

Un hito en la historia de la cooperación militar franco-española:

Los aviones *Mirage III* y *F1*

ESTHER M. SÁNCHEZ SÁNCHEZ

Profesora titular

Departamento de Economía e Historia Económica

Universidad de Salamanca

La ayuda de las grandes potencias occidentales a la modernización de España en la segunda mitad del siglo XX llegó también al sector de la aviación. Los trabajos que han indagado en esta cuestión han girado en torno a Estados Unidos, los pactos hispano-norteamericanos de 1953 y las pautas de la Guerra Fría. No obstante, las potencias europeas también desplegaron enormes recursos para

participar en el proceso de modernización militar emprendido en España, buscando mercados para sus productos, interlocutores para sus intereses y un cierto menoscabo, por mínimo que fuese, del liderazgo norteamericano en España y en el mundo. Francia fue un claro exponente de esta dinámica. Contaba con uno de los complejos militares-industriales más grandes del planeta, mimado por el Estado

y representado por una decena de *champions nationaux*, tanto públicos como privados. Los Pactos del 53, así como sus sucesivas renovaciones (1963, 1970, 1976, 1982 y 1988), le sirvieron de estímulo para potenciar la cooperación militar con España, especialmente en materia aeronáutica. Uno de los capítulos más destacados en los que se materializó la asistencia francesa fue el suministro de

*Perspectiva de un avión Mirage IIIE (01/04/1970).
(Imagen: Archivo Histórico del Ejército del Aire)*



aviones Mirage, y el adiestramiento de pilotos y técnicos para su manejo y mantenimiento.

Desde los años cincuenta, los militares franceses y españoles habían mantenido un flujo continuo de intercambios, primero en el norte de África y después en los territorios metropolitanos: envío de información, visitas, estancias, maniobras conjuntas, sobrevuelos y escalas, etc. Estas relaciones, cada vez más estrechas, desembocaron en la conclusión de importantes acuerdos de colaboración y venta de armas, sobre todo a partir de 1970¹. ¿Cómo logró Francia competir con Estados Unidos? Los representantes franceses (militares, políticos y empresarios) se mostraron extraordinariamente activos, acomodándose al marco local y desplegando influyentes mecanismos de captación, como la co-fabricación de los equipos militares, la exportación a Francia y terceros países y el apoyo a España en los foros europeos e internacionales. España, por su parte, encontró en Francia un buen aliado para aligerar la excesiva dependencia contraída con Estados Unidos,



Viaje a Francia de un grupo de profesores y alumnos de la Escuela Superior del Aire (7-12/07/1970). (Imagen: Archivo Histórico del Ejército del Aire)

diversificar sus suministros extranjeros, aproximarse a Europa y potenciar el desarrollo de la tecnología y el capital humano de sus empresas de defensa, que se beneficiaron de las compensaciones industriales derivadas de los contratos armamentísticos.

El caza supersónico Mirage, fabricado por Avions Marcel Dassault (desde 1971 Avions Marcel Dassault Breguet Aviation)² marcó un antes y un después en la aviación militar francesa. Especial relevancia adquirió el Mirage III, versión mejorada de los prototipos Mirage I y Mirage II. Se trataba de un avión polivalente capaz de alcanzar los 22000 metros de altura y una velocidad en altitud de 2,15 mach. Equipado de serie con un motor SNECMA Atar 9 y un radar polivalente Cyrano de Thomson-CSF, podía transportar armamento de tipo diverso, fundamentalmente cañones, cohetes, misiles y bombas, también nucleares³. El Mirage III realizó su primer vuelo en mayo de 1958 desde el aeródromo de Melun-Villaroche (Île-de-France). Enseguida se entabló su fabricación en serie (unos 10 aviones al mes) y su exportación a más de veinte países de los cinco continentes (sobre todo la versión IIIIE, con adaptaciones particulares a petición del demandante).

Dassault emprendió, desde los primeros años sesenta, una amplia campaña comercial en España: envió misiones exploratorias para evaluar *in situ* las necesidades del Ejército del Aire; invitó a los más altos representantes del Gobierno español a conocer personalmente el caza francés en bases y exposiciones aeronáuticas (salones de París y Le Bourget, Centro de Ensayos en Vuelo de Bretigny), y remitió manuales técnicos y revistas





especializadas (v. g. *Forces Aériennes Françaises* y *Aviation Magazine*) a las diversas dependencias del Ministerio del Aire español. Se presentaba un avión de defensa rápido, potente y moderno, con una utilización sencilla y racional, y un mantenimiento rápido y económico⁴. Un avión, por tanto, susceptible de reemplazar inmediatamente a los norteamericanos F-86 Sabre y F-104 Starfighter, sobre los que hasta entonces recaía el monopolio de la defensa aérea en España⁵, y susceptible también de competir con los modelos más modernos de los grandes constructores norteamericanos y europeos. Un avión, además, que había adquirido gran popularidad a raíz de sus intervenciones en Oriente Medio, sobre todo en la guerra de los Seis Días manejado por pilotos israelíes⁶.

El 10 de febrero de 1970, tras varios meses de encuentros y negociaciones, Michel Debré, ministro francés de Defensa, y Gregorio López Bravo, ministro español de Asuntos Exteriores, firmaron un Acuerdo de Cooperación Técnica e Industrial en Materia Aeronáutica, que reguló el suministro a España de 30 Mirage III (C.11 en su denominación española), con todos sus repuestos, municiones y equipos de tierra. Estos aparatos, 24 monoplaça (IIIEE) y seis biplaza para la instrucción (IIIDE), serían desviados del contingente destinado al Ejército francés y emplazados en la base aérea de Manises, en Valencia, integrando

su dispositivo de alerta permanente (disponibilidad 24 horas durante todo el año). El importe total de aviones y complementos ascendió a 90 millones de dólares (unos 6300 millones de pesetas de la época), abonándose el 4% a la firma del contrato y el resto en 100 mensualidades al 6,4% de interés, que en su mayoría fueron sufragadas con créditos públicos extraordinarios otorgados al Ejército del Aire. Se acordó que las sociedades constructoras del avión, Dassault y sus proveedoras tradicionales SNECMA (motores), Thomson-CSF (equipos electrónicos) y Matra (misiles), cederían a la industria española unos seis millones de horas de trabajo, a repartir entre las firmas receptoras de las licencias de fabricación y sus subcontratantes. Acuerdos bilaterales fijaron posteriormente las condiciones de instrucción del personal español en Francia, así como el número, categoría y requisitos de los beneficiarios⁷.

En marzo de 1970 un selecto grupo de ocho pilotos del 101 Escuadrón de Manises, con más de 1000 horas de vuelo en reactores (estadounidenses), realizó una primera estancia de formación en la base aérea francesa de Dijon-Longvic, donde se entrenaron en el manejo del Mirage III y sus sistemas. Los primeros Mirage, pilotados por militares españoles al mando del teniente coronel José Rodríguez López, aterrizaron en Manises el 13 de junio de 1970, en medio de un gran revuelo informativo: «causó gran

sensación el hecho de que no fueran de factura americana [...] se había roto la exclusiva que en España tenían los Estados Unidos como proveedores de aviones de combate»⁸. La adaptación de los pilotos siguientes se realizó en la propia base de Manises, con ayuda de pilotos franceses y españoles, hasta cumplir el objetivo de disponer de dos profesionales por avión operativo, capaces de volar una media de 18 horas al mes⁹. Completada su formación inicial, los pilotos españoles viajaron a Francia (unos 20 al año, 5-6 por trimestre) para realizar cursos de simulador de vuelo en las bases de Dijon, Luxueil, Nancy y Colmar¹⁰. Con el tiempo se incrementó la frecuencia anual de las estancias, aunque se redujo el número de horas por piloto, sobre todo tras la crisis energética mundial de 1973. Junto a los cursos de simulador de vuelo, se organizaron otros de especialización en las sedes de Dassault (radio-electrónica, centrales, mecánica, fotografía, hidráulica, electricidad, armamento, servo-mandos y equipos), SNECMA (motores e instrucción técnica) y Thomson-CSF (radar, mantenimiento e instrucción). En 1971 asistió a estos cursos un total de 48 especialistas españoles, cifra que se mantendría en los años siguientes, integrada por nuevos y antiguos alumnos que regresaban a Francia para completar y actualizar su formación¹¹. También se formaron en Francia varias decenas de mecánicos: 36 en 1970, 38



en 1975, 14 en 1977, que a su vuelta a España formaron a su vez a otros mecánicos¹². Pudo así disponerse de un destacamento de especialistas capaz de realizar, sin mediación del personal técnico francés, las revisiones periódicas de los aparatos (totales o parciales) y la reparación de averías ordinarias.

La llegada a España de los 30 Mirage III implicó una completa reorganización de la base de Manises. Entre otras mejoras, se procedió a modernizar los sistemas de control y abastecimiento, crear una unidad de mantenimiento, acondicionar talleres, almacenes, pistas y hangares, y ampliar el parque de viviendas. Atentas a las oportunidades de negocio nacidas al calor de estas mejoras, muchas empresas, francesas y españolas, contactaron con las autoridades aéreas para ofrecer sus bienes y servicios, así, la Compagnie Internationale pour l'Informatique (ordenadores), Nyco (aceites lubricantes para motores), Jonemann (transportes) y Études et Fabrications Aéronautiques (trajes para pilotos)¹³. Los Mirage III españoles, que adquirieron el apelativo popular de planchetas, permanecieron en servicio 22 años,

pilotados por un total de 125 pilotos que en conjunto realizaron unas 85000 horas de vuelo. Muchos fueron destacados a otras bases dentro y fuera de la Península en momentos de tensión, como los sucesivos conflictos con Marruecos¹⁴.

El contrato de los Mirage III facilitó la conclusión posterior de nuevas operaciones aeronáuticas bilaterales. La venta de los primeros Mirage F1, sucesores de los Mirage III, se acordó en junio de 1973. Permaneció, no obstante, varios años en suspenso, por efecto combinado de la crisis política española, la crisis energética mundial y la adquisición de nuevos reactores a la USAF de Estados Unidos (F-14, F-15, F-16 y F-18). El general Gutiérrez Mellado, ministro de Defensa y vicepresidente del Gobierno, retomó la operación a finales de 1977. En conjunto, entre 1975 y 1982 llegaron al Ala 14 de la base aérea de Los Llanos (Albacete) 73 Mirage F1 de tipo CE, BE y EE (C14 en su denominación española), acompañados de un simulador de vuelo adaptado. Todos ellos estaban provistos de un turborreactor SNECMA Atar 9K-50, radares Cyrano y misiles Matra y Sidewinder. El coste total de la operación rondó los 800 millones de dólares (unos 55000 millones de pesetas), que se abonaron a plazos al 8,8% de interés e implicaron

la apertura de nuevos créditos extraordinarios. La adaptación de los pilotos y mecánicos al nuevo aparato se efectuó en las bases francesas de Reims y Mont-de-Marsan y en la base española de Los Llanos, completándose con cursos de simulación, interceptación y reabastecimiento en vuelo en Francia, en su mayoría en la base de Luxeuil. A lo largo de los años noventa, se adquirirían otros 20 Mirage F1 de segunda mano a Francia y Catar, alcanzándose las 93 unidades, si bien 20 acabarían sufriendo baja por accidentes. Finalizaron progresivamente su vida operativa a partir de 2012, y se reemplazaron por los Eurofighter 2000.

Construcciones Aeronáuticas SA (CASA), única empresa aeronáutica española con infraestructuras adecuadas (en sus instalaciones de Sevilla y Getafe), fue la principal beneficiaria de las compensaciones industriales asociadas a la adquisición de los Mirage. Aunque los Mirage III fueron entregados completos («llave en mano»), CASA se encargó, junto a otras empresas aeronáuticas del Instituto Nacional de Industria-INI (HASA, AISA y ENMASA) de su revisión y mantenimiento. Posteriormente, Dassault y sus colaboradoras le cedieron las licencias para fabricar los fuselajes, depósitos y radares de los Mirages



*Piloto subiendo al avión Mirage III 111-03 para el Ejercicio Red-Eye (1973).
(Imagen: Archivo Histórico del Ejército del Aire)*

F1, así como partes de otros modelos de aviones (alas de los Falcon –Mystère– 10, fuselaje de los Mercure) y piezas destinadas a equipos no aeronáuticos (submarinos y carros de combate). A medida que se ampliaron los porcentajes de fabricación local (del 25 al 90%), se permitió a los trabajadores de CASA pasar del simple ensamblaje de piezas y conjuntos importados a la realización de actividades de medio-alto contenido tecnológico¹⁵.

Las contrapartidas derivadas de los Mirage incluyeron otras grandes operaciones relacionadas con la aviación. Durante la segunda mitad de los años setenta, destacó la compra por Dassault de 60 aviones de entrenamiento CASA C-101 y 12 bimotores de transporte C-212 Aviocar, que se destinaron a reemplazar a los viejos Dakota utilizados en varios países de habla francesa. Además, Dassault y Thomson-CSF ayudaron a la promoción y venta de aviones CASA C-212 en Francia y en los territorios francófonos de África, y participaron en la formación, en la base de Bordeaux-Mérignac, de los



Preparación del Ejercicio Poop-Deck 1-73 en la base aérea de Manises (13/03/1973). (Imagen: Archivo Histórico del Ejército del Aire)

especialistas españoles encargados de la fabricación y operación del CASA C-401¹⁶. Las compras y proyectos de colaboración con CASA continuarían en los años siguientes, destacando la adquisición de C-295, C-235 y C-400 y la integración en el consorcio europeo European Defense Aeronautic & Space (EADS).

CASA aprovechó, asimismo, las posibilidades de exportación previstas en la cooperación franco-española. En los años ochenta, lideró la venta nacional

de sistemas de armas, con el mercado francés como primer destino, seguido de varios países latinoamericanos (Argentina, Venezuela, Chile, México, Colombia) y asiáticos (Emiratos Árabes, Arabia Saudí)¹⁷. Muchos Mirages fueron exportados (y sus pilotos y técnicos formados) en acciones comerciales conjuntas entre España y Francia, lo que redundó en beneficio de la exportación de ambos países a América Latina y Oriente Medio. La cooperación bilateral facilitó, además,



Aviones Mirage F-1 en vuelo (C.14-10, C.14-09 y C.14-13) (01/01/1980). (Imagen: Archivo Histórico del Ejército del Aire)



Pilotos de la base aérea de Manises durante el curso de manejo y mantenimiento de Mirage III efectuado en la base francesa de Dijon-Longvic (De pie: capitán Jerónimo Domínguez Palacín, capitán Celso Juberías Martínez, capitán José Pablo Guil Pijuán, comandante José Pares de la Rosa, comandante José Luis Guallar Herranz y capitán Angel Negrón Pezzi. Agachados: capitán José María de la Chica Pérez, teniente coronel José Rodríguez López y capitán Eduardo González Gallarza) (06/09/1969). (Imagen: Archivo Histórico del Ejército del Aire)

el acceso a proyectos aeronáuticos europeos, como Airbus, que se tradujeron en el crecimiento exponencial de la industria auxiliar y un importante comercio de subsistemas y componentes¹⁸. Por último, la compra, ensamblaje y fabricación de los Mirage generó numerosas externalidades para el sector civil. Los acuerdos complementarios concluidos con empresas de aviación civil (Iberia), ingeniería (Sener), componentes del automóvil (Bressel, Marconi Española SA), construcción (Dragados y Construcciones) y textil (Interhorce) son solo algunos ejemplos destacados.

Las autoridades militares españolas anunciaron a menudo el marcado interés comercial de sus interlocutores franceses. En efecto, en la óptica francesa los objetivos económicos primaron sobre los estratégico-militares: la península ibérica ya formaba parte, gracias a su alianza con Estados Unidos, de la red de defensa occidental; la voluntad gala de disponer de enclaves intermedios entre Francia y sus colonias africanas menguó tras el avance de los procesos independentistas; y a la industria armamentística

francesa el mercado doméstico se le había quedado pequeño: necesitaba salir al exterior para recuperar inversiones y generar beneficios. En definitiva, Francia concibió la cooperación militar con España como un preámbulo o complemento al incremento de su influencia económica al sur de los Pirineos. Y así, contribuyó a la modernización militar española, al facilitar la modernización tecnológica, la creación

de empleo y la convergencia con los procedimientos y valores occidentales. La creciente presencia exterior tanto de las FAS (misiones de paz, programas de formación e instrucción) como de la industria española de Defensa (Airbus Militar, Navantia, Indra) guarda una estrecha relación con la asistencia exterior, en este caso, francesa, recibida durante el franquismo y la transición. ■



Vista lateral del Mirage III en vuelo. (Imagen: Ejército del Aire)



NOTAS

¹Sobre los orígenes de la cooperación militar franco-española y los acuerdos de 1970, remitimos a: Esther M. SÁNCHEZ: «Armamento e instrucción militar. Francia y la modernización del Ejército español, 1948-1975», *Ayer*, 63 (2006), pp. 211-232; y «French Military Action in Spain from Dictatorship to Democracy: Arms, Technology and Convergence», *Journal of Contemporary History*, 50/2 (2015), pp. 376-399.

²Trayectoria de la empresa en Claude CARLIER: *Marcel Dassault: la légende d'un siècle*, Paris, Perrin, 2002; y Guy VALDEPIED: *Marcel Dassault ou les ailes du pouvoir*, Paris, Fayard, 2003.

³Historia, evolución y características técnicas en Francisco DEL ÁGUILA: «Mirage III-E», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 351 (1970), pp. 123-134; Carlos SAN EMETERIO: *Mirage: espejismo de la técnica y la política*, Madrid, San Martín, 1978; Salvador MAFÉ: *El Mirage III en España*, Madrid, IHCA, 1991; Pere REDON: *Mirage III Marcel Dassault*, Barcelona, Reserva Anticipada, 2002; y André BRÉAND: *Des Mirages et des hommes*, 2 vols., Toulouse, Cepadués, 2015.

⁴Carta del agregado aéreo de la Embajada de España en París, 4 diciembre 1969, Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón-Madrid (en adelante AHEA), caja N2093, y «Viaje de prácticas a Francia de la XXVI promoción de la Escuela Mayor del Aire, 1970», s.d., AHEA, caja A10347.

⁵Al iniciarse las conversaciones sobre los Mirage, integraban el Ejército del Aire español 152 reactores F-86 (en extinción), 55 T-33 (en extinción), 85 H-200, 21 F-104 y 10 Nord-2501, además de aviones convencionales, helicópteros y otras infraestructuras y equipos relacionados. Vid. INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AÉREA: *Historia de la aviación española*, Madrid, IHCA, 1988, caps. 14 y 15.

⁶Israel había sido la primera nación extranjera en adquirir Mirages III y la primera en probarlos con éxito en un conflicto armado. Informe de Saboulin, Madrid, 9 noviembre 1967, Archivo del Ministerio francés de Asuntos Exteriores, La Courneuve-Île-de-France, (en adelante AMAE-F), Europe, Espagne, 1961-1970, vol. 294.

⁷Textos de los acuerdos en AMAE-F y AHEA, varias cajas.

⁸*ABC*, 14 junio 1970, p. 25. Carlos SAN EMETERIO: *Mirage, espejismo de la técnica...*, p. 34.

⁹«Constitución de un grupo de dos Escuadrones (111 y 112) de Mirage IIIE en la base aérea de Manises (Ala 11)», Madrid, 1 julio 1970, AHEA, caja A11141.

¹⁰Relación de cursillistas y reservas en AHEA, caja N2534-2.

¹¹Información de cursos y listado de participantes en AHEA, caja A10951. Un valioso testimonio de los desplazamientos de españoles a Francia, forjado a partir de recuerdos personales, en Ignacio BENGOCHEA: «El Mirage III y el espíritu de la caza», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 873 (2018), pp. 342-349.

¹²«Relations militaires franco-espagnoles», informe de l'État Major des Armées, 11 junio 1979, SHD, caja 12 S 436.

¹³Cartas en AHEA, cajas A11141 y N952-24.

¹⁴Salvador MAFÉ: *El Mirage III...*, pp. 93-94, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 613 (1992), pp. 490-497 y 620 (1993), pp. 80-81; y *Revista Española de Defensa*, 49 (1992), p. 39.

¹⁵Más información en José M. GARCÍA ALONSO: *La base industrial de la defensa en España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010; y José M. ROMÁN: *CASA: los primeros 75 años, 1923-1998*, Madrid, CASA, 1998.

¹⁶«Application de l'accord de coopération militaire», informe de Guillet, AMAE-F, vol. 408.

¹⁷Vicenç FISAS: «Las exportaciones españolas de armamento a América Latina en la década de los ochenta», *Afers Internacionals*, 14-15 (1988), pp. 43-44; Salvador MAFÉ: *El Mirage III...*, pp. 83-88.

¹⁸Carmen ERRO: *El empresario fotógrafo. José Ortiz Echagüe*, Madrid, EADS CASA, 2012, p. 285; Rodrigo MARTÍNEZ VAL et al.: *75 años de ingeniería aeronáutica en España. De la Escuela Superior Aerotécnica al siglo XXI*, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España, 2004; José M. ROMÁN: *CASA: los primeros...*, p. 190; Jesús M. SALAS LARRAZÁBAL, *De la tela al titanio. El ayer y hoy de la creatividad aeronáutica en España*, Madrid, Espasa-Calpe, 1983, pp. 269-270; y José M. SANMILLÁN, «Del Breguet XIX al Eurofighter. CASA cumple 75 años», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 672 (1998), pp. 316-326.



Vuelo de tres F1 en formación sobre tierras manchegas. (Imagen: Ejército del Aire)