

MIRAGE F-1 WEET NOG NIET VAN OPHOUDEN

MIRAGE F-1 WEET NOG NIET VAN OPHOUDEN

De Mirage F.1 is een goed ontwerp gebleken, getuige de lange staat van dienst in de Franse luchtmacht, geslaagde export aantallen en succesvolle participatie in diverse wereldconflicten. Weliswaar is het toestel qua uiterlijk prachtig, maar aerodynamica alleen is onvoldoende garantie tot succes, dus waar zit het geheim? Op Ba-112 Reims, Champagne, een van de laatste Franse Mirage F-1 bolwerken wordt deze zomer een squadron deels opgeheven, een goed moment om dit toestel nog eens in het vizier te nemen.

ONTWERP NAAR WENS

Het begon allemaal in de jaren zeventig, midden in de koude oorlog, toen er een opvolger moest komen voor de Mirage III. Meerdere klanten van dit toestel klaagden over de hoge landings snelheden en ruime bochten die voor de delta wing technologie in die tijd een gegeven waren. Doorbordurend op het mainframe van de Mirage III werd er gekozen voor een korte pijlvleugel op schouderhoogte en deze waren erg dun voor die tijd, maar wel stevig genoeg dankzij toegenomen constructie kennis. Deze opstelling was zijn tijd vooruit en de mirage F.1 goldt als een air superiority figher. In vergelijking met de Mirage III kwam 40 % meer brandstof capaciteit, een tweemaal groter bereik, een veel kortere baanlengte voor stijgen en landen, veel betere wendbaarheid en meer prestatie op lagere hoogte en hiermee werd voldaan aan de wensen. De Mirage F.1C kwam in dienst bij de Franse luchtmacht, met de F.1B als tweezitter. De F.1A was een export variant met simpeler avionica, geschikt voor de export. Uiteindelijk hebben vele exemplaren gediend bij de Armee de L'Air, maar thans zijn de meeste uit dienst en staan op Chateaudun, de opslagplaats van de Franse luchtmacht. De toestellen die wel in dienst bleven werden door het opheffen van andere squadrons geconcentreerd op Reims en een kleine eenheid op Mont de Marsan.

FRANSE LUCHTMACHT

Al eerder werden EC 1/30 en EC 2/30 op Colmar opgeheven en nu is het dus de beurt aan ER 1/33 op Reims. EC 2/33 'Savoie'vliegt nog wel door tot 2014 maar zal van Reims naar Mont de Marsan verhuizen omdat er onvoldoende onderhoudspersoneel voor twee bases is. Door het overnemen van de toestellen van de andere squadrons is het een mix geworden van de Mirage F.1CT, de grondaanval versie en de F.1CR, de verkenningsversie en met de F.1B trainer versie voor training. De F.1CR zijn in 1983 als laatste in dienst gekomen en zullen er dus als laatste uitgaan. Het is opmerkelijk dat De F.1 nog steeds vliegt terwijl er al exemplaren van de latere mirage 2000 uitgefaseerd zijn. De avionica van de F.1 is tussendoor verbeterd, maar het zal duidelijk zijn dat voor de modernste eisen het toestel tekort schiet. Zo ondervindt de missie op Kandahar met de F.1 beperkte inzet wegens het ontbreken van nachtzicht apparatuur en kunnen lasergeleide bommen niet zelf worden gericht. De F.1 heeft in tegenstelling tot de Mirage 2000 wel een boordkanon, en die is heel bruikbaar gebleken. De F.1 heeft niet alleen Afghanistan gezien, maar ook Tsjaad en Servie en Bosnie en heeft met zijn interne en externe camera-sytemen en ELINT capaciteit zijn diensten wel geleverd.

ECHT VLIEGEN

Wat betreft het vliegen is de trainer dan wel niet een van de meest sophisticated toestellen, maar je moet wel echt leren vliegen om het toestel de baas te zijn, heel anders als met een

F-16. Cadetten hebben hier een goede leerschool mee. Frankrijk verzorgt dan ook niet alleen de training voor eigen bemanningen, maar ook voor de Marokkaanse luchtmacht die eveneens met dit type vliegt. Het toestel is met zijn mooie ranke vormen een fraaie verschijning in de lucht en op Reims werden twee toestellen in speciale kleuren getoond wat het extra cachet gaf. Het betrof een F.1B met jubileum kleuren van het 67 ste jubileum jaar van de 'Groupe Alsace' uit 2008 en een speciale blauw witte F.1C met opschrift ER 1/33 Belfort ter gelegenheid van de opheffing van dit squadron. De airframes, zeker van de laatste in dienst genomen kunnen nog wel jaren mee en dat is verrassend, maar het is de avionica die het toestel tot verouderd maakt en hoe dan ook zal 2014 een deadline worden.

De Mirage F.1 in het kort

Lengte	: 15.30 m
Hoogte	: 4.50 m
Spanwijdte	: 8.40 m
Vleugeloppervlak	: 25 vierkante meter
Leeggewicht	: 7400 kg.
Maximum startgewicht	: 15.200 kg
Motor	: 1 x SNECMA Atar 9K-50 turbojet met 7200 kg stuwdruk incl Naverbrander
Maximum snelheid	: mach 2.2 (2350 km/u) op 12.000m, mach 1.2 op zeehoogte
Plafond	: 20.000 m
Klimsnelheid	: 13.400 m/min. – 215 m/sec.
Lading	: 4000-6000 kg.
Bereik (typisch)	: 1400 km
Tankinhoud	: 3435 L, droptanks 2 x 1160L of 2300 L
Schietstoel	: Martin Baker 6
Sensoren	: Thomson-CSF Cyrano IVM radar, RWR
Interne camera's (F.1CR)	: Panoramic camera Omera 40, Vertical camera Omera 33
Bewapening	: 2 x Matra Magic R550 of 2 x Matra R. 350, exportversie: 2 x AIM-9 Sidewinder lucht-lucht raketten en voor grondaanvallen de AS.30L lasergestuurde raket in combinatie met ATLIS pod, AS-37 anti-radar raket, 250/500 kg. bommen, SNEB 68 mm. raketgondels, Beluga cluster munitie. 2 x 30 mm DEFA 553 kanon.
Pods	: Photographic pod RP35P, electromagnetic emission detector ASTAC (ELINT/ESM), Super Cyclope IR thermographic captor , FLIR-pod, Raphael TH, airborne electronic imagery radar met radio transmissie en Side Looking Airborne Radar (SLAR) capaciteit.
Export	: Griekenland, Iran, Irak, Jordanie, Koeweit, Libie, Marokko, Qatar, Zuid Afrika, Spanje, Ecuador.
Aantal gebouwd	: > 700 stuks.