

par Marnix Sap

Irremplaçable

Northrop SF-5B^M

CASA
EADS

Avec la décision prise récemment par l' Ejército del Aire de moderniser une fois de plus ses SF-5B en SF-5M, les derniers *Freedom Fighter* encore opérationnels en Europe occidentale vont poursuivre une belle carrière, cette fois au profit des futurs pilotes de *Mirage F1* et de *Hornet* modernisés mais aussi, d'ici peu, d'EADS *Eurofighter*.

Située à quelques lieues à peine de la vieille cité historique de Badajoz qui jouxte la frontière avec le Portugal, la base aérienne de Talavera la Real en Estrémadure est depuis de longues années le berceau de tout ce que l'Espagne compte de pilotes de chasse experts et patentés.

Il faut dire que la région se prête à cela. Peu peuplée, montagneuse et presque désertique par endroits, c'est le lieu idéal pour qu'un jeune pilote ibère puisse s'y livrer au vol à grande vitesse, à basse comme en haute altitude, et ceci sans aucune limitation autre que celle de sa sécurité. Et ceci sans parler de conditions météorologiques particulièrement clémentes à longueur d'année. C'est là, dans ces conditions, qu'il apprend au mieux à maîtriser l'art du combat aérien et de l'attaque au sol, pratique qu'il acquiert grâce à un avion plus franchement jeune mais toujours aussi performant : le biréacteur F-5B "Freedom Fighter" de Northrop, un appareil qui a pratiquement disparu des cieux d'Europe si l'on exclut les F-5F suisses qui sont d'une autre génération.

Talavera la Real est le lieu de stationnement de l'Ala n° 23 de Instrucción de Caza y Ataque (escadre d'entraînement à la chasse et à l'attaque n° 23), une unité de l'Ejército del Aire où l'on enseigne le vol supersonique, le tir et les rudiments du combat aérien aux élèves sortis de l'école de chasse mais aussi où sont formés les moniteurs qui à leur tour formeront les élèves sur avion de combat. L'Ala 23 détient aussi une mission secondaire : en cas de guerre ses SF-5B seraient appelés à réaliser des missions air-sol. Cette unité joue, de plus, un rôle grandissant pour l'entraînement au combat aérien dissimilaire (DACT) des unités de l'Ejército del Aire ou de l'Armada — la marine espagnole — qui cherchent à perfectionner leur technique de combat face à des moniteurs aguerris.

Le premier "jet" supersonique de CASA

Retour en arrière. Vers la fin des années cinquante, une autorité du *Ministerio del Aire* (MAE) espagnol fut invitée par l'U.S. Air Force à visiter les usines Northrop de Los Angeles où lui fut présenté le N-156, le prototype du F-5. À son retour au pays, Don José, le directeur de la firme CASA (Construcciones Aeronauticas S. A.) fut informé sur le potentiel de coopération des deux firmes, spécialement quant aux développements très positifs qu'une possible construction de l'appareil en Espagne — alors pays neutre — représenterait.

En mai 1960, dans le but d'envisager une coopération éventuelle, Northrop dépêcha l'un de ses représentants chez CASA, un industriel madrilène avec lequel l'USAF avait une bonne et longue expérience puisque il était celui chargé de la réparation et de la maintenance d'une partie des avions des USAF.

Quand bien même le tissu industriel de l'Espagne des dernières années du franquisme n'était guère développé, chaque avionneur s'avoua plutôt impressionné par la capacité de son interlocuteur. Ceci s'ajoutant à l'intérêt de développer un projet en commun, de fil en aiguille, les deux parties établirent une confiance réciproque qui amena l'avionneur californien à se proposer d'entrer dans le capital de l'avionneur espagnol. L'accord finalisé entre les deux industriels se conclut par l'achat par Northrop de 20 000 parts sociales du capital de CASA pour une valeur de 10 millions de pesetas de l'époque. Une option pour une participation à concurrence de 24 % fut aussi prise. En juillet 1962 finalement, Madrid valida la transaction. Dès février 1964, la perspective d'assembler des F-5 en Espagne devint plus réelle lorsque Northrop ac-

▼ **Emblème de l'Ala de Caza n° 23. Insigne officiel, il a été dessiné dans les années 50 par le lieutenant-colonel Matias "El Motiti" Lozano Tejeda. Le perroquet et le T-33 racontent une histoire vraie, celle de "Curro", passager clandestin (devenu la mascotte de l'unité) monté à bord d'un T-33 lors d'une escale de convoi en Guinée ! Les étoiles représentent les insignes de grade des officiers pilotes.**

The Ala 23 badge with the unit's mascot — the parrot Curro — and Spanish officers star ranks.

▼ **Situation de l'aérodrome de Talavera la Real dans le sud-ouest de l'Espagne.**

Talavera la Real air base map location in Western Spain next to the border with Portugal.



Le F-5 Freedom Fighter compte au nombre des plus belles réussites techniques et industrielles de la firme Northrop. Dans sa version d'entraînement F-5B, l'Ejército del Aire espagnol est l'une des dernières forces aériennes à utiliser en Europe. Et pour longtemps encore puisque ces avions difficilement remplaçables vont être rénovés et modernisés une fois de plus. À l'heure où EADS-CASA se prépare à recevoir les premiers éléments de la chaîne logistique d'assemblage de l'Airbus A400M, l'histoire de l'industrialisation du F-5 à Getafe rappelle que c'est en Espagne, chez CASA, que sera construit l'avion de transport tactique européen.