

Les Mirage libanais

En 1965, le Liban est un pays stable et prospère "la Suisse du Moyen Orient" pour quelques années encore. Il possède deux bases aériennes : Rayack où évoluent quelques Hawker Hunter britanniques, avions relativement modernes et Kleyate qui abrite des Vampire.



Ce pays, rangé résolument dans le camp arabe, évite soigneusement tout affrontement direct avec son voisin du sud depuis la guerre d'indépendance d'Israël et, à cette époque, la frontière est relativement calme. Il n'est pas surprenant qu'il cherche à assurer seul la police de son ciel avec une petite flotte d'avions performants malgré une armée de l'Air aux faibles moyens humains (Al Quwwat al Jawwiya al Lubnania).

Après la visite en France d'une délégation libanaise dirigée par le Col Noujaim, en décembre 1965, le 24 février 1966 le Liban signe un contrat pour 10 Mirage IIIEL qui seront réceptionnés de septembre 1967 à mars 1969 et 2 Mirage IIIBL réceptionnés en juin 1968 et mars 1969.

Le monoplace est proche du Mirage IIIE à l'exception notable du Doppler, du calculateur de navigation et des fonctions air-sol du radar. Quant au biplace, proche du Mirage IIIB français il s'en distingue par un réservoir de soute arrière de 585 litres au lieu de 380 litres et l'emport de Sidewinder.

La transformation du personnel.

Dès avril 1967, trois pilotes, les Cne Tarraf et Harb et le Lt Daher, qui n'ont pas volé depuis quelque temps, bénéficient d'un stage de perfectionnement comprenant deux vols sur T-33A à Tours, suivis de dix vols sur les Mystère IVA détachés du GE.314 de Tours à Mont-de-Marsan. A partir de septembre, ces pilotes commencent leurs vols sur les Mirage IIIB du centre. Ces vols sont menés à forte cadence au point que les trois pilotes sont déclarés aptes à voler seuls sur leur premier appareil, le n° 501. Dès le 14, le Cne Tarraf est lâché, suivi le lendemain par les deux autres officiers. Dès lors, les vols se poursuivent régulièrement tout au long du mois, l'avion faisant preuve d'une grande disponibilité puisque les trois pilotes totalisent 27 heures de vol en 34 sorties. Le 18 avril 1968, les deux premiers avions partent pour Beyrouth avec aux commandes le Cne Tarraf et le Lt Daher. Quant aux mécaniciens, ils bénéficient de cours théoriques différents selon les spécialités, en particulier à l'Escadron Mobile d'Instruction de Dijon qui se terminent le 8 septembre 1967. Les stagiaires gagnent alors Mont-de-Marsan pour la partie pratique de la transformation. En septembre est créée une Escadrille libanaise avec les stagiaires au nombre de 84 (pilotes compris), chiffre qui sera ramené à 65 en décembre en raison de la pénurie de logement sur la base qui doit accueillir aussi les stagiaires pakistanais.

La mise en service et l'utilisation.

Les avions sont principalement destinés à la défense aérienne. A part les Matra 530, aucun autre engin n'a été acheté.

La base de Kleyate, relativement moderne (construite en 1959) et disposant d'une piste longue de 3000 mètres, accueille les avions au sein du 4^e escadron, les Vampire étant repliés sur la base de Rayack, jugée impropre à l'emploi des Mirage à cause de son altitude (plus de 900 m). Sa situation, entre Tripoli et la frontière de la Syrie, a l'avantage d'être assez éloignée de la frontière israélienne et le désavantage d'être trop près de la frontière syrienne, ce qui lui vaudra d'être occupée par ce pays de 1976 à 2005.



Ces avions finalement volent très peu. Leur seule activité consiste en des interventions d'intimidations des mouvements palestiniens près des frontières et quelques attaques au sol. Malgré cela, deux avions sont perdus, un biplace et un monospace, aussi les Libanais cherchent-ils à revendre rapidement les dix avions restants.



En juillet 1974, alors que la flotte totalise quelque 6000 heures de vol, soit moins de 90 heures par an et par avion en moyenne, une mission de l'armée de l'Air, de la DTCA et des principaux industriels se rend au Liban pour examiner les avions. Ils sont trouvés à l'abri, dans des hangars à Kleyate et Rayack, avec une peinture impeccable et un très bon état général prouvant la qualité de leur maintenance. Les différences par rapport aux avions français étant aisément rattrapables, le rapport ne conclut pas à l'impossibilité d'un rachat par l'armée de l'Air, d'autant que leur vieillissement est très faible : les monoplaces ont entre 384 et 643 heures de vol et le biplace affiche 725 heures de vol et 1456 atterrissages (soit environ le double du nombre d'atterrissages des monoplaces).

Un seul avion a été réparé, l'aile gauche a été remplacée.

La même année, la Grèce s'intéresse au rachat des avions, à la suite de l'invasion turque de Chypre, mais finalement les Mirage F1 sont livrés rapidement pour rendre caduque cette hypothèse.

Paradoxalement, les événements qui ensanglantent le pays à partir de 1975, épargnent les avions, la proximité syrienne y étant peut-être pour quelque chose... En octobre 1977, une nouvelle mission de la DTCA inspecte les avions : elle conclut à la nécessité de leur faire subir une visite d'entretien majeur (EMj) et fixe la valeur du matériel, au maximum à 55% du prix du matériel neuf. En outre, l'armement disponible est de 24 réservoirs lance-roquettes JL100 et de 50 missiles R.530 (40 IR et 10 EM) mais, en juillet 1978, le Conseil des ministres libanais renonce à vendre les avions, jugeant l'offre française insuffisante.

Jusqu'en 1990 un point fixe est régulièrement fait, mais les avions nécessitent un EMj dont le coût dépasse celui de la revente. Dans un premier temps les Pakistanais renoncent à les acheter, les exigences libanaises étant jugées trop élevées, même en l'état.

Pour aider à la revente, une dernière mission des Services officiels français est sollicitée pour donner un avis. Elle se rend en mars 1994 à la base de Kleyate où les dix avions sont toujours très bien stockés, au côté de trois Hunter.

Finalement, en juin 2000, soit six ans plus tard, le Liban et le Pakistan se mettent d'accord et l'achat est enfin conclu à Beyrouth pour un montant relativement faible de 4,7 M\$.

Aujourd'hui une petite dizaine de Hunter, dont à peine la moitié est opérationnelle, est la seule force aérienne de combat du Liban.

Le Pakistan est le plus gros utilisateur étranger de Mirage. Après l'achat de 79 avions neufs, le Pakistan a racheté à l'Australie une cinquantaine de Mirage, puis 44 Mirage 5F et Mirage IIIBE à l'armée de l'Air, 20 avions espagnols et, en 2005, 79 avions libyens, non sans avoir tenté d'acheter des Mirage chiliens et suisses. La plupart de ces Mirage ont reçu une modernisation menée au Pakistan sous la responsabilité de la Sagem (maintenant Safran), le reliquat servant de magasin de pièces détachées pour ceux ayant le moins de potentiel.



Mirage III EL Pakistanais ex Libanais



Mirage III DL Pakistanais ex Libanais