. Os puedo asegurar que aún hoy continúan buenas amistades, que por aquel entonces comenzaron,

¿verdad Arcusa? Pero al principio tuvimos ciertos problemas con la fraseología. Todavía recuerdo cuando aquel teniente de Navío nos preguntó: "¿vosotros pineais antes o después de tractorar?". Con sorna alguien dijo que dependía de la bajamar. Poco a poco se acostumbraron a decir "quitar las pinzas" y "remolcar" el avión. Lo que siguen teniendo es esa mala costumbre de tomar y despegar en vertical. ¡Qué locura!

Historia 4.ª: Y otra de barcos (¡Perdón!, de buques). Era una de las primeras misiones de tiro naval que se hacían. Por la radio, llama el controlador, un capitán del E.A. embarcado:

- Rublos, ¿que si os queda combustible para hacer una última pasada de cámara?
- Afirmativo, sin problema.
- Pues mira, me dicen que como es la meridiana van a aprovechar para caer a estribor, así que teniendo cuidado con la cofa que paséis por la amura de babor.
- ... Uhmm... (?) estoo, ... Los Rublos, por problema de combustible, proceden a Valencia desde presente posición.

Camino de Valencia y en frecuencia de escuadrón:

- Dos de uno.
- Adelante.
- Oye, estribor es la derecha, ¿verdad?
- ... puesss.

Nota: Ahora ya sabemos que estribor es la derecha. Bueno creo. Pero tomar en vertical, sigo diciendo que es una barbaridad.

Historia 5.ª: Fue en 1984. Estábamos en Grazzanise (Italia) para un intercambio de escuadrones. Os lo podéis imaginar, entre latinos. No había mucho tráfico pero creo que con cuatro aviones saturábamos la frecuencia. Era delicioso, despegar diciendo "Requesting clearance for take off", y volver diciendo "Copiato. Pista due, quattro. Grazie". Pues bien, recuerdo que un día, después de volar charlábamos con una cerveza en la mano (corrijo, con muchas cervezas en la mano), y entendimos algo así como que lo mejor de aquella base eran los búfalos. Con unas cuantas cervezas más nos convencieron de que efectivamente, lo mejor eran los búfalos, o más exactamente, las búfalas. Recordarás amigo Quilis, aquel paseo entre el rebaño de búfalas de los alrededores de la base, de cuya leche salía la famosa mozzarella de las pizzas. No sabíamos si eran reales o que la cerveza italiana era muy fuerte. Eran reales. Surgió la idea de llevarnos un ternero de búfalo a España. Con la inestimable ayuda de los pilotos del Aviocar (siempre nuestros destacamentos son gracias a la inestimable ayuda de nuestros amigos del MATRA, pero éste, más), conseguimos meter al "bufalino" en el avión. El viaje de vuelta fue un mar de dudas. Aquello podía acabar en 14 días (de pabellón, claro) o en un pantagruélico guiso de búfalo. Quiso la fortuna y —sobre todo— la benevolencia del coronel que el animalito encontrara acomodo en terrenos de la granja de la Base, aunque eso sí, sin ser inventariado, y sin más "consecuencias" para sus progenitores. La vida de "El Bello Paolo" que era como le habíamos bautizado, debía ser triste y aburrida, tanto que decidió morirse a los pocos días. Creo sinceramente que somos la única Unidad de la OTAN que después de un intercambio de escuadrones se trajo de recuerdo un búfalo vivo. (En Manises somos así).

En fin, seguro que a más de un antiguo manisero se le ocurrirán muchas anécdotas más, como la del día que le convencimos a "el Subi" para que se fuese al USS Forrestal con el chaleco salvavidas —por si se hundía—; o la de aquel otro que en la base francesa de Orange preguntó por la calle que llevaba al "Pavillón" (de Oficiales) y le mandaron "pa Avignon". Pero claro, aquí no podría contarlas todas. Recobremos pues la compostura y volvamos al serio relato de "la plancheta" en el Ala número 11.

EN LA ACTUALIDAD

EN los casi veinte años de Mirage III en España, han pasado por la Unidad multitud de personas, que en mayor o menor medida han entregado su esfuerzo y su cariño para conseguir un Ala mejor. Gracias a ellos recibimos el Primer Premio de Seguridad de Vuelo, e innumerables felicitaciones colectivas, así como una excelente calificación operativa. Enseñamos nuestro "Vista, Suerte y al Toro" por diferentes países de la OTAN, por Marruecos y por Argentina. (¿A que no sabíais que algunos de nuestros pilotos llegaron a volar el Mirage III argentino e incluso uno, estuvo agregado en 1984 al escuadrón Dagger, que tanta gloria había alcanzado en

la Guerra de las Malvinas?). De todo este personal, y más concretamente de los 113 pilotos que han volado el C-11 —como conocemos a nuestro avión—, quiero recordar muy especialmente al capitán Barcala y al teniente Cembranos. Ellos van a estar siempre con nosotros, para que tengamos presente que supieron dar por la Unidad su bien más preciado, su vida.

Con el transcurso de los años hemos ido variando nuestras tácticas, tanto de aire/suelo como de aire/aire, hemos participado en tal cantidad de ejercicios que me extendería demasiado en citarlos, y hemos creado, en definitiva, un ambiente en el que "el trabajo bien hecho" es la común aspiración.

Por otra parte, la ciudad de Valencia ha querido sentir como algo muy suyo a la Base Aérea de Manises, y bastaría considerar las innumerables referencias en los medios de comunicación, sobre todo con ocasión de catástrofes naturales, para comprender que la relación entre estas gentes y nosotros es algo más que mero protocolo. Posiblemente los lazos de unión con la Falla Cádiz-Denia sean una muestra palpable de lo que os digo, o las veces en las que hombres, ya mayores, solicitan volver a Jurar Bandera ante la misma Enseña de hace muchos años. Así la Asociación de Veteranos de Aviación que preside Don José Villodres, nos hace recordar con frecuencia lo que el Ejército del Aire significa en esta región de España.

Pero al margen de sentimientos personales, lo cierto es que con el paso de los años, el avión se ha ido quedando anticuado (se dice obsoleto, ¿verdad?), y cuando la posibilidad de adquisición del FACA se hizo patente, negros nubarrones se ciñeron sobre el Ala número 11. Había que dar paso a nuevas tecnologías, a nuevas posibilidades operativas. Y a nuestro avión, que todavía se encontraba en excelente estado, se le iba a cortar su cordón umbilical: la cadena de repuestos. ¿Qué pasaría? ¿Vendría el nuevo FACA a Valencia? Poco a poco nuestra máquina fue acusando la falta de piezas. Día a día se nos empezaba a morir. Un magnífico avión, bien mantenido, que podía dar aún mucho juego. Y lo iba a dar.

La decisión política de reducir drásticamente el número de F-18 que se adquirirían, supuso la revitalización de nuestra querida "plancheta". Había que mantener el material como fuera, y así pasamos una mala temporada. Pero pronto volvieron los repuestos y ya hemos alcanzado casi las setenta y cinco mil horas de vuelo, se han conseguido niveles de actividad similares a los de antaño y hoy los hombres del Ala, tienen una nueva esperanza. Su nombre: el Programa de Modernización del Mirage III. Pero este programa es el futuro, y en estas líneas, sólo os he querido contar "la breve historia del Mirage III en España". Os invito pues, a leer los siguientes artículos de este Dossier, en los que podréis conocer mejor uno de los programas más importantes que está llevando a cabo nuestro Ejército del Aire. ■



En 1987 se alcanzaron las 70.000 horas en material C-11.