



Dassault Mirage III

Interceptador/ caza de ataque

Francia/1961

“La serie de cazas interceptores y de ataque Dassault Mirage III resultó un éxito comercial para la compañía francesa gracias a la publicidad bélica realizada por Israel durante la Guerra de los Seis Días de 1967.”



El ejemplar que se muestra en el Museo del Aire fue incorporado en 1996 a Cuatro Vientos

La línea de cazas supersónicos Mirage III demostró ser un producto popular durante las décadas de la Guerra Fría, donde la velocidad Mach 2 era una característica importante de muchas aeronaves. Se fabricaron más de 1400 unidades en Francia y en el extranjero, y a partir del mismo diseño original surgieron numerosas subvariantes y plataformas de prueba.

Este avión de ala delta fue un sistema revolucionario para su época y se hizo aún más popular gracias a su desempeño en combate en manos israelíes durante la Guerra de los Seis Días de 1967. Si bien fue retirado de la mayoría de las principales potencias aéreas del mundo, el Mirage III aún conserva una presencia, aunque reducida, en los inventarios de algunas fuerzas aéreas selectas (2013).



Fundada en 1929 por Marcel Dassault (nacido como Marcel Bloch) y con sede en París, Francia, la compañía Dassault Aviation surgió de la devastación de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) para convertirse en una de las principales empresas de aviación de Europa. En 1952, el gobierno francés requería un nuevo interceptor supersónico ligero para contrarrestar la amenaza que representaban los bombarderos y cazas soviéticos con capacidad nuclear.

Dassault respondió con su concepto "Mystère-Delta 550" (M.D. 550), que utilizaba un monoplaza, bimotor y ala delta con una sola aleta de cola vertical. La aeronave estaba propulsada por dos turborreactores con postcombustión Armstrong Siddeley MD30R Viper británicos, apoyados por un propulsor de cohete. El M.D. 550 realizó su primer vuelo el 25 de junio de 1955.

Posteriormente, el M.D. 550 evolucionó hasta convertirse en el concepto "Mirage I", con una superficie alar rediseñada. Este modelo realizó su primer vuelo en noviembre de 1956 y alcanzó una velocidad máxima de Mach 1,6. Si bien era prometedor desde el punto de vista del rendimiento, el Mirage I no era un producto militar realista, ya que estaba diseñado para transportar un cañón interno, un depósito de combustible útil, un radar de interceptación a bordo y misiles externos. Por ello, Dassault optó por el concepto del "Mirage II", ligeramente más grande, aunque finalmente se abandonó definitivamente, dando paso al diseño del "Mirage III", de mayores dimensiones.

Basándose en el turborreactor alemán BMW serie 003 de la Segunda Guerra Mundial, el fabricante francés SNECMA desarrolló su propio turborreactor Atar 101G-1, y una sola instalación de este sistema impulsaría la nueva estructura del Mirage III. La estructura conservaba la configuración de ala delta vista en los prototipos anteriores y la única aleta de cola vertical con asiento para un piloto. El fuselaje era muy estilizado y aerodinámico, aprovechando al máximo la aerodinámica para alcanzar las velocidades de Mach 2 previstas para el interceptor francés.

El motor Atar desarrollaba unos 4.400 kg de empuje y ofrecía postcombustión para breves ráfagas de velocidad concentrada. El primer vuelo de un prototipo del Mirage III se realizó el 17 de noviembre de 1956, mientras que un décimo vuelo de prueba alcanzó una velocidad máxima de Mach 1,5. Las pruebas indicaron un flujo de aire turbulento a lo largo de las dos tomas de aire



semicirculares que aspiraban el motor Atar, por lo que se añadieron conos de choque ajustables a cada abertura. Con esta configuración revisada, el Mirage III alcanzó una velocidad de Mach 1,8.



Impresionado por el nuevo producto de Dassault, el gobierno francés procedió a encargarse el modelo para su servicio, lo que dio origen a la designación de preproducción "Mirage IIIA". Los aviones estarían equipados con el motor turboreactor SNECMA Atar

09B de 6.000 kg de empuje. El fuselaje se alargó ligeramente para albergar el sistema de radar de interceptación aérea Thomson Cyrano y se añadió un paracaídas de frenado para reducir el balanceo en pista al aterrizar.

El primer vuelo de un avión Mirage IIIA tuvo lugar en mayo de 1958 y el modelo alcanzó una velocidad máxima de Mach 2.2, cumpliendo así con la exigencia del gobierno francés de alta velocidad y convirtiéndose en el primer avión europeo en superar Mach 2 en vuelo horizontal.

Tras la limitada serie de preproducción del Mirage IIIA, llegó el Mirage IIIC, un interceptor monoplaza para todo tipo de clima, cuyo prototipo voló por primera vez en octubre de 1960. Estaba armado con dos cañones internos DEFA de 30 mm, equipado con el radar de interceptación Cyrano y con capacidad para misiles aire-aire. La Fuerza Aérea Francesa encargó varios ejemplares y complementó la gama con el Mirage IIIB, un avión de entrenamiento biplaza.

El Mirage IIIB incluía una segunda cabina para el instructor, carecía del radar y los cañones internos, y presentaba un fuselaje alargado. Las entregas de interceptores Mirage IIIC a las unidades francesas se realizaron en julio de 1961, y para entonces también se habían realizado pedidos por parte de Israel (Mirage IIICJ) y Sudáfrica (Mirage IIICZ). Los aviones de entrenamiento Mirage IIIB también estaban en servicio en las fuerzas armadas de Israel, Líbano, Sudáfrica y Suiza.



Aunque el montaje del interceptor Mirage IIIC se estaba convirtiendo en un éxito, El prototipo realizó su primer vuelo el 19 de mayo de 1967 con su morro alargado (que albergaba una instalación de radar simplificada), como una plataforma de ataque monoplace para todo tipo de clima. En total, se produjeron 582 unidades de este modelo, que fueron desplegadas por Francia, Bélgica, Egipto, Pakistán y otros países.

Debido a las restricciones políticas francesas que impedían la importación del Mirage 5 a Israel, los Mirage III israelíes se desarrollaron internamente hasta convertirse en el excelente "Kfir". En la Fuerza Aérea Francesa, el Mirage 5 se denominó Mirage 5F. Los Mirage 5 belgas se fabricaron localmente, y muchos clientes del Mirage 5 incorporaron posteriormente aviónica modernizada.



El Mirage 50 se convirtió en una variante polivalente equipada con el motor SNECMA Atar 9K-50, a la vez que se reconstruyó la estructura del Mirage 5. Un prototipo realizó su primer vuelo en 1979, demostrando la solidez del diseño. La clave del modelo residía en la integración de una pantalla de visualización frontal (HUD), un sistema de radar avanzado y una dinámica de vuelo mejorada (como el uso de alerones delanteros). La serie se ofreció en una versión modernizada bajo la designación Mirage 50M.

El Mirage IIIV fue otra variante del Mirage III, desarrollada como una versión profundamente revisada para servir como caza de despegue y aterrizaje vertical (VTOL) para la OTAN. Sin embargo, este modelo nunca fue adoptado por la OTAN y se fabricaron dos unidades, el primero de las cuales realizó su primer vuelo en febrero de 1965.

Entre los operadores actuales del Mirage III se encuentran Argentina y Pakistán. Países como Francia, España, Australia, Egipto y Venezuela han abandonado el Mirage III en favor de alternativas más modernas o debido a recortes presupuestarios forzosos.



Sudáfrica desarrolló el diseño francés, dando origen al Atlas Denel "Cheetah". Los Mirage III belgas se conocían como SABCA "Elkan".



Una de las principales razones del éxito mundial de la línea Mirage III fue su uso por las fuerzas israelíes durante la Guerra de los Seis Días de 1967, donde se convirtió en una plataforma de combate certificada. El éxito israelí contra los MiG enemigos fue ampliamente difundido y consolidó la posición del modelo en el mercado global, impulsando a su vez las ventas

de Dassault. Si bien su configuración de ala delta lo hacía lento en los giros, el caza sobresalía en otras áreas clave que lo convirtieron en un activo invaluable en el inventario de la Fuerza Aérea Israelí de la época.

Producción total: 1,422 Unidades

Fabricante: Dassault Aviation – Francia

Motor: 1 motor turboreactor con postcombustión SNECMA Atar 09C que desarrolla 13.228 libras de empuje.

Velocidad máxima: 1,312 mph (2,112 kph | 1,140 kts)

Techo: 65,617 ft (20,000 m | 12 miles)

Alcance operativo 1,000 miles (1,610 km | 869 nm)

Régimen de ascenso: 16,400 ft/min (4,999 m/min)

Tripulación: 1

Longitud: 48.4 f

Envergadura: 27,0ft (8,22m)

Altura: 14,8ft (4,50m)

Peso en vacío: 14,495 lb (6.575kg)

Armamento ESTÁNDAR: 2 cañones automáticos internos DEFA 552 de 30 mm.

OPCIONAL: Hasta 4000 kg de armamento externo que puede incluir (según la variante): 2 misiles aire-aire AIM-9 "Sidewinder" o 2 misiles aire-aire



Matra R550 "Magic". 1 misil aire-aire Matra R.530. 2 depósitos de combustible desechables Matra JL-100. 2 lanzacohetes (19 cohetes SNEB de 68 mm).

1 bomba nuclear AN 52 (solo para la Fuerza Aérea Francesa).

Variantes [+]

- M.D.550 Mirage - Designación del prototipo inicial; equipado con 2 motores turboreactores Armstrong Siddeley Viper de 2160 lb.
- Mirage II - Variante propuesta de mayor tamaño del M.D.550; abandonada.
- Mirage III - Variante prototipo equipada con 1 turboreactor con postcombustión Atar 101G-1. Mirage IIIA - Modelo de preproducción equipado con un motor Atar 9B de 13 228 lb de empuje. Mirage IIIB - Modelo de conversión para entrenamiento biplaza.
- Mirage IIIC - Modelo interceptor monoplaza.
- Mirage IIIE - Caza de ataque monoplaza.
- Mirage IIIR - Modelo de conversión para reconocimiento.
- Mirage 5 - Desarrollo posterior de la serie Mirage III.
- IAI Kfir - Mirage 5 fabricado bajo licencia israelí, equipado con un motor turbofán con postcombustión General Electric J79.
- IAI Kfir C2 - Modelo base Kfir mejorado, fabricado en Israel.

El Mirage III en España



A finales de los años 60 la defensa aérea de España recaía sobre los F-86F Sabre y un reducido número de F-104G Starfighter. La necesidad de incorporar nuevos aparatos y evitar los problemas de restricciones, como las ocurridas en la crisis de Ifni por parte de los Estados Unidos, llevaron al Ministerio del Aire a la adquisición del Mirage IIIEE. En 1970 entró en servicio el caza francés Mirage IIIEE

(24 IIIEE monoplazas y 6 IIIDE biplazas) para equipar el Ala 11 de Manises en Valencia. Unidad



depositaria del recuerdo de la Patrulla azul con su Distintivo de vista, suerte y al toro (Morato). Paso a ser denominado coloquialmente como "planchetas".

Considerado el vencedor de la guerra de los seis días cuando en junio de 1967 los israelitas acabaron con las fuerzas aéreas egipcias y sirias sin darles tiempo ni a despegar del suelo. Y más tarde en la de el "Yom Kippur" (1973), donde barrió a los Mig-21 egipcios, sirios e Iraquíes (se apuntaron más de 280 victorias aire-aire). Llegó a España en 1970 con aureola de vencedor.

Hasta la llegada del F-4 fue el único interceptor y caza bombardero apto para todo tiempo.

Se adquirió junto con unos cohetes desmontables que le proporcionaban una rápida aceleración o ganancia de altura (nunca fue utilizado).

Los Mirage IIIEE (la segunda E correspondía a España), pertenecían a un modelo algo más avanzado fabricado a partir del IIIC. Durante la mayor parte de los 22 años de servicio en el Ala 11, con base en Manises, cada uno de los escuadrones mantuvo activos doce monoplazas Mirage IIIEE y tres biplazas IIIDE.

Llegado el momento de su modernización se tomó la decisión contraria, es decir, no modernizarlos lo que llevaba unida la baja de los mismos, siendo reemplazados en Manises por Dassault Mirage F1 en las décadas de los 90.

El despliegue en Gando y El Aiún de un destacamento de cuatro Mirage III desde donde apoyar a las fuerzas españolas del Sahara, fue uno de los acontecimientos más importantes del Ala 11, y también a partir del otoño de 1975 una docena de aviones estuvieron en estado de alerta por si era necesaria su presencia en aquella provincia.

Información de fuentes abiertas recopilada por Miguel Jaimez