

UN AVION QUE NE MERITAIT PAS L'HISTOIRE, LE F 104

Le F 104 ne me laisse aucun souvenir : je n'ai pas eu le privilège de l'avoir piloté. Tout au plus l'impression superficielle d'un corps fuselé se rapprochant d'un obus plus que d'un avion, pour moi qui m'étais arrêté modestement au pilotage du Mystère IV, encore largement « plumé » ; vision fugitive en bordure du terrain de Luxeuil où j'étais l'hôte de week-end du commandant de l'escadre. Une vision à peine étonnante : des vitesses de plus en plus grandes et un fuselage de plus en plus porteur ne pouvaient que faire présager une surface alaire de plus en plus réduite.

Pourtant le F 104 a une étonnante histoire, qui laisse plus de traces dans les chancelleries que sur les champs de bataille, et cette histoire mérite d'être contée.

La fiche programme de l'état-major US, au début des années 50, reflétait les exigences des formations engagées en Corée. Les chasseurs US affrontaient des MIG plus rapides et plus maniables que leurs F 86 et réclamaient des appareils simplifiés et allégés pour dominer plus nettement leurs adversaires en combat aérien. Le F 104 a donc été dessiné par Lockheed et commandé par l'US Air Force pour un théâtre d'opérations bien défini, avec ses exigences précises.

Mais après Pan Mun Jon, les besoins globaux de l'US Air Force comme des Armées de l'Air alliées furent redéfinis en faveur de chasseurs tous-temps multimiissions. Avant même d'être produit en série, le F 104 se trouvait déjà modifié et surchargé d'équipements pour remplir les nouvelles missions prévues. Le résultat était bien évidemment un avion sans performances, très peu maniable et dangereux. L'USAF — bien mal engagée dans cette affaire — eut le courage de laisser tomber, alors que sa responsabilité était lourde. Elle ne prit en charge que 200 avions qui furent quand même responsables de 18 pertes en vies humaines, toutes en service commandé.

Si on peut supposer que l'opération avait été financièrement très mauvaise pour l'US Air Force qui avait dû payer les études, l'outillage et leurs modifications, elle l'était encore bien plus pour Lockheed qui n'avait vendu que 200 appareils à un prix unitaire établi pour 3 000 !

Si apparemment la situation désastreuse de Lockheed incombait à l'USAF au 1^{er} degré — définir un avion et en commander un autre, faire établir un prix pour 3 000 unités et s'arrêter à 200 à peine sont des épreuves que tout constructeur supporte difficilement — il n'est pas sûr que l'industriel n'ait pas pris des engagements hasardeux pour réussir à faire accepter par l'Armée de l'Air américaine comme avion tous-temps multimiissions un intercepteur pur haute altitude. Ce n'est qu'une hypothèse, mais elle ne s'écarte pas d'une certaine logique. On peut donc attribuer des responsabilités partagées à la situation de Lockheed à la fin de son contrat avec l'USAF.

Quoi qu'il en fût, même si l'USAF avait payé très cher, c'est Lockheed qui était au bord de la faillite s'il ne trouvait pas d'acquéreur pour les quelque 3 000 appareils pour lesquels la capacité de la chaîne de production avait été prévue. Or, l'USAF n'était plus preneur et ne le serait plus, quelles que soient les nouvelles modifications proposées. Un avion — comme tout produit industriel — est un compromis en vue de satisfaire au plus près la gamme des services demandés ; or, le F 104 n'était pas un compromis plus ou moins bon ou plus ou moins mauvais, mais une contradiction. L'USAF n'en voulait pas.

20 C'était connu, et aucune force aérienne alliée n'en voulait pas non plus.

L'histoire du F 104 aurait dû s'arrêter là, et le F 104 n'aurait pas dû entrer dans l'histoire. Mais Lockheed s'accrocha. On peut être « acculé à l'héroïsme » comme se défendait si élégamment Albert I^{er} lorsqu'on louait la Belgique pour sa magnifique participation à la Première Guerre mondiale ; on peut aussi être acculé à la vilenie comme tenteraient de s'excuser ultérieurement les responsables de Lockheed.

Car Lockheed prit la décision de « mettre le paquet » — un paquet de consistance douteuse — et de vendre malgré tout sur les marchés étrangers ses F 104 invendables sur place. Là, pas de compromis, une seule solution : une force de frappe commerciale internationale, des agents étrangers provisoires, mais très haut placés, des filiales suisses aussi incontrôlables que budgétivores pour alimenter une campagne fort exigeante en munitions.

L'étonnant fut que la campagne en question réussit : les plus gros acquéreurs furent des démocraties véritables, des pays où la séparation des pouvoirs existe réellement, où les administrations sont au-dessus de tout soupçon. L'administration japonaise avait choisi Grumman mais le gouvernement commanda 230 F 104. Les experts allemands préféraient également Grumman, mais la Luftwaffe fut équipée de plus de 700 F 104 avec le succès que l'on connaît. Même scénario aux Pays-Bas, en Indonésie (où une spectaculaire donation en faveur des veuves et orphelins indonésiens attira spécialement l'attention) et en Arabie Saoudite. Sur sa lancée Lockheed qui avait pris des habitudes et y prenait goût enleva en Italie un marché de 14 C 130 Hercule, alors que l'étude ultérieure démontra que l'Armée Italienne n'avait aucun besoin de transports aériens d'une aussi forte capacité !

Finalement, Lockheed n'aurait probablement pas vendu ses 3 000 F 104, même si le scandale n'avait pas éclaté ; au Japon d'abord, lors du marché des Tristar, ce fut même la cause de la chute du cabinet Tanaka, aux Pays-Bas ensuite... Il est pourtant rassurant de constater l'efficacité de la commission d'enquête du Congrès Américain, sous la responsabilité des Sénateurs Franck Church et William Proxmire. Bien sûr, Lockheed n'est pas à proprement parler une multinationale avec les facilités théoriques de transferts monétaires que permet une telle structure. Pourtant le circuit financier était fort bien organisé et la circulation de l'information exemplaire : on cite en provenance d'Arabie Saoudite, signé de l'agent local et destiné à la maison mère, ce texte imagé : *Rush rush rush strongly suspect machinery stalled for lack of grease...* C'est dire que l'enquête fut longue et détaillée, englobant les analyses comptables de la société et de ses filiales, l'audition des responsables, les enquêtes dans les milieux politiques des pays en cause. Il faut même noter l'enquête menée de façon personnelle par Lockheed, dont il semble que les conclusions aient été librement et sans restrictions transmises au Congrès.

Si le F 104 est ainsi entré dans l'histoire par une porte dérobée, il s'agit cependant d'une affaire exceptionnelle et exemplaire, qu'il faut connaître et qu'il convient de ne pas oublier. Exceptionnelle parce que l'avionneur, dans ce cadre précis, s'était laissé entraîner dans une aventure fatale dès le départ, même si ça n'excuse pas sa décision de s'enfoncer dans la vilenie. Exceptionnelle aussi parce qu'aucune opération de cette envergure, avec compromission d'autant de personnes à l'intérieur de l'organisation, et d'autant de personnalités, souvent très haut placées à l'extérieur, n'a de chances de rester secrète et que le secret est la condition nécessaire (mais non suffisante) du succès.

Exemplaire dans la mesure où elle démontre une fois de plus que les Administrations de nos démocraties, si lentes et lourdes soient-elles, sont fortes de leur compétence et de leur indépendance d'esprit, et que l'intervention des hommes politiques devrait être strictement limitée à des choix à caractère politique, d'importance vitale pour la nation. De tels choix n'entraînent normalement pas la désignation, implicite ou explicite, de l'industriel ou autre bénéficiaire des crédits votés. Ce ne fut malheureusement pas le cas.

R. VIOLAS (49)

PROSPECTIVE ET SPECULATION

Lettre financière indépendante et confidentielle

Bi-mensuel abonnement annuel 24 N° 800 F

Directeur de la publication : René VIOLAS

**BALSIMPORT : 39, Champs-Élysées
75008 PARIS**