



Surpris dans le ciel charentais pendant une campagne de tir, ces Rafale de la 12^e exhibent l'intrados de la voilure delta, propice à l'emport de charges lourdes et volumineuses. On distingue bien également le logement de la croise d'apportage à l'arrière du fuselage, entre les deux réacteurs. Frédéric Lart

UN AVION TRÈS ATTENDU PAR L'AÉRONAVAL

Aux avions bien nés, la valeur n'attend pas, ou si peu, le nombre des années... La mission la plus urgente pour le Rafale M de la Marine est d'occuper la place laissée vacante par la mise à la retraite des derniers Vought F-8E(FN) Crusader, arrivés en France en 1964. Le Crusader est un chasseur pur, avec pour seul armement ses canons de 20 mm et des missiles à courte portée et guidage infrarouge. Des la fin des années 80, leur remplacement est considéré comme prioritaire. Mais des cette époque, il apparaît clairement que le tulaie avec les Rafale sera difficile à obtenir : dans le meilleur des scénarios, le Crusader serait retiré du service en 1993 et le Rafale M n'arriverait en unité qu'en 1996. Un trou de trois ans donc dans la protection du porte-avions. Mais les deux dates se révéleront fausses, l'une comme l'autre.

En attendant, plusieurs pistes sont évoquées pour faire l'interim en attendant le Rafale M. La modification du Super Etendard en chasseur est une chimère : l'avion n'est absolument pas taillé pour ce rôle. Une autre solution évoquée avec insistance consisterait à acheter ou louer des avions embarqués aux Etats-Unis. La Marine aurait bien aimé s'offrir une trentaine de McDonnell Douglas F/A-18 Hornet, en location ou bien à l'achat. Les Etats-Unis feront une offre financière alléchante. Mais Dassault a bien compris le danger : essayer le Hornet pendant quelques années, c'est l'adopter. Et donc renoncer au Rafale M, et mettre tout l'édifice industriel du nouvel avion de combat français en péril. Alors le gouvernement met un terme au rêve : la Marine prendra du Rafale, au moins pour en partager les frais de développement avec l'armée de l'Air (les marins paieront environ 20 % du développement). Pour tenter de faire la jonction avec l'arrivée des premiers Rafale, la Marine choisit alors de prolonger 17 des Crusader, en les modernisant à grand frais. L'objectif est de les



« Wave off », d'un appareil dans une configuration d'essai exceptionnel : deux bîcons de 2000 litres, quatre missiles MICA, deux missiles Meteor (contre les réacteurs) et un missile SCALP-EG en point central. Frédéric Lart

qui reste provisoire. Et quoi qu'il en soit, la Marine affiche un certain soulagement : au prix de grands efforts, elle a réussi à préserver sa culture de la défense aérienne. Ses pilotes qui découvrent le Rafale et sont conquis par ses qualités de vol. Pour le reste, c'est un peu plus compliqué : le manque de maturité de certains systèmes embarqués, et en particulier des calculateurs de missions mal déverminés, se traduit par des taux de panne élevés et gêne les premières opérations à bord du Charles-de-Gaulle.

En mai 2001, la flottille reconstituée embarque avec cinq avions sur le porte-avions Charles-de-Gaulle pour l'exercice Trident d'Or en Méditerranée. Les nouveaux chasseurs se frottent pour la première fois aux F/A-18 de l'US Navy. Après les attentats du 11 septembre 2001, la Marine déclenche l'opération Héracles en océan Indien et engage, au moins symboliquement, ses premiers Rafale M (voir le chapitre sur le Rafale au combat). Le 15 février 2002, deux avions partis d'Istres relient directement le Charles-de-Gaulle d'un coup d'aile



Ces deux appareils présentent des configurations très intéressantes : celui de gauche emporte notamment un missile SCALP-EG en point central, tandis que l'on dénombre quatre AJASM sur celui de droite. Frédéric Lart