

Dassault Mirage F.1



Diese Mirage F.1C gehört zur EC 12 und ist in Cambrai stationiert.

Bereits 1964 machte man sich bei Dassault Gedanken über einen leistungsfähigen Nachfolger für die Mirage III. Geplant war zunächst eine zweisitzige Maschine mit einem SNECMA TF306 Strahltriebwerk. Im Juni 1964 wurde ein Prototyp mit der Typenbezeichnung Mirage F.2 bestellt, der am 12. Juni 1966 seinen Erstflug absolvierte. Diese Maschine flog allerdings nur als Erprobungsträger. Aus ihr wurde die leichtere Mirage F.1 entwickelt, die dann auch in größeren Stückzahlen gebaut wurde. Die erste Mirage F.1, die Dassault auf eigenes Risiko produziert hatte, startete

am 23. Dezember 1966 zu ihrem Jungfernflug. Angetrieben wurde sie von einem SNECMA Atar 9K. Bei ihrem vierten Fluge am 7. Januar 1967 erreichte sie die **doppelte Schallgeschwindigkeit**. Während eines Hochgeschwindigkeitsversuchs stürzte sie am 18. Mai 1967 bei Istres ab. Der Pilot René Bigand kam dabei ums Leben.

Die französische Regierung bestellte im September 1967 eine Bruchzelle für statische Versuche und drei Prototypen, von denen der erste, die Mirage F.1-02 am 20. März 1969 zum ersten Mal flog und dabei bereits Mach 1,15 erreichte. Zunächst war sie mit einem Atar 9K-31 ausgerüstet, erhielt aber 1969 das schubstärkere Atar 9K-50. Sie startete am 18. September 1969 zu ihrem Jungfernflug. Die Mirage F.1-04 folgte am 17. Juni 1970. Sie diente als Ausgangsmuster für die Serienversion und war mit der kompletten Avionik ausgerüstet. Die erste Mirage F.1 aus der Se-

INFO

► Die Mirage F.1 lösten die Mirage III ab. Über einen längeren Zeitraum standen beide Typen parallel im Einsatz. Neben Frankreich fliegt die Mirage F.1 noch in acht weiteren Ländern. Einige der bei der Armée de l'Air als Abfangjäger eingesetzten Mirage F.1 wurden zu Jagdbombern umgebaut.

rie flog am 15. Februar 1973. Sie, sowie die nächsten Maschinen, wurden zunächst dem **Centre d'Essais en Vol (CEV)** zugewiesen, wo weitere Versuche durchgeführt wurden.

MIT LUFTBETANKUNG

Als erster Einsatzverband der Armée de l'Air rüstete die in Reims stationierte EC 2/30 „Normandie-Niemen“ im Dezember 1973 auf die Mirage F.1C um.

Anschließend übernahm die EC 3/30 „Lorraine“ die neuen Flugzeuge. Ihnen folgten die EC 5 in Orange und die EC 12 in Cambrai. Die Armée de l'Air übernahm zunächst 83 Mirage F.1C wovon die letzten 13 mit einem Radarwarnempfänger von Thomson-CSF ausgerüstet waren. Zwischen März 1977 und Dezember 1983 wurden weitere 79 Flugzeuge mit der Bezeichnung Mirage F.1C-200 übernommen. Diese besaßen einen festen Luftbetankungsstutzen rechts vor dem Cockpit. Für den Einbau des Luftbetankungsstutzens musste der Bug um 7 cm verlängert werden.

Für die Systemausbildung und zum Kampftraining entwickelte Dassault die doppelsitzige Mirage F.1B. Der 60-minütige Erstflug fand am 26. Mai 1976 in Istres statt. Die französische Luftwaffe übernahm 20 Mirage F.1B zwischen Oktober 1980 und März 1983. Für die Aufnahme des zweiten Cockpits wurde der Rumpf um 30 cm verlängert. Die Treibstoffkapazität wurde reduziert und die beiden Kanonen entfielen.

JABO-VERSION

Durch die Übernahme der Mirage 2000C als Abfangjäger wurden Teile der Mirage F.1C in dieser Rolle frei. Deshalb wurden 57 Maschinen zu **Jagdbombern** mit der Bezeichnung Mirage F.1CT umgebaut. Der erste von zwei Prototypen flog am 3. Mai 1991. Der Umbau der Prototypen erfolgte bei Dassault. Die restlichen 55 wurden bis 1995 von der französischen Luftwaffe umgebaut. Anstelle des Cyrano IV Radars kam das Cyrano IVMR zum Einbau. Die weiteren Änderungen betrafen den Einbau eines



Mirage F.1CR der Aufklärungsstaffel ER 01.033 „Belfort“ aus Reims

Dassault Mirage F.1



Mirage F.1CR der Aufklärungsstaffel ER 01.033 „Belfort“ aus Reims. Der helle Grundanstrich wurde während der Einsätze in Djibouti angebracht.

SAGEM ULISS 47, eines Dassault M182XR Zentralcomputers, Thomson VE120 Head-Up-Displays, Thomson-TRT TMV 630 Laser-Zielfinders, eines verbesserten Radarwarnempfängers und Düppel- und Fackel-Werfers. Eine der beiden Kanonen wurde ausgebaut, um Platz für die zusätzliche Ausrüstung zu schaffen.

Die Auslieferung begann am 13. Februar 1992 an die EC 13 in Colmar. Als Ersatz für die Mirage IIIR entwickelte Dassault die Mirage F.1CR. Die erste Maschine flog am 20. November 1981. Ausgerüstet ist diese Version mit SAT SCM2400 Super Cyclope Infrarot-Abtastgerät, einer 75 mm Panoramakamera oder einer 150 mm Vertikalkamera, beide von Thomson-TRT. Als Radar kam das Cyrano IVMR zum Einbau. 64 Flugzeuge wurden in Auftrag gegeben. Die erste Serienmaschine flog am 10. November 1982. Die ER 2/33 „Savoie“ in Straßburg-Entzheim übernahm die er-

sten Mirage F.1CR und war im Juli 1983 einsatzklar. Ihr folgten die ER 1/33 „Belfort“ und ER 3/33 „Moselle“. Die Umrüstung war 1988 abgeschlossen. 1994 verlegte man das Geschwader nach Reims.

EXPORT-ERFOLGE

Wie die Mirage III, ließ sich auch die Mirage F.1 im Ausland gut verkaufen. Mit Mirage F.1A wird eine **Tiefangriffsversion** bezeichnet, die nicht nur über eine verbesserte Avionik, sondern auch über eine erhöhte Treibstoffkapazität verfügt. Diese Version wurde nur von **Libyen** und **Südafrika** bestellt.

Bei der Mirage F.1D handelt es sich um die **Trainerversion** der Mirage F.1E. Sie entspricht der Mirage F.1B. Als Nachfolger für den Starfighter bot Dassault die Mirage F.1E mit einem SNECMA M.53-2 mit einer Leistung von 83,26 kN

mit Nachbrenner an. Der Prototyp flog am 22. Dezember 1974.

Griechenland setzte 40 Mirage F.1CG ein, die ab August 1975 übernommen wurden. Der **Irak** erwarb 127 F.1EQ zwischen 1980 und 1990. Diese kamen mit Exocet-Lenkflugkörper bewaffnet im Persischen Golf gegen Öltanker zum Einsatz. Anfang der 80er Jahre entschied sich auch **Jordanien** für den Einsatz der Mirage F.1 und bestellte 17 Mirage F.1CJ, die 1981 übernommen wurden. Später wurden nochmals 17 Mirage F.1EJ bestellt.

Kuwait erhielt 1976 zunächst 18 Mirage F.1CK und zwei Mirage F.1BK. Die erste Maschine flog am 26. Mai 1976. Die Übergabe an Kuwait erfolgte am 28. Oktober 1977. Eine zweite Lieferung mit neun Mirage F.1CK2 kam ab 1984 zur Auslieferung. **Marokko** übernahm 30 Mirage F.1CH, die ab 1978 zur Auslieferung gelangten. Ein weiterer Auftrag über 14 Mirage F.1EH und sechs Mirage F.1EH-200 folgte.

Die 45 von **Spanien** bestellten Mirage F.1CE stehen seit Mai 1975 im Einsatz. In Spanien werden sie mit C.14A bezeichnet. Sie wurden zwischenzeitlich mit einem Cyrano IVM Radar modifiziert und sind für die Mitnahme von AIM-9P Sidewinder Luft-Luft-Lenkflugkörper ausgerüstet. Unter der Bezeichnung C.14B kommen noch 22 Mirage F.1EE-200 zum Einsatz. Nach **Südafrika** wurden 32 Mirage F.1AZ 16 Mirage F.1CZ geliefert. Die Mirage F.1CZ trafen 1975 dort ein und wurden von der No. 3 Squadron übernommen. Diese Staffel wur-

de im September 1992 außer Dienst gestellt. Die Flugzeuge wurden eingelagert. Die Produktion der Mirage F.1 lief bis 1992. Insgesamt wurden 762 Flugzeuge aller Versionen gebaut. ■

TECHNISCHE DATEN

Hersteller:	Dassault, Frankreich
Verwendung:	Mehrzweck-Kampfflugzeug
Besatzung	1
Triebwerk: Ein Strahltriebwerk SNECMA Atar 9K-50 mit 49,04 kN (5.000 kp) Standschub und 70,22 kN (7.160 kp) mit Nachbrenner	
Abmessungen und Leistungen:	
Länge einschließlich Staurohr:	15,00 m
Höhe:	4,50 m
Spannweite:	8,40 m
Flügelfläche:	25,0 m ²
Rüstmasse:	7.400 kg
Startmasse ohne Außenlast:	10.900 kg
maximale Startmasse:	15.200 kg
Höchstgeschwindigkeit	
– in 12.000 m Höhe:	2.335 km/h
– ohne Außenlasten in Meereshöhe:	1.472 km/h
Reisegeschwindigkeit in	
9.000 m Höhe:	885 km/h
Dienstgipfelhöhe:	20.000 m
Steiggeschwindigkeit:	213 m/sek
Landerollstrecke:	500 m
Einsatzradius:	583 km
Reichweite mit 2.000 kg Außenlast:	2.300 km
Überführungsreichweite:	3.300 km
Bewaffnung: Zwei 30 mm DEFA 553 Maschinenkanone mit je 125 Schuss, drei Matra 530 Magic und zwei AIM-9 Sidewinder Luft-Luft-Lenk Waffen an einer Aufhängestation unter dem Rumpf, zwei unter den Tragflächen und zwei an den Flügelspitzen	
Erstflug:	23. Dezember 1966