



**A**UNQUE han sido muchos los que han estado luchando por retrasar la despedida definitiva del Mirage III este inevitable momento ha llegado y uno de los más legendarios aviones de la Aviación de Combate va a dejar de formar parte de nuestro Ejército del Aire después de haber ostentado durante veintidós años un protagonismo especial obtenido gracias al trabajo cotidiano, anónimo y en ocasiones heroico de los hombres que han tenido la suerte de

## Adiós *Plancheta,* adiós

**JOSÉ TEROL ALBERT**  
*Capitán de Aviación*

estar al lado o a bordo de este avión único e irrepetible.

### EL PASADO

El 20 de junio de 1970 tomaban tierra en la base aérea de Manises los primeros MIRAGE III EE adquiridos por el Ejército del Aire en lo que había sido una decisión revolucionaria pues suponía la apertura de la fuente francesa de suministro de material aéreo. El pedido inicial y que poste-



*El índice de disponibilidad de los Mirage III ha sido siempre un factor de sana envidia por parte del resto de las unidades.  
Fotos J.Terol*





Ala 11 y Mirage III dejarán de formar una idea indivisible a partir de junio de 1992. Foto J. Terol.



El lema "Vista suerte y al toro" encierra una tradición, curtida en combate en alguno de los escenarios más legendarios de la historia.  
Foto J. Terol.

riormente se confirmaría como definitivo incluía 24 cazas y 6 "doble mando" que en algunos casos provenían del inventario de la propia "Armée de l'Air". Los aviones franceses se encuadraron dentro del Escuadrón 101 y posteriormente en el 103 y durante algún tiempo compartieron el aparcamiento valenciano con los veteranos Sabres que por aquel entonces acumulaban más de 140.000 horas de vuelo. En mayo de 1971 se crea el Ala 11 compuesta por los escuadrones 111 y 112 y en junio de 1972 ambos escuadrones se encontraban con su dotación de aviones al completo. Desde entonces hasta nuestros días han sido muchos y muy importantes los hitos que ha ido marcando la andadura del Mirage III vestido con la escarapela española; recordemos su despliegue en El Aïún, la utilización de los aviones biplaza para soltar a los primeros pilotos entrenados en España del Mirage F-1, la revisión de tercer escalón ("Gran Visita") en 1978 y naturalmente las dos

características singulares que han definido

por encima de cualquier otra la actuación de estos aviones en los cielos españoles: Un altísimo índice de disponibilidad y un grado de seguridad en vuelo sólo superado por el F-104, si bien desconocemos con exactitud si en algún momento el rendimiento operativo del avión americano pudo llegar a ser comparable con el obtenido por el avión francés.

## VOLANDO

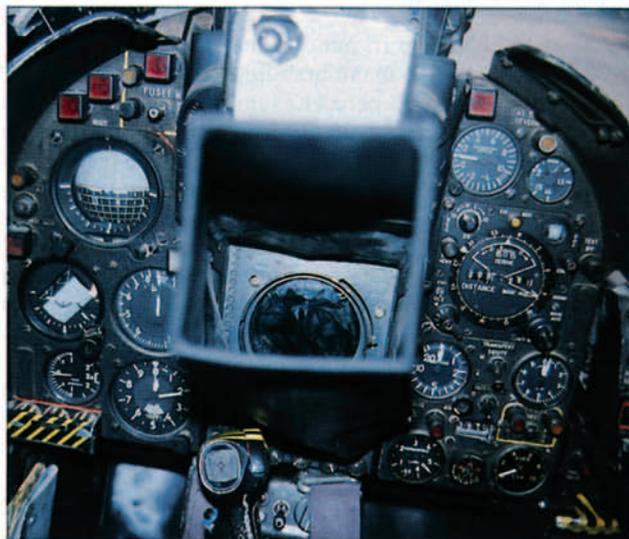
Para aquellos que no hayan tenido oportunidad hasta la fecha, y que por lo tanto no podrán hacerlo en el futuro, de volar en el Mirage III, vamos a intentar describir la personalidad de este avión desde el punto de vista del piloto.

Si hay alguna palabra que defina perfectamente a la "Plancheta", apellativo cariñoso que recibe el avión francés, es "diferente" ya que este avión sorprende desde cualquier punto de vista al piloto recién incorporado a Manises, independientemente de cual haya sido su currículum aeronáutico. La cabina es pequeña, muy ajustada, en donde todo está cerca y con el espacio disponible exclusiva-



*Formación de Mirage III sobre aguas del Mediterráneo. Foto J. Terol.*

mente para el piloto lo que proporciona una sensación única de acoplamiento al avión, si bien maniobras como el desplegar un mapa dentro de la cabina requieren un entrenamiento especial si no queremos accionar de forma inesperada más de un interruptor que en este caso prescinden de las indicaciones "ON-OFF" sustituidas inevitablemente por "ARRET-MARCHE". Algo que llama especialmente la atención es el desorden en la distribución de los mandos e instrumentos, algo que podríamos definir como el sistema "anti-HOTAS" en el que para utilizar algunos sistemas del avión hay que actuar interruptores situados en tres paneles diferentes, y en donde los pilotos de gran estatura tienen que apartar su rodilla izquierda cada vez que deben consultar .... ¡el altímetro!. La visibilidad exterior no es óptima aunque es un avión que permite llevar el asiento en cualquier posición de altura sin



*El "despacho" del piloto de Manises. Foto J. Terol.*

que dicha visibilidad se vea excesivamente afectada. Un aspecto desagradable de la visibilidad es la nula capacidad de ver en el sector delantero del avión volando en lluvia lo que hace que los pilotos del Ala 11 sean auténticos especialistas en aterrizar "de ladillo" en aproximaciones en tormenta.

El despegue es un punto crítico a la hora de volar el Mirage III, la ausencia de flaps y su discreta relación empuje/peso hace que el avión se vaya al aire en una situación siempre precaria a casi 30 Kts. después de la velocidad de rotación y tras haber recorrido un tramo de pista que al piloto siempre le parece excesivo (porque realmente lo es). Otra curiosidad en el despegue es la tendencia a reventar las ruedas del tren principal en el momento de la rotación por sobrecarga en el peso (recordemos que este avión empieza a volar pasado algún tiempo después de rotar) lo que sitúa al piloto en una situación nada apetecible. Una vez en el aire el avión tiene una gran personalidad que le viene dada por su ala en delta gracias a la que dispone de una capacidad de aceleración superior a la de sus aviones contemporáneos e incluso alguno de posterior generación.



*El barracón de alarma, testigo permanente de la compañía mutua que se daban avión, mecánico y piloto. Foto J. Terol.*



*Los maniseros: una forma especial de entender la aviación de combate. Foto J. Terol.*

El Mirage III nunca se ha caracterizado por su maniobrabilidad en combate cerrado pero el asumir esta característica desde un principio hace que el piloto de Manises se base para combatir más en el óptimo rendimiento del motor a alta cota y muy alta velocidad que en los amplios radios de viraje de las maniobras cerradas incluso a baja velocidad, si bien no hay que olvidar que siempre ha habido quien se ha caracterizado por volar la "Plancheta" en el límite de su envolvente de vuelo por sustentación, lo que ha sorprendido a más de un enemigo confiado o al propio piloto al acabar en una siempre inoportuna barrena.

La acrobacia es amplia y no requiere una coordinación especial, únicamente a elevados ángulos de ataque su elevada cuerda alar aconseja olvidarse del mando de alabeo con el fin de evitar que las sombras aerodinámicas sobre las superficies de mando proporcionen algún "campanazo" fuera de programa. El vuelo invertido es estable y no tiene una dificultad especial mientras que la velocidad

cero requiere un poco de atención pues hay que ayudar al avión con una salida lateral honrosa (noble) y evitar males mayores como el resbale de cola. En vuelo instrumental se agradece especialmente la "boule", unión de horizonte artificial y rosa de rumbos, que evita un salto en la comprobación cruzada, aunque la situación lateral de ésta y la extraña disposición de los instrumentos básicos en columna no evita precisamente la aparición de vértigos en el piloto, en especial si se está trabajando con el radar. Al igual que en la aviación naval el momento más interesante del vuelo en el Mirage III es la toma de tierra; de nuevo la ausencia de flaps se hace sentir y la aproximación se hace a casi 200 Kts. con poca sustentación y con el motor "agarrado", pues de otra forma el avión se cae descaradamente. Una vez en el suelo hay que parar y en ocasiones no es tan fácil pues se requiere que tanto el sacar el paracaídas, realizar la frenada aerodinámica y aplicar los frenos (ya por debajo de 150 Kts.) se haga de forma sucesiva pero muy coordinada si no queremos acabar en la barrera de frenado, y ha habido quien la ha enganchado a 155 Kts.

## LOS MANISEROS

Hubo quien dijo que el Ala 1-1 es una unidad de hombres, no de aviones; por ello vamos a intentar describir la idiosincrasia de los hombres que durante veintidós años se han caracterizado por una forma especial de comportarse y trabajar mientras manejaban o reparaban una herramienta de trabajo tan especial como el avión francés. Nos remontaremos en el tiempo hasta 1955 año en el que se crea el Ala nº 1 auténtica "culpable" de la forma de ser de los maniseros. Fue ésta una unidad especial donde el trato perso-

nal entre sus miembros era un capítulo mimado en el quehacer diario y donde la vocación aeronáutica de los pilotos y la profesionalidad de los mecánicos fueron siempre tarjeta de presentación allá donde fueran; y es que para pertenecer a la famosa Ala nº 1 de Manises no bastaba con estar destinado en ella sino que había que ser aceptado e integrado en un colec-

tradición heredada, una calidad humana fuera de serie y la más sofisticada tecnología del momento fueron los pilares básicos sobre los que se formó el Ala 11. A partir de ellos y a lo largo de una andadura de más de veinte años los maniseros han sido reconocidos por su profesionalidad (recordemos la justa fama de los controladores de GCA) y conocimiento

de miembros de la unidad sean valencianos y así el "Bon dia" sea saludo normal entre pilotos y controladores. Cualquiera que haya visto Manises habrá visto el esfuerzo que realizan los hombres del Ala 11 para que nadie se sienta extraño allí; su interés por solucionar los problemas ajenos les ha hecho ser conocidos como unos extraordinarios anfitriones. Has-



*La acrobacia fue siempre una afición intrínseca en los pilotos del Ala 11. Foto J. Terol.*

tivo cuyas pautas de comportamiento eran inflexibles además de ejemplares. Con la llegada de los Mirage en 1970 no se produce una ruptura con el pasado, muy al contrario existe una época de transición en la que por "ósmosis" el personal del avión francés asume como propias virtudes que con el tiempo harían completamente suyas y que hasta entonces se habían cultivado en el mundillo del Sabre. La unión de una larga y consolidada

del avión (pocos mecánicos conocen tan detalladamente los secretos de "su" avión como los del Ala 11); y en el caso de los pilotos por su infinito amor al vuelo. Existe otra característica que sorprende cuando se descubre, especialmente en nuestros días, y es el gran cariño e incluso admiración que se tiene por esta unidad entre los habitantes de la tierra cuyo cielo custodia, a lo que ha contribuido el hecho de que un gran número

ta aquí un rápido recorrido por las características de un grupo de profesionales que para muchos han sido ejemplo de dedicación y entrega a la misión encomendada.

## LOS MOMENTOS

No quedaría completa esta crónica si no recordáramos alguna de las innumerables anécdotas que se han dado en el cotidiano vivir del Ala

11 y alguno de cuyos protagonistas van a quedar en el anonimato refugiados en la desastrosa memoria del autor.

Aunque el Mirage III no es un avión idóneo para la acrobacia o el vuelo de exhibición, siempre hubo en Manises quien cultivó de forma especial esta parcela del vuelo de combate y así fueron famosas las exhibiciones en solitario del entonces Capitán Carretero quien en homenaje a sus compañeros de la patrulla acrobática del Sabre utilizaba en sus exhibiciones el indicativo ASCUA 01. También existió una patrulla "amateur" formada por Carretero y Poyo (los dos jefes de escuadrón en un doble mando), Romero, Galocha y Victoria. Le cupo al Ala 11 la satisfacción de realizar el que creemos ha sido el primer y único tonel de una formación de nueve aviones; sucedió al regreso de un ensayo para un desfile cuando el jefe de la formación (Carretero, ¡Como no!) decidió gastar el combustible restante moviendo el rombo de nueve aviones en las proximidades del Saler, al observar que todos aguantaban los ocho lentos "se le fué la mano" y completó un tonel lo que tras algunos segundos de silencio fué contestado con un anónimo "¡Que machada!", a lo que siguió ... otro tonel.

Los frecuentes viajes a Francia de los pilotos de la unidad para realizar

prácticas de simulador en bases de aquel país han sido fuente inagotable de curiosas experiencias además de contribuir decisivamente a la fama de "señoritos" que los maniseros siempre han disfrutado o sufrido pues entre otros detalles podemos citar el hecho de que nadie sabe como lograron el viajar siempre en primera clase de Iberia. La excesiva soltura de algunos pilotos con el idioma francés logró que hubiera quien después de solicitar una botella de "Champagne" acabara con una de Champú, o quien no pudiera saborear un delicioso "croissant" porque no sabía como se decía en francés. En una de las salidas al extranjero los maniseros del grupo no salieron de su asombro cuando camino del balneario de Gestalgar se encontraron con la frase "Ibarreta vuela poco", siendo el susodicho un personalísimo piloto del Mirage III conocido internacionalmente (nunca mejor dicho) por la citada frase reivindicativa.

No han faltado algunas "hazañas" aeronáuticas en la historia de la unidad y así recordamos una emergencia que se repetía constantemente cuando los aviones rompían sobre la pista 13 de Manises y en ese momento se encendía la luz de fuego en el motor. Tras semanas de estudio por parte de los hombres de Seguridad en Vuelo se descubrió que era el



Sol el que iluminaba el panel instrumentos y hacía "encenderse" dicha luz. En una de las pistas de rodaje existía un matorral cuyas ramas rozaban ligeramente los planos de los aviones; en una ocasión una de las ramas se enganchó en un plano y cuando el avión aparcó en la línea los sorprendidos mecánicos miraban con asombro al piloto quien naturalmente no dió ninguna explicación sobre su vuelo a "muy baja cota". No tan divertida fué la experiencia del piloto que en unas prácticas de bombardeo rasante golpeó con un plano la torre de control del polígono y que milagrosamente logró recuperarse en la base "casi" sin novedad



La "Super Plancheta", una idea que nunca se convirtió en realidad a pesar de los esfuerzos de muchos. Foto J. Terol.



La hora del relevo ha llegado. Foto J. Terol.

y con un pedazo menos de avión; o la de aquel otro que tras haber salido de "scramble" y haber realizado una misión rutinaria de reconocimiento de traza regresó a la base sin un misil y sin que él mismo tuviera una explicación de lo sucedido. Dentro del capítulo de sucesos inexplicables citaremos el de aquel avión que volvió a la base con una grave emergencia en el motor tras haber ingerido un tornillo cuando volaba en una formación de tiro aire-aire a 15000 pies. Los comienzos de la Guerra Electrónica no fueron fáciles y más de un manisero se recordará a sí

mismo cortando las tiras de "chaff" con papel de estaño para ser lanzadas desde los aerofrenos metidas en bolsas de ... El Corte Inglés. Pero no han sido únicamente los hombres del Ala 11 los protagonistas de las historias memorables de Manises; sus asiduos compañeros de la 8ª Escuadrilla de la Armada se hicieron famosos en sus primeras visitas cuando tras tomar tierra solicitaban autorización para abandonar por la "primera izquierda", lo que ningún controlador podía imaginar es que en una toma vertical la "primera izquierda" es la primera de verdad.

## DESPEDIDA

Y llega el momento del adiós. Detrás quedan infinidad de momentos, horas, días y años de trabajo y dedicación constante cuyo resultado final ha sido la frecuentemente nombrada y bien conocida íntima satisfacción del deber cumplido. También quedan las vidas de dos pilotos, Barcala y Cembranos, ya convertidos en eternos voladores y ejemplo para todos. Se vá la *Plancheta* y es sustituida por su hermano el Mirage F-1; a partir de este momento comienza una nueva etapa de ilusión y trabajo bajo el lema: "Vista, suerte y al ... F-1" ■