

travail à la clé sur quatre ans, vivifiant ainsi le canevas technologique de l'industrie espagnole alors à un stade balbutiant. Ce point ne fut pas laissé de côté. Et bien que demeuraient nombreux au MAE ceux qui doutaient de la capacité de CASA à satisfaire aux exigences de qualité et délais requis, on céda enfin à l'échelon gouvernemental, mais non sans que fussent fixées des conditions contractuelles très strictes.

Le contrat avec CASA fut signé le 20 décembre 1965 et incluait un total de 70 F-5 pour une somme de 3 862 millions de pesetas. Y figuraient aussi la livraison d'équipements pour l'entretien en piste et un premier lot de pièces de rechanges d'un prix de 509 millions de

pesetas. S'ajoutait aussi dans ce contrat la fourniture (pour 214 millions de pesetas) des pièces de rechange suffisantes pour assurer au moins 30 000 heures de vol aux cellules. Ainsi le prix exact de chaque F-5 produit par CASA revenait précisé-

ment à 37,7 millions de pesetas. Bien moins cher que les 41,1 millions/pièce demandés par Northrop pour des F-5 sortis des chaînes californiennes! Le coût d'un biplace (F-5B), précisons-le, était de 17 % plus élevé que celui d'un F-5A. Le gouvernement espagnol ratifia l'accord le 20 février 1966 sur la base du calendrier des livraisons suivant: la fourniture des 70 avions était divisée en sept lots égaux, le premier comportant dix ap-

pareils à livrer sous 40 mois (soit avant le 20 juin 1969). Il incluait, bien sûr, les huit premiers F-5B expédiés par Northrop en Espagne à divers stades d'assemblage, à charge pour CASA de les remonter. Une dizaine de mois encore et un second lot de dix machines devait être livré. Idem pour le troisième lot de dix, huit mois plus tard. La cadence était appelée à doubler pour les 40 avions restants, dix machines devant être précisément fournies tous les quatre mois. La livraison finale était fixée au 20 décembre 1971, dernier carat. La totalité des versions biplaces, soit en tout 36 SF-5B, faisait l'objet d'une livraison prioritaire afin de permettre le démarrage du cursus d'entraînement des pilotes sur le nouvel avion de combat de l'Ejército del Aire: premier jet supersonique jamais fabriqué en Espagne. L'industrialisation de la machine était répartie entre les deux usines CASA de Madrid-Getafe et de Séville. Cette dernière produisait tout l'avant et la partie centrale du fuselage, y compris les faisceaux de câbles et les équipements. De même, tout le cockpit et ses équipements étaient réalisés à Séville. Getafe pour sa part avait la responsabilité de la partie arrière du fuselage, des empennages, des ailes, des atterrisseurs, des réservoirs pendulaires et de tout autre composant nécessaire d'origine espagnole. C'est à Getafe aussi qu'était réalisé l'assemblage final ainsi que les vols d'essai et de réception.

À l'origine, plusieurs ingénieurs, techniciens ou conducteurs de machines en provenance de ces deux usines furent dépêchés à Los Angeles pour se familiariser avec les méthodes de fabrication américaines, les outils, les machines, les procédés, etc. Il s'agissait pour les Espagnols de mettre sur pied une ligne de production moderne rompant avec les procédés traditionnels utilisés jusque là chez CASA et largement hérités des années trente. L'effort financier consenti allait aussi être de taille,

Répartition de la production des F-5 chez CASA

LOT	NUMERO	OBSERVATIONS
1	10 appareils	CE 9-001 - premier vol : 22 mai 1968 CE 9-002 - premier vol : juin 1968 CE 9-003 & 004 - premier vol respectif : fin 1968 CE 9-005, 006, 007, 008 - premier vol : 1 ^{er} trim. 1969 livrés le 19 juin 1969
2	10 appareils	livrés le 20 février 1970
3	10 appareils	livrés le 20 août 1970
4	03 appareils	livrés en janvier 1971 en raison de retards techniques
5	07 appareils	livrés en février 1971 en raison de retards techniques
6	10 appareils	livrés en mai 1971
7	10 appareils	livrés en septembre 1971
8	10 appareils	livrés le 20 décembre 1971

▼ L'AE.9-017 est l'une de deux machines encore conservées dans les couleurs d'origine portées par les avions de l'Ara 23 depuis les années soixante-dix.

AE.9-017 is one of the two last SF-5Bs to wear the old Spanish Air Force high visibility silver livery which is due to leave way to the new low-viz scheme now in use.

