



North American F-86F Sabre

El F-86F Sabre es una evolución del FJ-1 Fury de ala recta derivada del P-51 Mustang. Las primeras escuadrillas que se enviaron a Corea utilizaron el modelo "A"; a principios del año 1953, empezaron a llegar unidades "F", equipando a las escuadrillas de cazabombarderos 8 y 18. Este



modelo se enfrentó con gran éxito al MiG-15. Aunque sus prestaciones eran algo inferiores a las del modelo soviético, sus pilotos estaban mejor entrenados y poseían más experiencia, a consecuencia de lo cual jugaba con ventaja. En total se completaron 1079 unidades F-86F. A partir de 1954, muchas de estas unidades se enviaron a los aliados de Estados Unidos, en el marco del Military Aid Program.

El F-86 fue el primer avión estadounidense en aprovechar los datos de investigación de vuelo obtenidos de los aerodinamistas alemanes al final de la Segunda Guerra Mundial. Estos datos demostraron que un ala delgada en flecha podía reducir considerablemente la resistencia aerodinámica y retrasar los problemas de compresibilidad que habían afectado a cazas como el Lockheed P-38 Lightning al aproximarse a la velocidad del sonido. Para 1944, los ingenieros y diseñadores alemanes habían establecido las ventajas de las alas en flecha basándose en diseños experimentales que databan de 1940. Un estudio de los datos mostró que un ala en flecha resolvería su problema de velocidad, mientras que un slat en el borde de ataque del ala que se extendía a bajas velocidades mejoraría la estabilidad a baja velocidad.

El diseño de slats automáticos estaba basado en el del Messerschmitt Me 262 y el estabilizador ajustable eléctricamente era otra característica del Me 262A.

El 30 de junio de 1955, aterrizan, en la Base de Getafe, los dos primeros North American F-86F que el Programa de Asistencia y Defensa Mutua (MADP) estadounidense entrega al Ejército del Aire Español procedentes de Landstuhl (Alemania), donde tiene su sede la 86ª Ala de Cazabombarderos de la USAFE. El F-86F ha recibido en España la designación oficial de C.5. Estos aviones, retirados de las unidades de primera línea norteamericanas en Europa, serán



revisados en la factoría de CASA para ser inmediatamente entregados a sus unidades con sus nuevos numerales y escarapelas. Siendo el primer cazabombardero a reacción en ostentar la Cruz de San Andrés y la escarapela española sobre su fuselaje.

En menos de un lustro, los Estados Unidos entregaron a España 270 F-86F Sabre con los que se constituyeron varias Alas de caza; Alas Nº 1 (Valencia), Nº 2 (Zaragoza), Nº 4 (Mallorca), Nº 5 (Morón), Nº 6 (Torrejón). Hasta entonces, las unidades de caza utilizaban los HA 1112, versión con motor Rolls Royce Merlin del Messerschmitt Bf109 G.

Antonio Utrilla

North American F-86F Sabre

Los ingenieros de North American Lee Atwood y Ray Rice, comenzaron en 1944 el diseño de un reactor de plano recto, que como FJ-1 "Fury" voló en noviembre del 46 y fue producido en corta serie para la U.S.Navy. Al disponer de datos de origen alemán acerca del ala en flecha, ambos técnicos, ayudados por L.P.Greene, acometieron un más ambicioso proyecto, materializado en el XP-86, que desde Muroc Lake despegó por primera vez del suelo el probador George "Wheaties" Welch.

No carente de problemas en su desarrollo, al ser un avión muy avanzado, superados sin embargo en un tiempo razonablemente corto, el 15 de septiembre de 1948 el Mayor Robert L. Johnson bate con un F-86A el "record" mundial de velocidad a 1.080 Km/h, entrando en servicio los primeros ejemplares de la serie en febrero del 49, y en combate sobre Corea a finales del año siguiente.

El 17 de diciembre del 50 el Coronel Bruce Hinton logra abatir un MiG-15 durante su primer encuentro con los temibles cazas soviéticos.

El 23 de septiembre anterior había volado el primer F-86E, desarrollo del A con plano de cola enteramente móvil y servomandos hidráulicos, que pronto sustituyó. en Corea a los del modelo precedente. Fue esta guerra la que principalmente impulsó. el desarrollo del avión, dando así



lugar al F-86F, que, aparte de más potencia, tenía en sus más avanzadas versiones un plano de mayor cuerda y carente de slats de borde de ataque (el llamado “de ala dura”) más adecuado para el combate en altura, entorno en el que el MiG se había mostrado hasta entonces superior.

Con estructura bilarguera y flecha de 35° en su nuevo plano, el fuselaje del F-86F va provisto de frenos de picado y asiento lanzable para el piloto. Emplea energía hidráulica para actuar mandos de vuelo, tren y frenos, así como para extender los aerofrenos. Con este modelo el F-86 alcanza su mayor fama y difusión, acrecentadas ambas con los éxitos que en el cielo de Corea se apunta sobre los MIG adversarios, logrando un índice de victorias aproximado de diez a uno, si bien en esta elevada proporción es un factor fundamental la superior calidad de los pilotos americanos con respecto a los asiáticos que vuelan los reactores rusos. Consecuentemente apodado “MiG Killer”, es el “Sabre” el último caza al estilo clásico, maniobrero, rápido y poderoso, dócil en cualquier postura, con magnífica visibilidad y de pronta y precisa respuesta a los mandos; es, en pocas palabras, el mejor “dogfighter” de su tiempo.

Fabricado bajo licencia en Canadá, Australia, Japón e Italia, en total se produjeron 9.829, y volaron en más de una veintena de países. Las últimas series producidas fueron el F-86D, provisto de un radar nasal que lo capacitaba para operar con cualquier clase de tiempo, y su derivado F-86K. También se incluyen en esa cifra cerca de un millar de FJ-4, versión embarcada para la U.S.Navy.

Terminada en julio del 53 la Guerra de Corea, dos meses más tarde se firman los acuerdos hispano americanos de cooperación, y como consecuencia de los mismos, el 30 de junio del 55 llegan a Getafe los dos primeros F-86F, que son sin embargo destinados al despiece en la Escuela de Especialistas de León, no llegando a la base madrileña hasta el siguiente 14 de septiembre los primeros cinco “Sabres” que habrán de volar con nuestros colores.

Primeros de 270 que en total nos serán transferidos, comienza así una febril actividad para constituir sucesivamente y a partir de septiembre del 55, las Alas de Caza de Manises, Zaragoza, Son San Juan, Morón y Torrejón, mandadas por coroneles que hicieron con los “Chirri” sus primeras armas durante la guerra civil.



Formados los pilotos en Fürstenfeldbruck (Alemania) Estados Unidos y Talavera la Real (Badajoz) la rápida transformación se ve coronada por el éxito, y nuestros reaktoristas pronto denotan su excelente entrenamiento, volando sin más ayuda que un radiocompás, aún en condiciones meteorológicas adversas (a más de uno sacó de apuros el excelente GCA de Torrejón) y combatiendo contra sus colegas franceses de los “Mystere”, así como con los americanos en diferentes maniobras “Red Eye” de interceptación de supuestos agresores.



A comienzos del 56 y bajo el mando del Teniente Coronel Hevia, se forma la patrulla acrobática que luego será llamada “Ascua” y que debuta en la “Manifestazione Aeronautica de Fiumicino” (Roma) el siguiente 24 de junio. Durante nueve años (con un lapso de tres de inactividad) actuar en muy diversos festivales por toda la geografía peninsular y diversos países de Europa. Con respecto al propio Hevia, se hizo célebre la anécdota de que fue protagonista mientras realizaba un vuelo de inspección a Talavera. Al iniciar su

penetración desde el radiofaro BZ (Bravo Zul.) de la base, reportó: “Abandono 20.000 pies sobre el Burro Zul.... a lo que el controlador (podríamos apostar a que ignorante de la identidad del piloto) respondió al punto: “Recibido, rebuzne en curva”.

Al caer la década de los sesenta, nuevos reactores van sustituyendo a los Sabres (C.5 en nuestra nomenclatura militar) que, tras un último vuelo realizado el 7 de diciembre de 1972 en Zaragoza, son definitivamente dados de baja en abril del 73. Siempre serán recordados como símbolo del paso de gigante que dio un Ejército del Aire, en gran parte todavía anclado en los años treinta, hasta ponerse adecuadamente al día con los tiempos que corren, tanto en técnica, como especialmente en los vitales recursos humanos.



North American F-86F Sabre



Motor: General Electric J-47 de 2.720 Kg de empuje

Envergadura: 11,30 m

Longitud: 11,45 m

Velocidad m.xima: 1.100 Km/h

Velocidad de crucero: 850-670 Km/h

Velocidad m.nima: 193 Km/h

Techo operativo: 16.120 m

Autonom.a: 2.045 Km

Acomodo: Monoplaza

Armamento: 6 ametralladoras de 12,7 mm y 2 Sidewinder o 900 Kg de bombas

Peso vac.o: 4.965 Kg

Peso total: 6.820-7.725 Kg

Primer vuelo: 1 de octubre de 1947 el XP-86; el 19 de marzo de 1952, el F-86F

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans