



Mirage F1 (C-14) 1970/1975>700 / 73 - 92



Hubo en España 91 Mirage F1 en total: 73 unidades originales (45 F1 CE, 22 F1 EE y 6 F1 BE); cinco unidades compradas a Francia de segunda mano y 13 unidades compradas a Catar también de segunda mano. Este avión es designado localmente como C.14. Se convirtieron 51 monoplazas y cuatro biplazas

parcialmente a la versión F1M. Las últimas ocho unidades en servicio fueron dadas de baja a mediados de 2013.

El Mirage F1 en el Ejército del Aire español

Comenzó a volar en España en **1975** tras la incorporación al inventario del Ejército del Aire. Esto sucedió nueve años después que el primer prototipo de este aparato realizara su primer vuelo el 23 de Diciembre de 1966. Inicialmente la principal misión de este aparato es la de interceptor «todo tiempo» a cualquier altitud, aunque de inmediato se desarrollaron sus capacidades para ataque al suelo.

Sus características son

avión de **ala alta en flecha y diedro negativo**.

Su planta de potencia es turborreactor **SNECMA Atar 9K-50**.

En cuanto a la aviónica este aparato incorpora un **radar de control de tiro Thompson-CSF Cyrano IVM**. **Tacan** LMTsparo Thomson-CSF. Sistema de interceptación remota, IFF LMT NR-AI-4-A, generador trieje, navegación inercial INS Sagem Uliss 47, computadora central digital de datos de navegación y combate

Durante todo el tiempo que ha permanecido en servicio ha sufrido unas **cuantas modernizaciones para adaptarse a las nuevas tecnologías**, mantener el personal entrenado, la flota activa, y con capacidad ofensiva, hasta que un número crítico de EF-2000 estuvieran operativos.

Su **armamento consiste en dos cañones DEFA 553 de 30mm** con 135 proyectiles por cañón, y cargas externas hasta un máximo de **6300 kg**. Dicha carga puede repartirse entre un pylon ventral con capacidad de 2100 kg (4630 lb), dos soportes sub-alaes con capacidad de 1300 kg



(2866 lb) c/u; dos soportes externos con una capacidad máxima de carga de 550 kg (1213 lb) c/u, y dos railes para misiles AA en la puntera alar con una capacidad máxima de carga de 150 kg (331 lb) c/u. Entre el armamento homologado y en uso por el EdA se encuentran los **misiles aire-aire Matra 550 Magic, AIM-9 Sidewinder y Matra Super 530F-1**, hasta 14 bombas de 250 kg, 30 bombas «antipista» o 144 cohetes Thomson-Brandt.

Además, para autodefensa cuenta con **dos dispensadores de chaff y bengalas** en los laterales traseros del fuselaje.

Bases y Unidades:

El Mirage F1 español durante su vida operativa ha estado asignado a diversas unidades y sus respectivas bases operativas.

En la Base Aérea de **Los Llanos (Albacete)**, sede del **Ala 14**, se formaron los dos escuadrones: 141 Escuadrón el 18 de junio de 1975, y el 142 Escuadrón el 1 de abril de 1980.

En las Islas Canarias se formó el **462 Escuadrón** basado en **Gando (Gran Canaria)**, mientras



que en 1994 también pasaron temporalmente a formar parte del **Ala 11 de Manises**.

Modernizaciones

La última y más importante modernización que se efectuó a la flota de F1 fue encarada a partir de 1996 por las empresas Thomson-CSF Detexis, SABCA, ATE y CASA.

Los siguientes equipos se integraron en las aeronaves monoplasas para llevar la flota en servicio al estándar Mirage F-1M:

Ordenador de misión digital

Cámara de video (para debriefings)

Módulo de inserción de parámetros MIP y transferencia de datos MTD/PDS (o sea, el sistema de cinta portátil que llevan los pilotos al avión en la que han introducido previamente desde PC todos los datos de misión, armas, objetivos, etc.). Lo que permite a las tripulaciones disponer del Sistema Integrado de Planificación de Misiones Aéreas (SIPMA).

El radar Cyrano IVM fue modificado para designar objetivos en tierra.



Cockpit compatible con NVG (gafas de visión nocturna), nuevos HUD, UPFC (pantalla bajo el HUD) y pantalla multifunción SMD-54S.

Unidades de **navegación inercial giro láser IRS y GPS**.

Radio altímetro.

Sistema HOTAS (Hand On Throttle And Stick).

Nuevo IFF/SIF NRAI-7C Mode 4 Crypto.

Nuevos sistemas de comunicaciones UHF con capacidad Have Quick II.

Y en los que aun no lo tuvieran, los **lanzadores de chaff/bengalas** AN/ALE-40 y RWR AN/ALR-300V2R.

Un magnetoscopio

En las máquinas biplazas no se consideró necesario hacer todas las modificaciones que incorporan los monoplazas. Principalmente se ajusto el layout del cockpit y solo se incorporaron los siguientes equipos:

RWR AN/ALR-300

Radios UHF con capacidad Have Quick II.

IFF/SIF Mode 4 Crypto.

Todos los datos refieren al Mirage **F1C**.

Dimensiones:

Longitud: 15.23 m

Altura: 4.50 m

Envergadura: 8.40 m

Pesos, combustible y cargas:

Peso en vacío: 7400 kg (16314 lb)

Peso normal de despegue: 10900 kg (24030 lb)

Peso máximo de despegue: **16200** kg (35715 lb)

Combustible (interno): 4300 l

Combustible (externo): hasta un depósito lanzable de 2200 l y dos depósitos lanzables de 1130 l cada uno

Armamento: **6300 kg** máximo

Prestaciones:

Motor: **SNECMA Atar 9K-50**



Empuje: en seco **5025 kg**, con post combustión **7200kg**.

Máxima velocidad nivelado (en altura): Mach 2,2

Dassault Mirage F-1 Biplaza



Antonio utrilla