



crut sa participation chez CASA à 24 %. Courant 1965, le MAE donna instruction à CASA de lui faire une proposition pour l'achat de cent appareils. Que ceux-ci soient assemblés en totalité ou seulement en partie en Espagne. Finalement, à l'issue d'une série de meetings entre les techniciens des deux compagnies, tant à Madrid qu'à Los Angeles, la première offre pour fabriquer les avions entièrement en Espagne fut remise. Sur quoi le MAE s'inquiéta des délais de fabrication... CASA serait-il en mesure de livrer les avions à l'Ejército del Aire dans les délais? *Quid* de leur conformité? Et puis cela ne risquait-il pas de rendre les avions plus chers que s'ils étaient achetés directement chez Northrop? Frais de licence, dépassements de coûts, série réduite constituaient autant d'écueils prévisibles et inquiétants... De plus, le

MAE développait des doutes quant à la qualité finale de l'avion s'il était assemblé en Espagne: serait-il d'une qualité égale à un avion fabriqué aux États-Unis? Pour tenter de dissiper ces doutes, CASA présenta trois offres différentes en réponse à la demande du MAE pour 36 monoplaces et 34 biplaces. Dans la première alternative CASA se proposait de fabriquer l'avion complet sous-licence, aux termes et conditions du MAE. La deuxième laissait CASA assembler simplement la cellule à partir de sous-ensembles fournis par Northrop, la phase de recette étant laissée au constructeur espagnol. Dernière solution: prendre livraison des avions au sortir de la chaîne de production de Northrop en Californie. Le réel avantage de la première proposition est qu'elle garantissait l'emploi local, avec quelque 4 millions d'heures de

▲ Un trio de SF-5B (AE-9) de l'Ala 23 s'élève au-dessus des collines de l'Estremadure. En 2003, l'Ejército del Aire peut toujours compter sur une vingtaine de ces chasseurs biplaces stationnés sur la base aérienne de Talavera près de Badajoz. Désignées SF-5B+ chez CASA, ces machines vont toutes devenir des SF-5M ("modernizado"), une fois leur rénovation achevée chez EADS-CASA à Getafe. In 2002, the Spanish Air Force Ala 23 still relied on a 22-strong fleet of CASA-built F-5Bs for the lead-in training of its future fighter pilots as well as young instructors. Just a while ago in 2003, unfortunately, the unit lost one of these trainers.

◆ Détenu par l'Ala 23, dernier F-5 monoplace encore en service en Espagne, ce SRF-5A a été perdu début mai dernier. Bad luck hit Ala 23 this year, when the wing's anniversary aircraft AR-9-070/23-33 crashed while rehearsing its demo, killing its pilot, Captain Manuel Rivera Hernández. This aircraft, a SRF-5A had received a special glossy dark blue point scheme to celebrate the wings 50th anniversary planned to take place on the 6th and 11th of May 2003, and consequently cancelled. Although not destined for the upgrade, this aircraft was the last operational single-seat Freedom Fighter in the Spanish inventory.

