



© M. J. MUG

nécessitant des emprunts bancaires importants. Heureusement, Northrop aida à rendre la chose plus aisée en contribuant avec la documentation et les paramètres techniques et industriels nécessaires à l'érection d'un ensemble de production moderne. Pour leur part, tous les composants et autres ne pouvant être produits ou achetés sur place furent directement achetés par l'intermédiaire de Northrop, lequel fut en mesure de la réceptionner, de les contrôler et de les stocker en Californie jusqu'à ce que CASA en fit la demande. Ils étaient alors expédiés par mer vers le port basque de Bilbao, puis déconditionnés et dédouanés dans un bureau spécial installé à Getafe où un service s'occupait du dispatching entre les sites de production de Séville et de Getafe.

Les turbomoteurs, pour leur part, étaient directement fournis par General Electric International (GE) au terme d'un contrat validé par le MAE et comportant une assistance technique étendue. Ceux-ci et d'autres équipements furent directement livrés depuis les États-Unis, de même que toute l'avionique. En accord avec le plan et le contrat conclus, il fut décidé d'envoyer directement depuis l'usine californienne de Northrop les huit premiers F-5B chez CASA, chacun à un stade d'assemblage différent afin de permettre aux techniciens de CASA de s'adapter au cycle de montage.

De la sorte, Northrop fit livrer chez CASA deux avions entiers, juste pour que l'avionneur espagnol puisse les étudier et les essayer au sol et en vol. Les trois suivants nécessitèrent seulement le montage de leur instrumentation de bord chez CASA tandis que les trois derniers furent envoyés démontés en caisse, à charge pour CASA de les assembler. Comme le montre le tableau ci-dessous, CASA respecta peu ou prou toutes les dates de livraison mentionnées contractuellement et aucun défaut de fabrication ne fut mis au jour durant les vols de recette. On se doit simplement de signaler un léger retard noté à l'occasion de la livraison du 4^e lot du fait de problèmes dans la livraison et le dédouanement de certains équipements. Ceci conduisit CASA à scinder cette livraison, d'où le total final de huit au lieu de sept.

Le premier lot de dix machines fut mis entre les mains de l'Ejército del Aire avec un jour d'avance, le 19 juin 1969, en présence des ministres espagnols de l'Air, de l'Industrie et du Trésor accompagnés des directeurs de l'INI et de Northrop.

Alors que la production du Freedom Fighter allait bon train, il fut décidé de convertir 18 des 36 monoplaces F-5A en version de reconnaissance tactique RF-5A, ceci tout en conservant leurs deux canons M39 de 20 mm sur le dessus du nez.

Simultanément, dans le but de bien faire la différence entre les F-5 "made in USA" et ceux construits par CASA en Espagne, ces derniers furent désignés SF-5A, SF-5B et enfin SRF-5A par l'industriel, le "S" précédant la désignation marquant la provenance: Spain (Espagne). Dans l'armée de l'air espagnole, ces avions se virent attribuer les désignations respectives de C.9, CE.9 et CR.9, le C voulant dire *caza* (chasseur), le E *enseñanza* (formation) et le R *reconocimiento* (reconnaissance). Le chiffre 9 indique ici qu'il s'agit seulement du neuvième type de chasseur mis en service dans l'Ejército del Aire depuis sa création comme armée indépendante en juillet 1939.

Conséquence directe de la modification du nombre de versions décidées en état-major, la production en série se répartit de la façon suivante:

- SF-5B → CE.9-001 — CE.9-034
- SF-5A → C.9-035 — C.9-052
- SRF-5A → CR.9-053 — CR.9-070

Ultimeurement, lorsque l'Ejército del Aire introduisit la catégorie des appareils d'attaque pour différencier ses chasseurs, tous les F-5 devinrent alors A.9, AE.9 et AR.9.

▲ Poussé par ses deux moteurs General Electric J85, le SF-5B (AE.9) n° 031 décolle de Talavera pour une mission en solo d'un élève moniteur.

With its twin General Electric J85 turbojets on full burner, a SF-5B is seen folding its landing gear after launching from Talavera.

▼ Un élève et son moniteur installés à bord d'un SF-5B se préparent à partir en mission. On note, au niveau de l'épaule gauche du pilote installé en place arrière, le système de télémétrie laser AN/AVQ-27 monté sur les avions grésés pour le tir d'armes air-sol.

An Ala 23 aircrew prepares itself for a weapon delivery training mission for which some SF-5Bs are equipped with an AN/AVQ-27 laser rangefinder in the rear seat.



© B. SAF/MAE