

Hispano Aviación HA-220 Súpersaeta

¡la joya española de los años 60-70!



El Super Saeta es el caza más español de la historia:

diseñado por Willy Messerschmitt (sí, el mismo del Bf 109) pero hecho 100% en Sevilla, con alma de entrenador y corazón de ataque ligero. Es pequeño, elegante, con esos dos Marboré que suenan como un mosquito enfadado... y sin embargo fue el primer jet de combate español que vio acción real en el Sahara.

El nacimiento: Messerschmitt en España y el primer jet nacional (1952-1955)

Todo empieza en 1952. España aún estaba saliendo de la posguerra y quería su propio jet. Hispano Aviación (HASA) en Sevilla contrata al mismísimo Willy Messerschmitt (que vivía exiliado en España tras la WWII) para que lidere el proyecto. El diseño parte del HA-100 Triana (un entrenador con motor de pistón) y lo convierten en jet. El prototipo HA-200 R1 (matrícula EC-AHN) despegó por primera vez el 12 de agosto de 1955 desde San Pablo (Sevilla). Piloto: el comandante Luis Llorente. ¡España tenía su primer avión a reacción propio! El nombre Saeta (flecha) le viene perfecto: líneas limpias, alas bajas en flecha suave y dos Turbomeca Marboré



IIA en tándem bajo el fuselaje. Era elegante, barato de fabricar y perfecto para entrenar a la nueva generación de pilotos del Ejército del Aire.

Variantes: de entrenador a Super Saeta de ataque (1955-1970) Se construyeron exactamente 212 ejemplares (incluyendo los fabricados bajo licencia en Egipto).

- **HA-200A/B/D:** La versión biplaza de entrenamiento básico/avanzado. 117 para el Ejército del Aire español + 90 para Egipto (donde se llamaban Al Kahira). Motor Marboré II, sin armamento pesado.
- **HA-200E:** Versión mejorada con Marboré VI (más potencia) y algo más de aviónica.
- **HA-220 Super Saeta** Primer vuelo el 25 de abril de 1970. Conversión a monoplaça: quitan el asiento trasero, meten más combustible, añaden blindaje ligero, 4 pilones bajo las alas, cañones o pods de ametralladoras en el morro y capacidad para cohetes SNEB de 68 mm o bombas. El Ejército del Aire lo designó C.10. Solo se hicieron 25 ejemplares (algunos convertidos de HA-200D). Era el “ataque ligero” perfecto para misiones coloniales: barato, maniobrable y capaz de operar desde pistas cortas en el Sahara.

Los pilotos lo describían como “un avión muy honesto”: fácil de volar, estable en baja altura y con un radio de giro brutal para un jet de la época. Pero... era inferior comparado con un T-38 o un Gnat. En el Sahara, a 40-45°C, tenías que despegar casi en vacío para no quedarte corto de pista.

El drama y los accidentes:

Los primeros prototipos sufrieron vibraciones en cola y problemas de flame-out con los Marboré a alta altitud. En servicio hubo varios accidentes por fallos de motor o pérdida de control en baja altura durante misiones de ataque en el Sahara. La tasa de accidentes no fue baja (sobre todo en los C.10), pero nada comparable a los jets americanos de la época. El mayor “drama” fue que España nunca tuvo presupuesto para





modernizarlo: cuando llegaron los F-5 y los Mirage III, el Saeta quedó obsoleto en un abrir y cerrar de ojos.

En combate: la gloria olvidada del Sahara (1970-1978)



Aquí es donde el Super Saeta brilla de verdad. En la Guerra de Ifni y sobre todo en la Guerra del Sahara Occidental contra el Frente Polisario (1975-1978), los C.10 fueron los protagonistas del apoyo aéreo cercano. Operaban desde bases como El Aaiún y Villa Cisneros (hoy Dakhla). Volaban a 50-100 metros de altura, lanzando ráfagas de cohetes SNEB contra columnas de camiones

y campamentos. Los pilotos españoles cuentan anécdotas brutales: ataques a baja altura con el morro lleno de casquillos, regresando con agujeros de bala en las alas. Fue el único avión de combate español que disparó en rabia en la segunda mitad del siglo XX. Cumplió su misión: mantener el control del territorio hasta que llegó el repliegue. En total, los Super Saeta volaron cientos de misiones de ataque y reconocimiento sin perder ninguno en combate (algunos dañados por fuego antiaéreo, pero todos regresaron).

Retiro y legado:

el final en 1981 y los que aún vuelan. El último Super Saeta fue dado de baja en 1981. Muchos fueron convertidos en blancos o acabaron en museos. Egipto los usó hasta los 80 también. Hoy en día:

- En España: Hay varios preservados (Cuatro Vientos, Museo del Aire de Madrid, Tablada, San Juan de Aznalfarache). Hay al menos 2 HA-220 Super Saeta en proceso de restauración para volver a volar.
- En USA: Planes of Fame tiene un HA-200A precioso.
- Airworthy: Unos 12-15 en todo el mundo (la mayoría HA-200 biplazas), pero los Super Saeta monoplazas que vuelan son rarísimos y muy queridos por los “warbird enthusiasts”.

Dimensiones exactas (HA-220 Super Saeta)

- Longitud total: 8,97 m
- Envergadura: 10,41 m (sin tanques de punta; con tanques de wingtip llega a 10,95 m en algunas configuraciones de ferry)
- Altura: 2,85 m
- Superficie alar: 17,40 m²
- Área de la deriva: $\approx 3,2$ m² (reforzada respecto al HA-200 para mejorar la estabilidad en ataque a baja altura)



El avión es compacto y bajito, ideal para operar desde pistas cortas del Sahara (como El Aaiún o Villa Cisneros). Con el tren de aterrizaje bajo y el fuselaje estrecho, parecía un “mosquito supersónico” cuando despegaba cargado.

Principales características técnicas (datos oficiales del C.10): ficha técnica completa del Super Saeta en su versión de ataque monoplaça:

Característica	Valor exacto	Notas
Motores	2 × Turbomeca Marboré VI (o VI N2)	Los mismos que el Fouga Magister y T-37 Tweet. ¡Sonidos de mosquito enfadado!
Empuje unitario	\\(1.058 lbf) cada uno	Total $\approx$
Peso vacío	2.020 kg (algunas fuentes 2.220 kg)	Muy ligero para su época
Peso máximo al despegue	3.600–3.700 kg	Con armamento completo y combustible
Velocidad máxima	690–700 km/h (429 mph) a 8.000 m	Mach 0,65–0,68 a altitud media
Velocidad de crucero	570–600 km/h	Económica en misiones de patrulla
Techo de servicio	13.000 m (42.650 ft)	En Sahara rara vez subía tanto por calor



Alcance	1.500–1.600 km (con tanques externos)	Con 1.824 litros totales de combustible
Trepa inicial	1.020 m/min	Rápida para un jet ligero
Carrera de despegue	610 m (a peso máximo)	Impresionante en pistas africanas
Carrera de aterrizaje	475 m	Frenos potentes para aterrizajes cortos

Los Marboré VI eran fiables pero inferiores en condiciones extremas (40-45 °C en el desierto). Muchos pilotos contaban que, cargado con cohetes y bombas, tenían que despegar casi en vacío o esperar que refrescara un poco el ambiente.

Armamento completo del Super Saeta (lo que lo hacía “Super”)

El HA-220 fue la única versión realmente armada. Quitaron el asiento trasero y lo convirtieron en depósito extra de 227 litros de combustible. El armamento era sencillo, barato y brutalmente efectivo para misiones de apoyo cercano en el Sahara:

Armas fijas / integradas:

- 2 ametralladoras Browning M3 de 12,7 mm en góndolas externas desmontables (la configuración más común en España). Algunas unidades experimentales llevaban cañones de 20 mm, pero los C.10 operativos casi siempre usaron las Browning.
- Cadencia: 1.200 disparos/minuto por arma.
- Munición: 200-250 cartuchos por arma.

Pilones externos (4 mástiles bajo las alas):

- Cohetes: Hasta 48 cohetes SNEB de 68 mm (los más usados en combate). También compatibles con 70 mm FFAR, 37 mm SNEB y 80 mm Oerlikon.
- Bombas:
 - Bombas “Negrilla” de 50 kg (las clásicas españolas)
 - Bombas de 125 kg
 - Tanques de napalm (muy efectivos contra posiciones Polisario)
- Opcional: Pods de ametralladoras adicionales o tanques de combustible de 170 litros en los pilones internos.

Capacidad total típica en misiones reales (Sahara 1975-1978):



- 2 góndolas con Browning 12,7 mm + 4 lanzadores de 6-12 cohetes SNEB cada uno + 2 bombas de 50 kg.
- Peso de armamento: hasta 800-900 kg.

En el Sahara, los pilotos del 214 Escuadrón (Morón) lo usaban exactamente así: bajaban a 50-100 metros, soltaban ráfagas de 12,7 mm y luego una andanada de SNEB a 45° de picado. Era preciso y letal contra camiones y posiciones enemigas. Nunca perdió ninguno en combate (algunos llegaron con agujeros de bala, pero todos volvieron a casa).

El Super Saeta es el avión más romántico de la aviación española. No era el más rápido, ni el más armado, ni el más moderno... pero era español. Un diseño alemán hecho con manos españolas, con motores franceses, que defendió la bandera en el desierto más duro del mundo.

El Super Saeta era un ataque ligero ultra-eficiente: pequeño, barato de mantener, fácil de volar y con suficiente “mordida” para misiones coloniales. No era un Phantom ni un Mirage, pero en manos españolas cumplió con creces. Sus 4,71 kN por motor, sus 10,41 m de envergadura y sus Browning + SNEB lo convirtieron en el primer (y durante muchos años único) caza a reacción de combate español

Cada vez que veas una foto de un C.10 con los cohetes SNEB colgando y la bandera roja y gualda en la cola, se te debe poner la piel de gallina. Es el símbolo de una España que, con cuatro perras, consiguió tener su propio jet de combate.



Miguel Jaimez Garcia