



Rafale

**Une analyse des prix réels des avions de combat occidentaux, voilà une réelle surprise. C'est le site defense-aerospace.com qui met en ligne cette étude (« Sticker Shock: Estimating the Real Cost of Modern Fighter Aircraft »), le 7 juillet.**

Cette étude est et sera considérée avec intérêt ou inquiétude, c'est selon, dans les milieux industriels occidentaux. La cause en est simple. Laissant de côté les spéculations théoriques et les arguments de propagande virtualiste des groupes de communication (essentiellement anglo-saxons) qui constituent l'essentiel des appréciations actuelles sur les avions de combat et leurs coûts, l'étude prend en compte les réalités budgétaires, accessibles à tous et vérifiables par tous, pour calculer les prix réels des avions de combat occidentaux. Cette incursion de la réalité dans un univers entièrement conditionné par la communication orientée et le virtualisme est révolutionnaire. C'est une sorte d'opération "le roi est nu". Les résultats ne sont étonnants que pour ceux qui suivent les politiques de communication anglo-saxonnes comme s'il s'agissait de la réalité.

L'avion français **Rafale** s'impose aisément comme le moins coûteux avec le **JAS 39 Gripen** (l'avantage de l'avion français étant démultiplié par ses capacités et sa puissance très supérieures à celles de l'avion suédois), — \$62,1 et \$68,9 millions respectivement pour le **Rafale** et le **Gripen**. Le reste se situe dans une autre catégorie de prix, on dirait la "catégorie anglo-saxonne" et assimilée : des \$78,4 millions du **F/A-18E** aux \$177 millions du **F-22** (avec en intermédiaire : \$108,2 millions pour le **F-15E**, \$115 millions pour le **JSF/F35** et \$118,2 millions pour l'**Eurofighter Typhoon**). L'étude est et devrait être largement diffusée, quoique, répétons-le, sans publicité excessive, — on dirait : "sous le manteau", comme un document extraordinaire se référant à la réalité et nullement à la propagande virtualiste. La presse spécialisée et MSM anglo-saxonne est et restera discrète sur le cas, parce que la réalité dans ce domaine sème la confusion dans son argumentation habituelle. Une observation, d'ores et déjà. Il est révélateur que le seul constructeur qui ait refusé de donner le moindre commentaire sur les prix de ses avions soit, dans les pays occidentaux, le seul véritable rival à long terme du français Dassault avec son **Rafale**. Il s'agit bien sûr de l'américain Lockheed Martin, dont on connaît les ambitions globalisantes. Cette discrétion rencontre particulièrement la situation du **JSF**, dont on sait qu'elle a commencé à être délicate et ne cessera plus de l'être, et dont on n'ignore pas qu'elle a désormais un terrible adversaire : la réalité, bien sûr. Nous reviendrons sur cette étude qui appelle des commentaires qui peuvent s'avérer intéressants. Elle offre notamment une lumière inattendue et bienvenue sur la réalité (encore elle) des processus soi-disant économiques, sur la réalité (toujours elle) des processus et des paralysies bureaucratiques, toutes ces choses qui conditionnent la conception et la production des avions de combat aujourd'hui.

Document PDF (en anglais) : [FighterCostFinalJuly06.pdf](#)