

Experimentación (CLAEX), basé à Torrejón (Madrid), fournit les équipements d'essais et le personnel. Ainsi une part substantielle de la charge de travail sera réalisée en Espagne, garantissant ainsi l'emploi local. Ajoutons qu'IAI est aussi en relations contractuelles avec Boeing pour la part d'éléments communs issus du programme de modernisation en cours sur les T-38 de l'USAF.

En raison des réductions significatives apportées au budget initial de ce programme de modernisation, le projet a finalement été scindé en deux volets. Dans une première phase, quatre appareils ont été modernisés afin de servir de prototypes industriels. Une fois testés et "recettés" par l'Ejército del Aire, ces appareils ont fait, courant 2002, l'objet d'une étude comparée avec les SF-5B plus anciens. Et ce n'est finalement que le 17 décembre dernier, sur la base d'une expérimentation réussie, qu'a été signé le contrat officiel portant sur la modernisation des 18 avions restants avec IAI pour un montant total de 31 M €. Pour cette seconde phase, l'industriel israélien IAI — l'un des spécialistes mondiaux du retrofit — s'est engagé à moderniser l'ensemble des SF-5B pour un coût de 1,7 M € par avion contre une commande globale. Deux années seront nécessaires pour rénover la flotte

des avions réduite aujourd'hui à 21 biplaces à la suite de la destruction près de Nogales, le matin du 23 janvier dernier, du SF-5B 23-24 (AE.9-003) lors d'un vol d'entraînement à basse altitude qui a coûté la vie au capitaine David Martínez Laboreria tandis que son élève, l'aspirant Luis Suárez Tejerina réussissait à s'éjecter.

Rappelons que la première phase de ce chantier de rénovation a démarré en juillet 2000 et que le premier vol du prototype de validation avec "glass-cockpit" a été déroulé, dans les délais, le 12 octobre 2001 aux mains conjuguées du *Comandante* Ignacio Lombo et du *Capitán* Agustín Alvarez du CLAEX. La remise des trois premiers prototypes à l'Ejército del Aire a eu lieu à la fin du premier trimestre 2002.

Sans attendre et selon toute vraisemblance, on annonce que les *Freedom Fighter* de l'Ala 23 vont poursuivre leur déjà longue carrière en vue de célébrer leur jubilé d'or en novembre 2020. Les avions auront alors 50 ans ! Une belle victoire pour CASA (aujourd'hui EADS) qui a construit ces avions il y a plus de trente ans et qui continuera à en assurer, au profit de l'Ejército del Aire, la maintenance, l'entretien périodique et majeur et même le soutien industriel complet. ♦ M. Sap

Agradecimientos : el escritor quiere expresar su gratitud a los siguientes personas por su excelente colaboración : Sr. Col. Carlos Catalá (DAP), Cpt. David Libreros (DAP), Sr. Col. José María Salvo Piñeros (Gabinete JEMC), Sr. Col. Manuel Fresno Ansel (Ala 23), Francisco Salido (CASA), Eduardo Galicia (CASA) y Mike Ludlum (Kelowna Flightcraft).

▼ Sur cet entraîneur de procédures (immatriculé 23-00), maintes générations de pilotes de chasse de l'Ala n° 23 à Talavera ont été formées à la découverte et la pratique du F-5. All new student-pilots at Talavera la Real receive their basic instruction in this ground trainer.

▲ À l'instar de la bouteille de Coca Cola, où la forme est le plus important, le F-5 reste une machine remarquablement conçue. Pour les mécaniciens, il est un appareil d'accès aisé et d'entretien facile qui n'a rien à envier aux avions nettement plus modernes. Easy access to all areas of the aircraft was one of the key points put forward by the F-5's conceptors.

Liste de production des Northrop-CASA SF-5B de l'Ejército del Aire

année	matricule	état	événements	avant CASA	avec Ala 23
2001	AE.9-001	23-23	-	13/11/92	27/06/94
2002	AE.9-002	-	détruit le 04/04/74	-	-
2003	AE.9-003	23-24	détruit le 22/01/03	04/12/92	29/07/94
2004	CE.9-004	-	détruit le 26/07/72	-	-
2005	AE.9-005	23-25	-	12/09/92	21/12/94
2006	AE.9-006	-	détruit le 08/04/73	-	-
2007	AE.9-007	23-01	-	07/07/93	22/12/94
2008	AE.9-008	23-02	-	12/06/91	21/06/93
2009	AE.9-009	23-03	-	07/01/92	10/02/94
2010	AE.9-010	23-04	-	24/04/92	21/01/94
2011	AE.9-011	23-05	-	12/08/94	02/03/95
2012	AE.9-012	23-06	-	04/07/94	19/10/95
2013	CE.9-013	-	détruit le 03/07/74	-	-
2014	AE.9-014	23-07	-	10/06/92	23/03/94
2015	AE.9-015	23-08	détruit le 07/04/91	-	-
2016	AE.9-016	23-09	-	10/02/94	16/06/95
2017	AE.9-017	23-10	-	21/03/91	06/05/93
2018	AE.9-018	23-26	-	30/04/91	08/07/93
2019	CE.9-019	-	détruit le 19/12/72	-	-
2020	AE.9-020	-	détruit le 04/04/89	-	-
2021	AE.9-021	-	détruit le 07/05/75	-	-
2022	AE.9-022	23-12	-	17/07/92	04/07/94
2023	AE.9-023	23-13	-	10/06/93	10/11/94
2024	AE.9-024	23-14	-	23/01/94	03/05/95
2025	AE.9-025	23-15	-	09/11/93	24/04/95
2026	AE.9-026	-	détruit le 11/02/82	-	-
2027	AE.9-027	23-16	-	04/05/94	27/07/95
2028	AE.9-028	23-17	-	11/08/94	06/12/95
2029	AE.9-029	23-18	premier modernisé *	19/10/93	04/08/96
2030	AE.9-030	23-19	-	19/02/92	16/12/93
2031	AE.9-031	23-20	-	27/06/94	21/07/95
2032	CE.9-032	-	détruit le 25/05/76	-	-
2033	AE.9-033	23-21	détruit le 28/04/89	-	-
2034	AE.9-034	23-22	détruit le 01/09/88	-	-

* Recensé pour l'automne 2003



© M. Sap 2003

