

La North American, conseguito un notevole successo con il suo F-86 Sabre («Sciabola»), iniziò sin dal 1949, con l'ingegneristica programmazione, gli studi per la elaborazione di un nuovo «successore». Il progetto ebbe la designazione provvisoria di Sabre 45 (in quanto caratterizzato dal disegno di un'ala a freccia di 45°), e prevedeva un nuovo caccia per superiorità aerea, diurno, armato con quattro cannoni General Motors M39 da 20 mm. e dotato di una caratteristica presa d'aria «a bocca di squalo» in grado di migliorare ulteriormente la già eccellente visibilità dell'F-86. Il prototipo YF-100 A (AF 52-5754) fu il primo caccia americano della «Century Series» («Serie del Secolo» o meglio «Classe 100»); esso diede subito eccellenti prestazioni superando la velocità del suono, in volo orizzontale, unica pecca l'incontrollabilità in determinati assetti, a causa di un sino ad allora sconosciuto fenomeno di inerzia aerodinamica. L'inconveniente fu superato modificando il profilo di alcune superfici, e, a partire dal novembre 1953 (anche se troppo tardi per partecipare alla guerra di Corea) l'F-100 A divenne il caccia diurno standard della USAF, in sostituzione degli F-86 E.

Alla versione F-100 A fece seguito quella B per un caccia-bombardiere «ognitempo» bisonico; questa versione, ridesignata F-107, non andò però oltre la fase prototipica. Al contrario, sempre come caccia-bombardieri, ebbero notevole successo i modelli F-100 C e D.

Gli F-100C ed F-100D ebbero anche impiego acrobatico. Prima fu la volta degli «Skyblazers» («coloro che aprono sentieri nel cielo») sugli F-100C e quindi dei «Thunderbirds» («gli uccelli tonanti») che divennero l'USAF Aerobatic Demonstration Team ufficiale nel 1957 sulla Nellis AFB. Il reparto mantenne gli F-100C fino al 1963 ed in questo periodo ottenne l'Outstanding Unit Award, la massima onorificenza per un reparto non combattente ed il singolare primato di essere la prima pattuglia acrobatica esibitasi oltre il Circolo Polare Artico. Ai Super Sabre si succedettero gli F-105B Thunderchief che però non erano macchine molto adatte a questo ruolo e nel novembre 1968 i Thunderbirds si ricostituirono sugli F-100D. Gli aerei, ornati dai patriottici motivi a stelle e strisce rosso-bianco-bleu con stettine blu e sul ventre il motivo dell'uccello tonante della mitologia indiana, furono molto popolari in tutte le parti del mondo dove si esibirono e, quando, nel 1969 entrarono in reparto gli F-4E Phantom II non furono in pochi a rimpiangere gli F-100.

The North American, after the enormous success of the F-86 Sabre begun in 1949, with considerable foresight, research on a new successor. The plans were temporarily known as Sabre 45 (characterized by a 45° arrow shaped wing design) and were for a new fighter for daytime air superiority, armed with 4 20 mm General Motors M39 guns and equipped with a characteristic «shark mouth» air intake which could further improve the already excellent visibility of the F-86. The prototype YF-100 A (AF 52-5754) was the first American fighter of the Century series; its performances was immediately excellent as it exceeded the speed of sound, in horizontal flight. Its only fault was that it was not controllable in certain positions due to the ten unknown phenomenon of aerodynamic inertia. The inconvenience was overcome by modifying the profile of some surfaces and, as of November 1953 (even if too late to take part in the Korean war) the F-100 A became the standard daytime fighter of the USAF replacing the F-86 E.

The F-100 A version was followed by a B for «all weather» bisonic fighter-bomber, which did not however go beyond the prototype phase; on the contrary, against as fighter-bombers, models F-100 C and D were a great success and were known by their crews as «Hun».

The F-100C's and the F-100D's were also used for aerobatic purposes. To start with, it was the Skyblazers on the F-100C and then the Thunderbirds who became the official USAF Aerobatic Demonstration Team on the Nellis AFB. The unit kept the F-100C's until 1963 and in this period obtained the Outstanding Unit Award, the highest award for a non fighting unit and the unusual primacy of being the first aerobatic team to operate beyond the Arctic Circle. The Super Sabres were succeeded by the F-105B Thunderchiefs which were not, however, very well suited to this role and in November 1968 the Thunderbirds were formed again on the F-100D's. The planes, decorated with patriotic motifs with red-white-blue stars and stripes with blue stars and on the under surface the thunderbird of Indian mythology, were very popular all over the world wherever they gave displays and when in 1969 the F-4E Phantom II's took over, there were many who regretted the F-100's.

La North American, après avoir remporté un succès remarquable avec son F-86 Sabre («Sabre») entamait dès 1949, dans le cadre d'une programmation clairvoyante, des études en vue de l'élaboration de son successeur. Provisoirement, le projet reçut le nom de Sabre 45 (du fait qu'il était caractérisé par le dessin d'une aile en forme de flèche de 45°) et prévoyait un nouveau chasseur destiné à avoir la suprématie de l'air, de jour, équipé de quatre canons General Motors M39 de 20 mm, et muni d'une prise d'air en «buche de squalo» susceptible d'améliorer davantage encore la visibilité déjà excellent du F-86.

Le prototype YF-100 A (AF 52-5754) fut le premier chasseur américain de la Century Series («Série du Siècle» ou mieux, classe 100). Il devait aussitôt offrir des performances remarquables, dépassant la vitesse du son en vol horizontal et ne présentant que le seul inconvénient d'une incontrôlabilité dans certaines assiettes du fait d'un phénomène d'inertie aérodynamique alors inconnu. Il fut pallié à cet inconvénient en modifiant le profil de certaines surfaces et à partir de Novembre 1953 (bien que trop tard pour intervenir dans la guerre de Corée) le F-100 A devenait le chasseur de jour standard de l'USAF, remplaçant le F-86 E.

A la version F-100 A succédait la version B pour un chasseur bombardier «tout temps» bi-sonique. Cette version, reconçue F-107 ne devait cependant jamais dépasser le stade de prototype.

Ce furent par contre, dans la ligne chasseur bombardier, les modèles F-100 C et D qui remportèrent des succès considérables.

Les F-100C et F-100D eurent aussi un emploi acrobatique. D'abord ce fut le tour des «Skyblazers» («ceux qui ouvrent des sentiers dans le ciel») sur les F-100C et puis des «Thunderbirds» («les oiseaux tonnants») qui devinrent l'USAF Aerobatic Demonstration Team officiel en 1957 sur la Nellis AFB. L'unité maintint les F-100C jusqu'en 1963 et dans cette période obtint l'Outstanding Unit Award, la Décoration la plus élevée pour une unité non combattante et la singulière primauté d'être la première patrouille acrobatique qui s'exhiba au-delà du Cercle Polaire Arctique. Aux Super Sabre succédèrent les F-105B Thunderchief qui n'étaient cependant pas des appareils très indiqués à ce rôle et en novembre 1968 les Thunderbirds se reconstituèrent sur le F-100D. Les avions, ornés des motifs patriotiques à étoiles et bandes rouge-blanc-bleu avec petites étoiles bleues et sur le ventre le motif de l'oiseau tonnant de la mythologie indienne, furent très populaires dans toutes les parties du monde où ils s'exhibèrent et quant, en 1969, les F-4E Phantom II entrèrent dans l'unité, nombreux furent ceux qui regretterent les F-100.

Nach dem bedeutenden Erfolg des F-86 Sabre («Säbel») der North American, begann diese Firma bereits 1949, mit einem weitblickenden Programm, die Studien zur Ausarbeitung eines neuen «Nachfolgers». Das Projekt lief unter dem provisorischen Kennzeichen Sabre 45 (charakterisiert durch die Zeichnung eines Pfeilflügels mit Winkel von 45°) und sah ein neues luftüberlegenes Jagdflugzeug für Tagesflüge, bewaffnet mit 4 Kanonen 20 mm General Motors M 39, vor, ausgestattet mit einem charakteristischen haifischartigen Luftfang und in der Lage weiterhin die schon ausgezeichnete Sicht des F-86 zu verbessern. Der Prototyp YF-100 A (AF 52-5754) war das erste Jagdflugzeug der «Century Series» («Jahrhundertserie») oder besser «Klasse 100»; es zeichnete sich sofort durch die vorzüglichen Leistungen aus, wobei es im Horizontalflug die Schallgeschwindigkeit überholte. Der einzige Fehler war die Unkontrollierbarkeit in gewissen Lagen, die durch ein seinerzeit unbekanntes Phänomen von aerodynamischer Trägheit verursacht wurde. Das Hindernis wurde durch Modifizierung des Profils einiger Oberflächen überwunden und ab November 1953 (auch wenn zu spät um am Krieg in Korea teilzunehmen) wurde der F-100 A (als Ersatz des F-86 E) das Standard-Tagesjagdflugzeug der USAF. Der Version F-100 A folgte die Version B: ein Allzeit-Jagdbomber mit doppelter Schallgeschwindigkeit. Diese Version, genannt F-107, ging jedoch nicht über die Phase des Prototyps hinaus. Im Gegenteil, immer als Jagdbomber, verzeichneten die Modelle F-100 C und D bedeutende Erfolge.

Die F-100C und die F-100D fanden auch akrobatischen Einsatz. Zuerst waren es die Sky-Blazers (die den Weg des Himmels öffneten) mit den F-100C, d.h. den Thunderbird's (Donnervogel) die im Jahre 1957 auf der Nellis AFB das offizielle USAF-Aerobatic-Demonstration-Team wurden. Die Abteilung behielt die F-100C bis zum Jahre 1963 und während dieser Periode wurde der Out-

standing-Unit-Award die höchste Auszeichnung für eine nicht kämpfende Abteilung und für den besonderen Rekord die erste akrobatische Patrouille zu sein, die jenseits des arktischen Polarkreises ihre Vorführungen machte, verliehe. Dem Super-Sabre folgten die F-105B, die jedoch für diesen Einsatz nicht sehr geeignet waren, und im November 1968 wurden die Thunderbird's durch die F-100D ersetzt. Die Flugzeuge, mit den patriotischen Motiven, also den Sternen und Streifen rot-weiss-blau mit blauen Sternen und auf dem unteren Rumpf mit dem Motiv des Donnervogels der indischen Mythologie versehen, waren in allen Teilen der Welt, wo sie auch flogen, sehr populär. Und als im Jahre 1969 die F-4E Phantom in den Dienst traten waren es nicht Wenige die die F-100 vermissen.

Habiendo logrado cierto éxito con su F-86 Sabre («sable»), la North American empezó ya en 1949 con una programación con caras al futuro, los estudios para la realización de un sucesor de ese avión. El proyecto fue denominado provisionalmente Sabre 45 (por estar su ala en flecha de 45°) y preveía un nuevo caza para superioridades aéreas, de empleo diurno, armado con cuatro cañones General Motors M39 de 20 mm, equipado con la característica toma de aire en «boca de tiburón», capaz de mejorar ulteriormente las excepcionales características de visibilidad del F-86. El prototipo YF 100 A (AF 52-5754) fue el primer caza estadounidense de la Century Series (Serie del Siglo o mejor dicho, Clase 100). En seguida manifestó sus excelentes prestaciones superando la velocidad del sonido, en vuelo horizontal, su único defecto: la imposibilidad de controlarlo en determinadas posiciones a causa de un fenómeno desconocido aún en esos años de inercia aerodinámica. El inconveniente fue obviado modificando el perfil de algunas superficies y, a partir del mes de noviembre de 1953 (aunque fuera demasiado tarde para participar en la guerra de Corea) el F-100 pasó a ser el caza standard de la USAF para empleo de día, en sustitución del F-86 E.

A la versión F-100 A le siguió la B: un caza bombardero «cualesquier condición de tiempo» bisonico; esta versión de nuevo dibujo F-107, nunca pasó de la fase de prototipo. Como caza bombarderos tuvieron gran éxito los modelos F-100 C y D.

Los F-100C y los F-100D tuvieron también empleo acrobático. Primero fueron los «Skyblazer» («los que abren sendas en el cielo») con los F-100C, y luego los «Thunderbirds» («las aves tonantes») que llegaron a ser USAF Aerobatic Demonstration Team Oficial en 1957 en la Nellis AFB. La sección mantuvo los F-100C hasta el 1963 y en este período obtuvo l'Outstanding Unit Award, la máxima condecoración para una sección no combatiente y el singular primado de ser la primera patrulla acrobática que se hubiese exhibido más allá del Círculo Polar Ártico. A los Super Sabre sucedieron los F-105B Thunderchief que, sin embargo, no eran máquinas muy adecuadas para este papel y, en el Noviembre de 1968, los Thunderbirds se reconstituyeron sobre los F-100D. Los aviones, adornados con los las patrióticas decoraciones a estrellas y tiras rojas blancas azules con estrellitas azules y en la panza la decoración del ave tonante de la mitología indiana, se volvieron muy populares en todas las partes del mundo donde se exhibieron y, cuando en 1969, les subintaron los F-4E, no fueron pocos los que añoraron los F-100.









