



Un beau rêve, le F-18(FN).
(Dessin extrait du journal de marche de la 12F)
What a dream, F-18(FN) Hornet.

ment deux fois et savourer les qualités manœuvrières du prototype monoplace biréacteur.

L'achat neuf ou d'occasion ou la location d'une vingtaine d'exemplaires permettrait d'attendre l'arrivée de l'ACM. Mais le constructeur français ne l'entend pas ainsi. Il fait valoir que son avion de combat est autant apte à la défense aérienne qu'à l'appui tactique. De plus, le choix en faveur de l'avion américain risque de conduire à l'abandon de l'ACM car cela peut être considéré à l'étranger comme un acte de défiance envers une production nationale dont saurait tirer commercialement avantage la concurrence aéronautique sur les marchés extérieurs. Pour citer monsieur Revellin-Falcoz, vice-président chargé des affaires techniques, de la recherche et de la coopération de Dassault :

"Comment peut-on demander à des industriels français de mettre au point pour les besoins de la défense un avion de haute technologie et, dans le même temps, envisager l'achat d'un avion étranger incapable de répondre au même cahier des charges?"

M. Chevènement, le ministre de la Défense de l'époque, attend que *"tous les éléments soient réunis pour prendre en temps utile une décision qui doit être conforme à l'intérêt général du pays"*. Après la déclaration de l'état-major de la marine, il affirme qu'il s'agit *"d'un problème très complexe mettant en jeu des intérêts nationaux essentiels"*. En novembre 1989, il rencontre son homologue américain, Dick Cheney, pour discuter de l'acquisition éventuelle d'une quinzaine d'appareils auprès des États-Unis.

Trois jours avant Noël 1989, tout est consommé : le gouvernement a tranché en faveur du lobby militaro-industriel français, qui est favorable à la "rénovation"

sans modernisation du Crusader, et en aucun cas prêt à ouvrir la porte à la concurrence étrangère, quelle que soit la qualité de sa production. Les F-8E(FN) seront finalement "prolongés" à partir de la fin de 1989 pour pouvoir tenir au moins jusqu'en 2004, taux d'attrition permettant. L'option minimale retenue, d'un coût de 700 millions de francs, doit garantir la sécurité des pilotes et le maintien du potentiel aéronautique opérationnel sans réévaluation de la capacité de combat. Elle ne retient pas les projets de l'installation du radar Cyrano IV du Mirage F1, de nouvelles commandes de vol, de viseur tête haute et de systèmes de communication plus performants, exclus *"parce qu'entraînant un alourdissement excessif des appareils"*. Une douzaine de cellules de F-8J stockées dans l'Arizona sont acquises pour jouer le rôle de magasin de rechanges pour crosses d'appontages, extrémités de voilure et autres équipements.

ments.

Des essais de fatigue, jamais effectués par le constructeur américain, sont réalisés sur la cellule du 16 qui a été retiré du service en avril 1986. Les zones à renforcer et les procédures de réparation sont déterminées après plus de 5 000 cycles effectués au CEAT.

La Marine, la DGA et Dassault Aviation sont maîtres d'œuvre du programme.

Ce choix intervient au moment où le ministre de la Défense est attaqué par la direction de son parti qui l'accuse indirectement de trop céder à la pression des états-majors dans un contexte de désarmement.

En mai 1996, l'état-major de la Marine décrète que les avions Crusader seront retirés du service au plus tard le 31 décembre 1999, avec des retraits échelonnés au cours de l'année (Décision n° 280 DEF/EMM/PL/FIN/DR du 7 mai 1996).



Présentation du Rafale A au cours d'une journée portes ouvertes à Landivisiau en 1988. Le pilote d'essais Yves Kerhervé présente le poste de pilotage à un chasseur de la 12F, l'enseigne de vaisseau Degletagne, "Grand Duc" de l'Aviation embarquée car détenteur du record d'appontages en France (932 dont 219 de nuit).

(© J.-M. Gall)

Rafale A seen during the 1988 Landivisiau open day.

The pilot in the cockpit is Lieutenant (jg) Degletagne, French deck landing recordman.

