



Northrop F-5 “Freedom Fighter”--1959 (USA) 1969 (CASA) 34 F-5B + 36 A/RF



Tres versiones: F-5A monopla de caza, F-5B biplaza de entrenamiento y RF-5A monopla de reconocimiento fotogrfico.

CASA adquiere la **licencia de fabricacin** lo que supone un **reto**

tecnolgico enorme. El primero sale de Getafe en 1969. Los biplazas van primero a Morn y luego a Badajoz. Sustituyen a los T-33. Tras los biplazas (34), comienzan los monoplazas. Sustituy a los **T-33** en enseanza y a los **Sabres** como cazabombarderos, aunque surgieron susceptibilidades al considerarlos **"poca cosa"**. Factor importante fue el costo y el beneficio para CASA. Northrop interesada por entrar en Europa, se asoci con CASA.

Curiosidad: Su fabricacin idntica y compatible a la USA, tena **mayor porcentaje de fabricacin** que Northrop, ya que esta subcontractaba a otras empresas como Canadair.

Su **extraordinario resultado operativo** comienza a "picar" a los "mach 2" que despectivamente los apodan **"bicicletas"**. Surge el slogan: **"Ms vale bicicleta en vuelo que Mach 2 en el suelo"**. Complementado con el otro que asegura: **"De Hinojosa para abajo pongo rabos a destajo"**. Gracia no les falta. Los USAF usan el **F-5E Tiger** como aggressor por su similitud con el Mig-21 (Red Eagles, Steve Davis). Actu en el Sahara en proteccin y reconocimiento. Tras realizar modificaciones de resistencia estructural y avinica nueva se retirn en 2025. Van a cumplir **ms de 56 aos de servicio** en Talavera.

Caractersticas generales

Peso cargado: **9.700 kg**

Planta motriz: **2× General Electric J85 de 1.383 kgf y 1850 Kgf con postcombustin.**

Rendimiento

Velocidad mxima operativa (Vno): **1,4 Mach**

Caones:

2x cann rotativo

Puntos de anclaje: **2800 kg.**

2× misiles aire-aire AIM-9 Sidewinder

Antonio utrilla

Northrop F-5A



Pilotado como vimos por Lew Nelson, el “Freedom Fighter” superó ya en su vuelo inicial el todavía preocupante Mach 1, sin denotar a lo largo de su periodo de pruebas ningún problema especial, mostrándose por el contrario fácil de volar, robusto y maniobrero, sobre todo en alabeo, donde su régimen de giro supera los 120. por segundo.

Cuando por fin fue aceptado por la USAF como el avión idóneo para cumplimentar su Programa de Ayuda Mutua, debido no sólo a sus condiciones de vuelo, sino también en gran medida a su sencillez de construcción y mantenimiento, así como un bajo coste operativo, los 818 que en total se fabricaron del modelo básico F-5A, entraron en servicio a partir de agosto del 64, siendo desde entonces los cazas más extendidos del mundo occidental, al volar con las escarapelas de veintiséis diferentes países.

De construcción similar al F-5B, el F-5A es un caza polivalente, ideal para potencias menores, pues si bien es el ataque al suelo la misión para la que se muestra más idóneo, al ser una extraordinariamente estable plataforma de tiro, también puede incluso defenderse con éxito en el combate contra un avión de superiores características (por ejemplo, el F-104) al superarlo en maniobrabilidad y rapidez en el ascenso.

En marzo de 1969, vuela un F-5A provisto del nuevo J.85 GE-21 de 2.268 Kg. de empuje, dando así lugar al F-5E “Tiger”, que, a partir de agosto del 72, empezó a ser producido en número que



llega a superar con creces el millar de ejemplares, para otras dieciocho naciones que han de ponerlo en servicio. Aparte de su mayor potencia, el “Tiger” tiene mejoras aerodinámicas que lo hacen aún más maniobrero, siendo ya su misión principal el combate aéreo, y quedando el ataque relegado a un segundo plano. Finalmente, en agosto del 82 vuela el primer F-20 “Tigershark”, propulsado ahora por un solo General Electric F-404 y capaz de alcanzar el Mach 2, que a pesar de su superior “performance” no será producido en serie. El número total de T-38 y F-5 construidos alcanzar. la importante cifra de 3.805 ejemplares, de los que 906 serán F-5^a.



Después de fabricar los treinta y cuatro F-5B para el Ejército del Aire, CASA comienza en 1970 las entregas de otros treinta y seis monoplazas, de los que la mitad serán F-5A “standard” y los restantes RF-5A de reconocimiento. Terminada la serie en 1971, con ellos se ha de formar en Morón el Ala 21, al mando del Teniente Coronel Fernando

de Juan Valiente

Divididos en dos escuadrones, el 211 de ataque y el 212 de reconocimiento, nuestros Northrop son esplendidos aviones, fáciles, robustos y sencillos, siendo tan satisfactoria su operatividad, que ante el nombre de “bicicletas” con que jocosamente los designan en las poderosas Alas de Caza, responden los pilotos de Morón: “Mejor bicicleta en vuelo que tu Mach 2 en el suelo”.

Destinados siempre en la base andaluza, salvo entre los años 74 y 81, en los que la tensión hispano-marroquí. los hizo estar destacados en la canaria de Gando -desde la que efectuaron servicios de protección a nuestros pesqueros y reconocimientos fotográficos sobre el Sahara y el Reino de Marruecos- los primero llamados C.9 y más tarde A.9 se mostraron normalmente como los más certeros tiradores en cuantos ejercicios de ataque al suelo han sido realizados por

la Fuerza Aérea Española, tanto con cañones, como con cargas lanzables. Pero no solo en esta función destacaron los F-5, sino que también en simulacros de combate contra los “Starfighter”



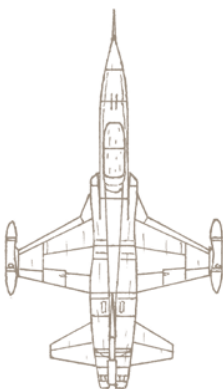
se apuntaron más de un éxito, lo que los llevó a pregonar como orgulloso lema: “De Hinojosa para abajo, “pongo rabos” a destajo”.

Resentidos por los casi cuatro lustros de servicio, con frecuentes vuelos a baja cota, en 1987 se planea que nuestras “bicicletas” comiencen a ser sometidas a un proceso de revisión por parte de Construcciones Aeronáuticas, e incluso son provisionalmente dados de baja en abril de 1989. Sin embargo, problemas presupuestarios van posponiendo la decisión, y de los veinticuatro A.9 o AR.9 que continúan en servicio, se reservan los siete mejores, destinando los demás a ser “canibalizados”.

En 1992, con el traslado al Ala 21 de Morón de 17 CASA 201 “Aviojet”, como supuestos aviones de ataque al suelo, los siete A/AR.9 “indultados” se mandan a Talavera para complementar a sus hermanos biplazas, bien como remolcadores de blancos en los ejercicios de tiro aéreo, o bien directamente en los de tiro aire-tierra que forman parte del programa del curso de profesor.

Conforme van allí cumpliendo sus horas van siendo dados de baja, y los dos últimos que quedan en vuelo pasan en 1997 al CLAEX de Torrejón, donde ven llegar el nuevo siglo, haciendo de tanto en cuanto alguna experimentación con determinados tipos de armamento.

Northrop F-5A



Motor: 2 General Electric J-85 de 1.850 Kg/e.

Envergadura: 7,70 m

Longitud: 14,38 m

Velocidad máxima: 1.568 Km/h

Velocidad de crucero: 953-890 Km/h

Velocidad mínima: 237 Km/h

Techo operativo: 16.775 m

Autonomía: 2.250 Km

Tripulación: Monoplaza

Armamento: Dos cañones revolver M.39 de 20 mm y 2.800 Kg de cargas lanzables, incluyendo dos Sidewinder

Peso vacío: 3.667 Kg

Peso total: 6.420-9.250 Kg



Primer vuelo: 30 de julio de 1959,
el “Freedom Fighter”, en 1970 el primer monoplaza de CASA

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans