

EL "MIRAGE"

VEDET

Camino de París, volando a ocho mil metros en un reactor comercial, vi surgir —de las oscuras nubes de allá abajo— dos puntos brillantes que ascendían rápidamente dejando unas blancas estelas. Pasaron en seguida, sin esfuerzo, por encima de nosotros, y se perdieron en el azul intenso de las alturas dejando marcada una blanca trayectoria apenas arqueada. La velocidad de nuestro avión era subsónica, más o menos la de uno de bombardeo, y la asombrosa celeridad de los «Mirage» que nos rebasaron en un instante —pues «Mirage» eran— daba idea de la tremenda efectividad de estos aviones en misión de patrulla.

He visto muchas veces, y más de cerca, los fulmineos vuelos de estos aviones, pero nunca me impresionaron tanto. Si hubiera sido miembro de la tripulación de un avión de bombardeo, no me hubiera sentido nada seguro en su presencia.

En el momento en que usted lea estos párrafos, es seguro que habrá al menos una pareja de «Mirage» volando en alguna parte del mundo. De día o de noche, con buen o mal tiempo, en misiones de entrenamiento o de policía del aire, o... en operaciones bélicas, pues la guerra entre israelitas y árabes sigue ardiendo en las tierras bíblicas. Es seguro, ya que existen más de mil aviones de la prolífica familia de los «Mirage» distribuidos entre una decena de fuerzas aéreas. La firma francesa Avions Marcel Dassault ha tenido un enorme éxito durante la pasada década con los sucesivos modelos de este nombre, y nuevos desarrollos —el F-1 de ala en flecha; los G, de geometría variable— prometen continuarlos en los años setenta. No todos los «Mirage» en servicio son iguales, pero básicamente —sin entrar en detalles que sólo interesan a los profesionales— todos pertenecen al tipo fundamental denominado «Mirage III». Distintas letras después del número «III» identifican cada versión para un determinado país. Por ejemplo, el «Mirage III C» es en Francia el principal monoplaza de combate, que en África del Sur se llama «III CZ», en Suiza «III S» y en Israel «III CJ». Hay, además, versiones equipadas para reconocimiento, y otras, biplaza, de entrenamiento, pero todas pertenecen al básico «Mirage III», del que el «Mirage V» es, simplemente, una versión más barata

—con menos instrumentos— para volar «con sol y moscas», y no en todo tiempo. El «Milán» es una recentísima modificación, que vuela mejor a bajas velocidades gracias a un dispositivo retráctil situado en el morro del avión, que ha sido desarrollado conjuntamente por franceses y suizos.

Es indudable que la fama mundial de los «Mirage» fue alcanzada por su participación en la batalla de los Seis Días: la punta de lanza de la Aviación israelita la formaban estos aviones, cuyo fulgurante ataque por sorpresa a las bases árabes decidió la batalla en unas horas. Pero si entonces llegó su nombre al gran público, su calidad no había quedado oculta a los Estados Mayores de otros países, y no sólo de Israel. Hoy se construyen, con licencias francesas, en Australia, Suiza y Bélgica; y los de construcción francesa no sólo prestan servicio en «l'Armée de l'Air» del país de origen, sino también en Líbano, Pakistán, África del Sur y Perú, sin contar con el reciente acuerdo para suministrar «Mirage» a Libia.

Como es lógico, el hecho de que el «Mirage» vuele en cinco continentes quiere decir que siempre ha habido noticias —más o menos interesante y pintorescas— de este avión, además de las referentes a la guerra de Israel y el embargo por De Gaulle: la repercusión política de que Australia se olvidara de su «madre pa-

Por DARIO VECINO

tria» y tradicional proveedora; el escándalo político-militar de la construcción de la serie suiza; su adquisición por el Perú, precedida de la negativa de los Estados Unidos a vender aviones supersónicos a este país, etcétera. Y las confusas historias de espionaje nunca aclaradas: ¿para qué habrían de buscar los israelitas —y en Suiza— los planos de un avión y un motor que ya tienen?... El asunto parece una tapadera de algo más interesante, aunque no haya lugar a hablar aquí de ello.

«MIRAGE» Y «PHANTOM»

El «Phantom» es, ciertamente, el mejor avión dos veces supersónico de la panoplia aérea americana, pero el francés «Mirage» pertenece a la misma categoría. Es europeo y menos caro, e incluso se ha anticipado al americano en algún aspecto, por ejemplo, en el armamento fijo: los «Mirage» tuvieron desde el prin-

cipio cañones de treinta milímetros, pensando los franceses que las armas de a bordo son esenciales para el combate aéreo; pero los «Phantom» fueron concebidos para ir armados solamente con «missiles». Y sus pilotos, una vez lanzados éstos, quedaban absolutamente desarmados. Luego, la experiencia de Vietnam les enseñó que los cañones eran indispensables, y se dieron prisa en adaptarlos al «Phantom» como pudieron. También el «Mirage» dispone de «missiles», pero los israelitas emplearon con preferencia los cañones, incluso en el combate entre aviones.

Ventaja indudable del «Mirage» es el ser un monoplaza, lo que representa una indudable economía en relación con los dos tripulantes que necesita el «Phantom». También el ser monomotor, y no bimotor como el americano, contribuye a la economía del aparato, cuyo mantenimiento es fácil y barato. Prueba de que el avión es digno de confianza fue que los «Mirage» israelitas volaron —durante la batalla de los Seis Días— un promedio de ocho veces diarias en misión de combate, llegando a un máximo de catorce.

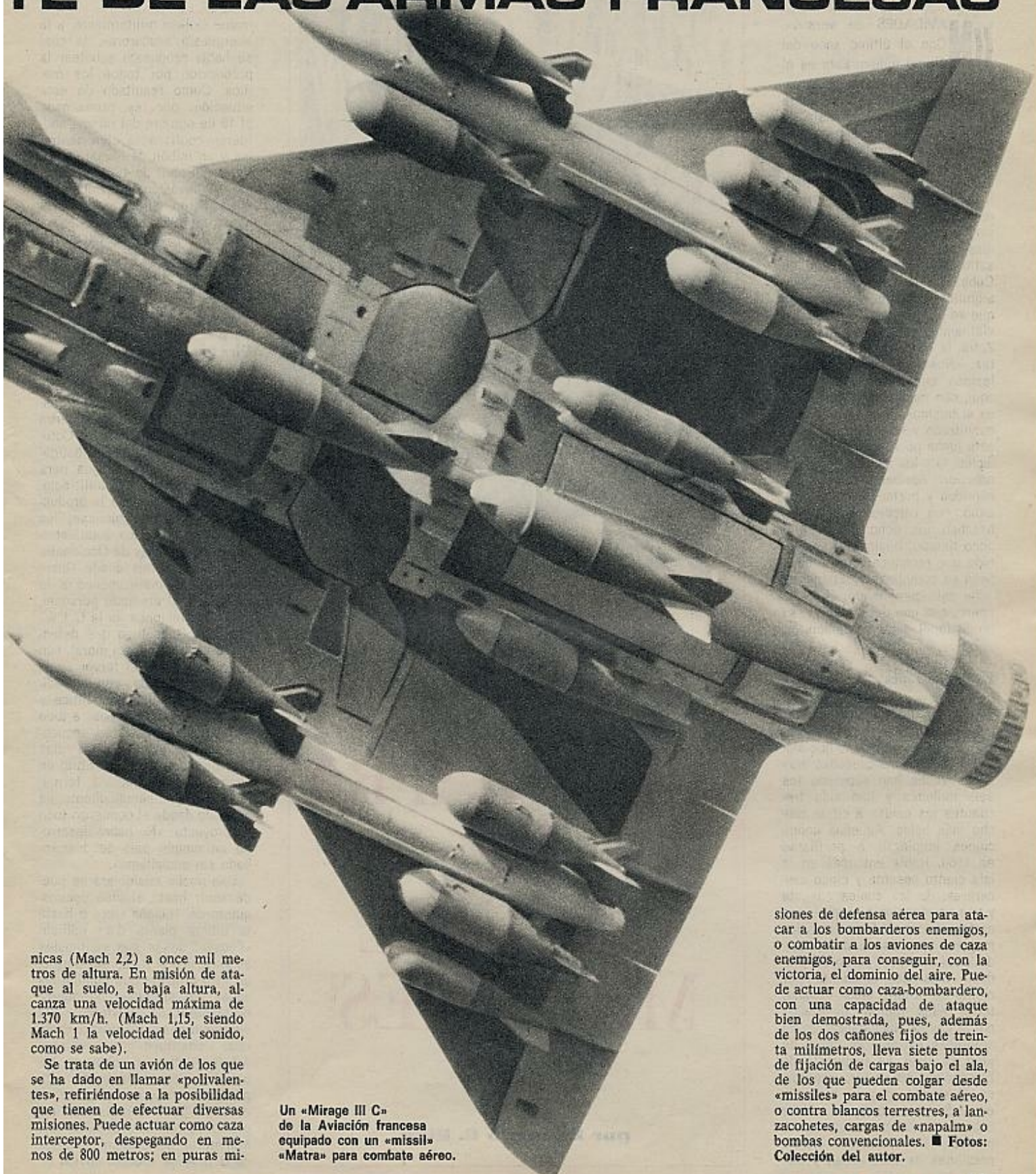
El «Mirage» es un avión con ala triangular —delta— bajo el fuselaje. No es muy grande, pues mide quince metros de largo por poco más de ocho de envergadura —de punta a punta del ala— y tiene una altura de algo más de cuatro metros; pesa en vacío siete toneladas y puede despegar —cargado— con un peso total de trece toneladas y media. Su gama de velocidades se extiende desde los 300 km/h., en el aterrizaje, a las ampliamente bis-

El «Mirage Milán» con los nuevos dispositivos llamados «bigotes».



Un especialista en aeronáutica opina
sobre el más famoso
de los aviones de combate.

TE DE LAS ARMAS FRANCESAS



nicas (Mach 2,2) a once mil metros de altura. En misión de ataque al suelo, a baja altura, alcanza una velocidad máxima de 1.370 km/h. (Mach 1,15, siendo Mach 1 la velocidad del sonido, como se sabe).

Se trata de un avión de los que se ha dado en llamar «polivalentes», refiriéndose a la posibilidad que tienen de efectuar diversas misiones. Puede actuar como caza interceptor, despegando en menos de 800 metros; en puras mi-

Un «Mirage III C» de la Aviación francesa equipado con un «missil» «Matra» para combate aéreo.

siones de defensa aérea para atacar a los bombarderos enemigos, o combatir a los aviones de caza enemigos, para conseguir, con la victoria, el dominio del aire. Puede actuar como caza-bombardero, con una capacidad de ataque bien demostrada, pues, además de los dos cañones fijos de treinta milímetros, lleva siete puntos de fijación de cargas bajo el ala, de los que pueden colgar desde «missiles» para el combate aéreo, o contra blancos terrestres, a lanzacohetes, cargas de «napalm» o bombas convencionales. ■ Fotos: Colección del autor.