

# Análisis de la decisión de modernizar el sistema de armas Mirage III

**SANTIAGO SAN ANTONIO COPERÓ,**  
*General de Aviación*

**ENRIQUE SACANELL RUIZ DE APODACA,**  
*Coronel de Aviación*

**D**E acuerdo con el Objetivo de Fuerza (OF-94EA) del Plan Estratégico Conjunto del 84, el Sistema de Armas MIRAGE III EE/DE debía causar baja en inventario en la primavera de 1987. A principios de 1986, ante la proximidad de dicha fecha y en razón a serias consideraciones de mantenimiento del Objetivo de Fuerza, el Ejército del Aire se planteó la posibilidad de la extensión de vida de este Sistema de Armas, coincidiendo con una oferta de la Compañía ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES (IAI) para la modernización del mismo.

Sólo se pretende analizar en este trabajo los aspectos operativos; técnicos, logísticos e industriales, que sin ser exhaustivos, ni abarcar posiblemente todo el campo del problema, sí incluyen los más importantes y dan una visión bastante exacta del acierto de la decisión.

El programa FACA (Futuro Avión de Combate y Ataque), cuando pasó a denominarse Programa EF-18, vio reducirse el número de aviones que el Ejército del Aire consideraba precisos para sus necesidades operativas, de 144 a 84 y finalmente a 72.

Esta progresiva disminución de efectivos tenía que incidir en una programación que, basada en un aumento de nuestro Objetivo de Fuerza, por la sustitución de los Sistemas de Armas Mirage III y F-4, por los EF-18 —de mayor operatividad y en mayor número—, pasaba a encontrarse con unos efectivos reducidos a la mitad. El poder disuasorio de la Fuerza Aérea no alcanzaba el nivel previsto, pero además, la transición entre los modelos de aviones actuales en ese momento y los que integrarán las Unidades de Caza en el futuro (F-18, EFA y AX, fundamentalmente), no se iba a poder realizar con la debida continuidad que garantiza un nivel de fuerza deseable, sin disminuciones transitorias que afectasen a la capacidad de disuasión del Ejército del Aire.

Con la llegada a España de los primeros EF-18 —realizada satisfactoriamente según lo programado—, no se reemplazaba a los Mirage III, si se les daba de baja, porque aquellos no estaban aún operativos.

La entrada en servicio de este Sistema de Armas preveía la obtención de la plena capacidad operativa el año 1990, lo que produciría durante 1989 una disminución de dicha capacidad en el Ejército del Aire al darse de baja los PHANTON F-4 a principios de ese año.

Las estimaciones más optimistas sobre el progreso del Programa AX contemplaban el comienzo de la entrada en servicio de estos aviones para el año 1996 y la previsión de capacidad operacional en 1999.

Las últimas informaciones sobre el programa EFA indicaban que sobre sus previsiones de entrada en servicio podrían producirse sustanciales retrasos.

La primera Base Aérea a activar con este material sería la Base Aérea de Manises, por lo que se consideró que, de alguna forma, debería continuar teniendo ubicada permanentemente alguna Unidad para que, tanto el personal como las instalaciones, permaneciesen operando a pleno rendimiento para facilitar la transición al EFA.

Todas estas razones ya eran suficientes para reconsiderar la decisión de dar de baja al Sistema de Armas Mirage III y estudiar las posibilidades de una prolongación de su vida útil que permitiera enlazar con los AX y con el EFA principalmente, confiriendo al avión las capacidades necesarias para operar como vector de ataque a tierra y mantener una adecuada capacidad para

el combate aéreo, que le permitiera desarrollar las misiones asignadas, asegurando su autodefensa y supervivencia.

El avión de combate es un elemento de primordial importancia dentro del dispositivo de defensa de cualquier país. Por ello, su nivel de operatividad y especialmente su adecuación a las amenazas del momento, son dos factores que han de tenerse constantemente presentes si se desea mantener la capacidad operativa.

Para que esta capacidad se mantenga en niveles adecuados, es preciso incorporar a las aeronaves los sistemas de aviónica, armamento, guerra electrónica, etc., que sean necesarios con el fin de garantizar su actualización y mantenerlos a la altura de la amenaza.

Existe actualmente una apreciable cantidad de aeronaves de la anterior generación en servicio, cuya capacidad de combate en un teatro de operación moderno se ve disminuido debido a la evolución de las amenazas, como consecuencia de los avances tecnológicos producidos en la última década. Algunos de estos aviones constituyen plataformas válidas hoy en día y poseen una vida útil remanente que no justifica su reemplazo y, menos aún, teniendo en cuenta los elevadísimos costos de los nuevos sistemas de Armas.

Estos Sistemas de Armas pueden ser sometidos a un programa de modernización que mejore de manera significativa su capacidad de combate, dotándoles de los medios ofensivos y defensivos necesarios para asegurar el cumplimiento de las misiones asignadas con un alto grado de éxito, y aumentar la capacidad de supervivencia del avión en ambientes de alto nivel de hostilidad.

Esta modernización implica esencialmente un cambio radical del Sistema de Aviónica, incluyendo los sensores, dado que generalmente es esta parte la que se encuentra técnicamente más envejecida y lleva incluida, a veces, una modificación estructural al objeto de mejorar las prestaciones y las cualidades de vuelo, cuando el diseño original del avión lo hace posible.

Treinta años después de que el primer Mirage iniciara sus vuelos de prueba, en tres continentes se están llevando a cabo programas de modernización de este avión de ala en delta que ha demostrado satisfactoriamente su capacidad de combate. La familia de aviones Mirage, en sus diferentes versiones, ha sido modernizada por numerosos usuarios, llegándose incluso a programas que produjeron un avión derivado, con características adaptadas a las necesidades del país usuario, con un nuevo motor, mayor peso máximo al despegue, aumento de la carga de armamento, etc.

Todos estos conceptos son aplicables a nuestros aviones C-11 y CE-11, que comienzan a sentir las limitaciones producto de la obsolescencia tanto en el avión en sí, como en los medios de apoyo, siendo por otro lado, una buena plataforma aérea rígida, por su ala en delta, para asumir la nueva misión de "ataque al suelo", que el Ejército del Aire necesita para esa Unidad que debe enlazar con el EFA y suplir su vacío hasta que opere.

Desde el punto de vista logístico la modernización de este Sistema de Armas permite, por un lado, obtener el mayor grado de operatividad de la Base Aérea de Manises, aspecto deseable dada la importancia de esta Base por su historial aeronáutico y, sobre todo, por su situación: única en el litoral mediterráneo. Por otro, dotará a la Unidad con equipos y sistemas más modernos y, por ende, más fiables, de mantenimiento más sencillo, reduciendo el costo del ciclo de vida y estandarizando dichos equipos, en la medida de lo posible, con los existentes en otros Sistemas de Armas del Ejército del Aire, con las obvias consecuencias que ello implica.

Con relación a la industria, la participación de empresas nacionales en papeles protagonistas del proyecto asegura la total independencia para el mantenimiento y evolución del Sistema de Armas durante su vida útil y permite obtener las capacidades necesarias para emprender proyectos más evolucionados, de nivel nacional e internacional, con adecuadas garantías de éxito.

Por último, no hay que olvidar que como resultado de la modernización de este Sistema de Armas, se va a conseguir un avión con equipos y medios logísticos similares a los de la nueva generación, que permitirá un adiestramiento implícito para el posterior paso de los pilotos y personal de mantenimiento a unidades más complejas y potentes, como las Alas dotadas de material EF-18, obteniendo el máximo rendimiento de medios tan valiosos y, produciendo al mismo tiempo, la conveniente realimentación hacia el Ala 11 de Manises. Este aspecto, no siempre valorado de forma debida, tiene una incidencia nada despreciable en la relación coste-eficacia de los medios de nuestro Ejército del Aire.

En resumen, aunque el Mirage III, por su concepción inicial, tiene un papel táctico limitado, está considerado como el avión más adaptable al teatro operativo actual, resultando una plataforma ideal para la modernización. Así pues, con una modificación y modernización adecuada podrá cubrir aquellas misiones que el Ejército del Aire necesita reforzar hasta la entrada en servicio del AX y del EFA. ■