

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 10

Artikel: Marcel Dassault, ses avions et la Suisse
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75988>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Marcel Dassault, ses avions et la Suisse

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Rien de tel que la mort pour créer une légende : fuyant la publicité personnelle tout au long de sa vie, Marcel Dassault se voit reconnu publiquement comme un génie dès son décès. Au-delà de la magie des noms — celui de *Mirage* n'a-t-il pas plus contribué à faire connaître ces avions que le patronyme de son constructeur ? — l'occasion est donnée d'une vue rétrospective sur une carrière d'avionneur fructueuse et sur ses liens avec notre pays, tout en ramenant à ses justes proportions «L'affaire Mirage».

Une carrière à rebondissements

Naissance d'une vocation

Marcel Bloch — puisque tel était son vrai nom — est né en 1892 à Paris ; il est le fils d'un médecin juif alsacien, venu dans la capitale en 1871 avec quelque 5000 coreligionnaires témoignant de leur attachement à la France ; sa mère est issue d'une illustre famille juive italienne établie sur tout le pourtour de la Méditerranée. Nulle connotation dans l'exposé de cette origine : elle explique peut-être la complexité des traits de caractère de Marcel Dassault, à la fois épris de technique, des affaires, de la politique, de journalisme, de promotion immobilière et de cinéma, menant avec des bonheurs divers des carrières dans chacun de ces domaines.

Le choix d'une voie technique n'est pas celui qu'on attendrait au début de ce siècle d'un jeune homme élevé dans un milieu cultivé comme celui de la haute bourgeoisie juive. Une étincelle, si l'on peut dire, à l'origine de cette vocation : l'électricité, découverte à treize ans. La vue du comte de Lambert virant autour de la tour Eiffel à bord de son aéroplane Wright oriente le jeune homme vers l'aviation naissante. Hasards incroyables des destinées : c'est Louis Bréguet, le futur constructeur dont Dassault rachètera l'héritage en 1967, qui lui remet son diplôme d'ingénieur électricien !

Sa voie trouvée, Marcel Bloch complète sa formation à la toute nouvelle «Ecole supérieure d'aéronautique», dont il reçoit le diplôme en 1913. Une année encore, et l'occasion lui sera donnée de faire la preuve de ses capacités et de ses connaissances...

Le premier contact avec l'industrie

En collaboration étroite avec Henry Potez — autre grand nom, aujourd'hui disparu — le jeune Bloch est chargé au Laboratoire d'aéronautique de Chalais-Meudon de la mise au net de la liasse des plans du Caudron G3, afin de permettre la fabrication rationnelle de cet avion dans des usines aux quatre coins de la France. Le résultat est probant non seulement sur le plan industriel, mais également technique, puisque les deux compères améliorent l'avion sur la base des expériences recueillies au front.

Ses observations amènent le jeune ingénieur à concevoir un nouveau type d'hélice, propre à améliorer les performances des avions : c'est l'hélice «Eclair», produite en série chez des fabricants de meubles, toujours en collaboration avec Henry Potez. Succès technique, puisque de nombreux avions alliés en seront équipés, mais pas encore financier. C'est pourquoi les deux amis se tournent vers la fabrication des avions. Leur projet de SEAIV est l'objet d'une commande de mille exemplaires, dont le premier sort d'usine le 11 novembre 1918... Seuls les appareils en travail seront achevés, soit une centaine.

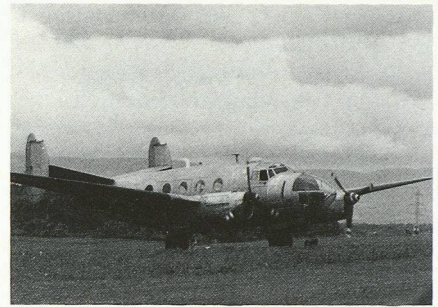
Alors que Potez reste dans l'aéronautique, Bloch la quittera pour une dizaine d'années.

Les avions, enfin

La création d'un Ministère de l'Air, en 1928, donne le feu vert à l'essor de l'industrie aéronautique française. Désireux de participer activement à ce développement, Marcel Bloch crée en 1930 son propre bureau d'études et met au point le projet d'un avion trimoteur postal, le *Marcel Bloch «Lorraine»*. Pas de succès pour ce type, si ce n'est qu'il fait connaître son constructeur, ce qui lui vaut sa première commande de vingt appareils sanitaires monomoteurs *Marcel Bloch 80*, justifiant la création d'usines de production. C'est là le véritable début de la carrière industrielle de Marcel Bloch. Les péripéties qui ont marqué les relations entre l'Etat français et ses fournisseurs d'avions militaires sont multiples, parfois dramatiques, parfois sordides, toujours funestes, si l'on songe à la pression que fait peser le réarmement de l'Allemagne. Marcel Bloch y jouera un rôle non négligeable, du fait de l'importance acquise par ses usines.



Le Caudron G3 : pour se faire la main et l'œil.



Premier succès de l'après-guerre, l'avion de liaison et d'entraînement Dassault 315 développé par Dassault en 1945, objet d'une commande de 315 exemplaires. (Photos J.-P. Weibel.)

Il fait pour la première fois l'expérience de la nationalisation : en 1936, ses usines seront intégrées dans la *Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO)*, dont Marcel Bloch devient le directeur et le coinvestisseur. Son adjoint (il est tenu par l'Etat de former un successeur) s'appelle Benno Grebelsky : il est aujourd'hui PDG des Avions Marcel Dassault, sous le nom de Benno-Claude Vallières.

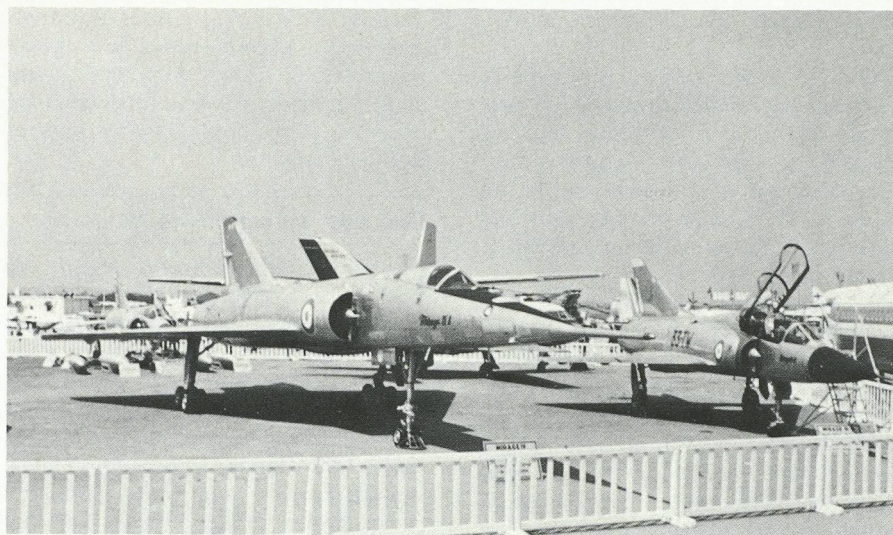
Deux saisons en enfer

On connaît les circonstances qui ont amené tant d'hommes et de femmes dans les camps de concentrations allemands. Marcel Bloch, qui va prendre pendant la guerre le nom d'emprunt de Dassault, choisi par son frère le général Dassault et officialisé par la Résistance, séjourne d'août 1944 à avril 1945 au camp de Buchenwald, où l'ont envoyé des Français. Ayant refusé de mettre ses connaissances au service de l'industrie aéronautique allemande, malade de surcroît, il ne doit son salut qu'à la protection des syndicalistes communistes internés avec lui, qui reconnaissent ainsi son refus de collaborer avec leurs bourreaux. Comment ne pas penser que cet épisode jouera un rôle dans les relations futures de Marcel Dassault avec le monde du travail ?

Nouveau départ

L'après-guerre est marquée par une incroyable euphorie de l'industrie aéronautique française. On assiste à un véritable feu d'artifice de prototypes d'avions, allant du monoplace de tourisme au chasseur à réaction et au gros-porteur.

Ayant créé à nouveau son propre bureau d'études, Dassault (ce nom sera reconnu officiellement en 1949, après avoir été Bloch-Dassault dès 1946) participe activement à cette renaissance et y gagne la commande de 315 bimoteurs Dassault 315 ; il en assure la conception, le montage final et les essais, le reste étant sous-traité aux usines tant nationalisées que privées. La voie qui le conduira à être le plus grand constructeur d'avion européen passe par la conception et la production des chasseurs à réaction *Ouragan*, *Mystère* (ce nom sera également retenu pour une série d'avions d'affaires à réaction), *Etendard* et surtout *Mirage*.



Les deux maîtres-atouts de Dassault : le Mirage IV, fondement de la force de frappe nucléaire française (à gauche) et le Mirage III, vendu de par le monde dans de multiples versions.

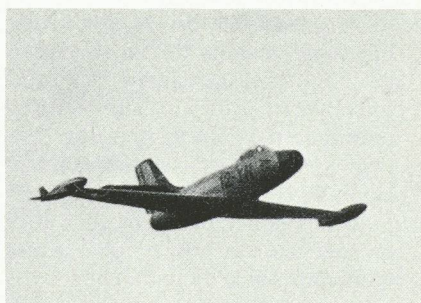
Cette carrière est à la fois nationale et internationale : en France, Dassault sait aussi bien écouter que se faire écouter par l'Armée de l'Air, proposant ainsi au bon moment le type demandé par les militaires ; leurs commandes permet d'assurer de fructueuses campagnes d'exportation. Quelque 6500 avions Dassault seront vendus jusqu'à présent de par le monde. Le rachat de Bréguet permettra d'étendre la gamme aux avions de reconnaissance maritime et d'entraînement. Aujourd'hui, Dassault est le seul constructeur européen capable de concevoir, de mettre au point et de produire sous sa propre responsabilité les avions militaires et civils les plus avancés. Alors que les autres grandes nations européennes discutent encore de leur futur avion de combat commun, Dassault va prochainement faire effectuer son premier vol au *Rafale*, son cheval de bataille pour la fin de ce siècle. Il a récemment été désigné comme maître d'œuvre pour l'étude et la réalisation d'*Hermès*, la future navette spatiale européenne. La nationalisation de 1981 — qui pourrait bien être réversible — a vu Marcel Dassault encaisser une somme coquette tout en restant avec son équipe de toujours à la tête de l'entreprise.

Ballon d'essai suisse

Le marché des avions militaires en Suisse n'atteint pas des montants vertigineux,



Dassault et la dissuasion nucléaire : un biréacteur Mirage IV équipé d'une bombe.



Ouragan : l'heure suisse n'a pas encore sonné pour Marcel Dassault.

mais il constitue un test intéressant, car les fournisseurs s'y affrontent sans bénéficiaire de préjugés (on devrait nuancer ce jugement en le mettant au passé, comme nous le verrons).

Au courant des années 50, notre armée doit donner des successeurs au *De Havilland Vampire* ; ce type, conçu à la hâte pendant la guerre autour de l'un des deux premiers réacteurs existants en Angleterre, est dépassé. Avec l'*Ouragan* et son successeur le *Mystère*, Dassault entrerait volontiers en matière. Un jour, on apprend qu'il aurait l'intention d'ouvrir une filiale en Suisse (où Marcel Dassault possède une maison, près de Genève). Aujourd'hui, on est tenté d'y voir un ballon d'essai, si ce n'est une bulle de savon. L'armée suisse achète 100 chasseurs-bombardiers *Hawker-Hunter*, puis commande 100 *P-16* à la Fabrique d'avions d'Altenrhein. Deux accidents en soi bénins et ne mettant aucunement en cause l'avion lui-même entraînent la perte de deux prototypes du *P-16*, dont les pilotes sont saufs. La publicité faite à ces accidents, dont le risque fait partie du développement d'un avion, est bienvenue pour ceux qui, au sein de l'aviation militaire, rêvent de machines à hautes performances (le *P-16* est un chasseur-bombardier subsonique).

Dassault et «L'affaire Mirage»

Sans se faire prier, le Parlement annule la commande du *P-16* (dont la conception



L'art de vendre : Jacqueline Vincent-Auriol, pilote d'essai (et belle-fille d'un ancien président de la République), présente l'avion d'affaires Dassault Mystère 20 en vol sur le dos (!) au Salon de l'aéronautique du Bourget.

servira de base à l'étude du *Learjet*, le premier avion d'affaires à réaction ayant connu le succès) et ouvre ainsi la voie à la recherche d'un avion supersonique — si possible même deux fois supersonique ! En 1959, une évaluation de grand style a livré les éléments d'appréciations, principalement les performances, de 5 types :

- le *Lockheed F-104 Starfighter*, un intercepteur pur ;
- le *Grumman F-1-F-1F Super Tiger*, prototype développé à partir d'un avion embarqué, le *Tiger* (sans rapport aucun avec celui équipant aujourd'hui notre aviation militaire) ;
- le *SAAB 35 Draken* suédois, dans une version volant à Mach 2, en cours de mise au point ;
- le *Northrop NF-156 Freedom Fighter*, prédécesseur du *Tiger* actuel ;
- le *Fiat G-91*, petit avion subsonique égaré parmi des concurrents largement supersoniques.

Le choix repose sur un triumvirat de hauts fonctionnaires, l'AGF (Anschaffungsgruppe für Flugzeuge), la commission présidée par le professeur Ackeret et groupant des spécialistes ayant été mise au rancart après l'épisode *P-16*. Après des essais en vol et des mesures détaillées (le soussigné a participé à leur dépouillement), le *Draken* et le *Mirage* sont retenus pour l'évaluation finale. Le seul *Draken* disponible et un *Mirage III C* viennent s'affronter en Suisse en 1960 pour des essais comparatifs approfondis. Pour les initiés, le verdict est joué d'avance : le vainqueur sera le *Mirage*, qui jouit notamment de la faveur des pilotes. Son handicap principal, soit des distances au décollage et à l'atterrissage supérieures à celles de son concurrent, sera minimisé. La commission parlementaire venue à Emmen juger des résultats de l'évaluation ne verra pas les diagrammes montrant ce handicap : « Ils donnent une image déformée de la situation. »

Le *Mirage* est-il endommagé au cours d'un atterrissage que le pilote tente sur une distance plus courte que les possibilités réelles de l'avion ? Une voilure de rechange est amenée par avion militaire français et montée en une nuit de travail.

Une démonstration en vol comparative a lieu, chaque avion aux mains de son pilote d'usine. Elle ne dit pas grand-chose sur l'ensemble des qualités de chaque avion, mais son effet sur les parlementaires présents n'est pas négligeable. Le pilote suédois respecte à la lettre le programme, qui exclut le vol supersonique, par égard pour les riverains de l'aérodrome d'Emmen: une démonstration impeccable.

Le pilote français ne le lui cède en rien. Seuls les spécialistes remarqueront qu'il sort du domaine de vol autorisé en ce qui concerne la vitesse angulaire dans les tonneaux, par exemple, où le *Mirage* est particulièrement à l'aise. Tout le monde, en revanche, pourra entendre que le passage final à basse altitude est supersonique (tout le monde n'est pas censé savoir que ce «clou» de la démonstration était proscrit). A l'atterrissage, lorsque le pilote déploie le parachute de freinage, un «oh!» général et ravi: il est rouge avec une croix blanche et a donc été cousu pour l'occasion.

Ce sera donc le *Mirage*, quels que soient les arguments en faveur du *Draken* et malgré les perspectives de collaboration plus prometteuses offertes par les Suédois, nos partenaires de l'AELE.

Le *Mirage* est-il le meilleur avion? Dassault est certainement le meilleur vendeur!

Mais voilà: le *Mirage III C* que nous avons vu n'était pas l'avion que nous allions acheter. Un cahier des charges copieux allait imposer de multiples modifications, conduisant à définir la version *III S* (pour la Suisse), plus longue, plus lourde, équipée d'un nouveau train d'atterrissage, renforcée pour permettre l'atterrissage court à l'aide de câbles de freinage (l'auteur a travaillé pendant des années sur cette option finalement abandonnée), d'une électronique de navigation et de combat américaine entière-

ment nouvelle nécessitant un nouveau nez.

Enfin, le *Mirage III S* et sa version de reconnaissance *III RS* devaient être construits en Suisse sous licence, tout cela pour un prix unitaire (y compris outillage, réserves et armement) de 10 millions de francs, afin de rester dans une enveloppe budgétée de un milliard de francs pour 100 avions.

On connaît la suite: impossible aux experts de faire passer à temps le message d'un dépassement de crédit inévitable, de sorte que l'évidence s'en est imposée trop tard. Le monde politique s'est jugé trompé par les spécialistes. Cela n'est pas entièrement vrai, mais les avertissements fondés ont été occultés par peur de devoir demander un crédit supplémentaire. La politique du fait accompli s'est révélée désastreuse, toutes les conséquences en ayant été négatives:

- le Parlement n'a pas accepté d'être mis sous pression. Refusant d'accorder la rallonge demandée, il a exigé une enquête et des mesures visant à réduire le montant de la facture;
- pour limiter les conséquences financières, la commande a été ramenée à 57 avions au lieu de 100, ce qui a privé et continue de priver notre armée d'une puissance de feu vitale;
- le montant final de la facture n'a pas été loin de celui qu'auraient coûté 100 avions au moment où a éclaté l'affaire. Des montants importants ont été versés sans aucune contrepartie, sous forme d'indemnités de rupture de contrat;
- la procédure d'évaluation en a été détériorée pour des années.

Le lecteur l'aura remarqué; ayant eu accès aux arcanes de ce «marché du siècle» (parmi tant d'autres), nous avons jugé ce choix erroné, au moment où il a été fait, tant par sa partialité que du fait du contexte politique et économique. Un

quart de siècle plus tard, nous ne renions pas nos options éthiques et de politique internationale d'alors. Si nous estimons que le choix du *Mirage* a finalement été heureux, c'est pour d'autres raisons exposées plus loin.

Dassault: un partenaire stimulant

Liés par le contrat de licence, les Suisses, par le Service technique militaire et plus particulièrement la *Fabrique fédérale d'avions d'Emmen*, ont été amenés à collaborer de plus en plus étroitement avec Dassault. Les lignes qui suivent reflètent quatorze ans d'expérience à ce sujet, de 1960 à 1973. Comme une tradition fatale semble l'exiger pour toute l'industrie aéronautique suisse, elles constituent pour une part non négligeable une chronique des occasions perdues, sans pourtant être pessimiste.

Les petits Suisses

Sans jamais manquer à la courtoisie, les responsables et les collaborateurs du bureau d'études de Dassault n'ont pas manqué de nous faire sentir l'abîme qui séparait leur maison de la modeste équipe des petits Suisses, quand il s'est agi de définir en commun les innombrables modifications exigées par le cahier des charges. Le *Mirage*, dans ses versions *III C* et *III E*, était déjà un avion ayant connu un très grand succès et Dassault avait encore d'autres types prometteurs en cours de développement. Incapables de construire même un modeste *P-16*, qu'aurions-nous pu apporter à la table commune?

D'une part une *tradition aéronautique de haut niveau*, grâce à des personnalités comme le professeur Ackeret, d'autre part une *solide expérience de la collaboration* dans le cadre d'une licence. Enfin, des connaissances approfondies dans des domaines spécialisés comme la fatigue des structures, les essais en soufflerie ou la dynamique de l'atterrissage court.

L'évolution de nos rapports a reflété la reconnaissance, par nos partenaires français, d'un niveau technique supérieur à celui de leurs clients et preneurs de licence précédents. La collaboration qui a pu s'établir entre véritables partenaires s'est révélée fructueuse et s'est assortie d'amitiés durables.

Pour nous, les occasions répétées d'avoir accès aux bureaux d'études et aux ateliers de prototypes de Dassault à Saint-Cloud ont constitué un enrichissement inestimable. Sans avoir rencontré Marcel Dassault lui-même, nous avons pu sentir sa présence. On aurait pu penser qu'il était surtout un capitaine d'industrie; de fait, il n'a pas cessé d'être un ingénieur participant à la création des avions portant son nom. A l'âge où «l'on fait valoir ses droits à la retraite», il parcourait les bureaux d'études, s'attardant sur les planches à dessin, modifiant le galbe d'un projet: «Ce n'est pas de ceci qu'a l'air un *Mirage*, mais de cela!». La per-



Une vilaine affaire pour un bon avion: le *Mirage III S* (décollage court à l'aide de fusées d'appoint à poudre Jato).

sonnalité du « patron » était omniprésente et contraignante.

L'obligation de la réussite

La pression exercée sur l'équipe des bureaux d'études et de calcul était énorme : un chef de bureau, présent au début de nos visites, avait subitement disparu de la circulation, remplacé par un ingénieur appelé en hâte d'une des usines du groupe. Il s'est avéré que le premier avait été prié de faire valoir son incompétence ailleurs, avant même que soit envisagée sa succession. Le second, ayant attiré l'attention sur ses qualités dans un poste subalterne, avait été appelé à Paris du jour au lendemain, avec un confortable gradient de salaire, une voiture de service et des compétences pratiquement sans limite. Sa carrière ultérieure a confirmé en tout point le jugement de ses supérieurs.

Chez Dassault, le rythme de travail était avant tout réglé par la nécessité : nécessité de terminer des calculs ou un projet à la date fixée, nécessité de répondre aux exigences formulées, nécessité de convaincre les clients du bien-fondé des solutions proposées, sans égard pour les autres contraintes. Ce climat est éminemment fructueux, chacun donnant le meilleur de soi-même sans compter et épaulant ses collègues dans les risques inhérents à ce rythme. Mais il faut bien reconnaître qu'en une dizaine d'années, nous avons vu des hommes fringants vieillir terriblement au physique, parce qu'incapables de dire non à la moindre de ces sollicitations constantes.

La Suisse, Dassault et l'après-Mirage

Un avion de combat n'est jamais terminé ; il évolue au gré des missions qu'il doit accomplir, des conditions dans lesquelles il est engagé. Toutefois, le *Mirage III/RS* a bien fini par atteindre une maturité réduisant le volume de travail à mener à bien en commun.

Par contre, cette collaboration a fourni aux Suisses l'occasion de présenter des prestations intéressantes dans d'autres contextes. Nous n'en mentionnerons que trois ici :

- les essais en soufflerie ;
- les idées nouvelles ;
- la recherche sur la fatigue des structures.

Mieux, plus vite, moins cher : les souffleries d'Emmen

Ce sous-titre accrocheur reflète bien la réalité. Faute de travail pour une industrie aéronautique suisse perpétuellement égrotable, les responsables du centre d'Emmen ont dû chercher des débouchés à l'étranger. Leurs atouts sont une souplesse d'utilisation qu'on n'attendrait pas d'un organisme d'Etat, assurée par des moyens de mesures d'avant-garde et par un système de dépouillement automatique de ces dernières livrant les résultats, en temps réel et à distance, s'il le

faut, de façon à minimiser les pertes de temps. Il est ainsi possible d'explorer très rapidement des séries de configurations, par exemple diverses positions des volets d'atterrissage, en vue de la recherche d'un optimum.

Souvent, les mesures confiées à Emmen complètent celles effectuées dans le pays du constructeur, en dépit d'un certain protectionnisme visant à « rentabiliser » de coûteuses installations payées par l'Etat en question.

Dassault est depuis longtemps un client régulier des souffleries d'Emmen.

La moustache suisse

La voilure delta du *Mirage* souffre d'un handicap lié à son faible allongement et à l'absence de volets hypersustentateurs : son coefficient de portance maximum est faible. De plus, pour atteindre les angles d'attaque élevés, il faut braquer les volets de bord de fuite vers le haut, d'où perte supplémentaire de portance. Les vitesses d'atterrissage et de décollage élevées du *Mirage* en sont la conséquence. En outre, le rayon minimal de virage est supérieur à celui d'une voilure classique, d'où une moindre maniabilité.

Il est facile de voir qu'en appliquant le moment positif nécessaire par une force sur l'avant de l'avion, dirigée vers le haut, on compense efficacement une partie de ce handicap.

Sur la base d'études menées vers les années 50, Emmen a développé et proposé à Dassault une « moustache », petite voilure canard, c'est-à-dire située en avant de l'aile. En réalité, cette moustache était plus complexe : par le choix d'un profil spécial, son coefficient de portance était indépendant de l'angle d'attaque dans une large plage.

Dassault a muni un *Mirage* de moustache pour en vérifier le comportement en vol. L'idée a fait son chemin : les Russes en avaient équipé l'avion de transport

supersonique *TU-144* et les Israéliens en ont développé le principe sur leurs dérivés du *Mirage*.

A l'heure actuelle, la moustache a fait son apparition sous une forme ou une autre sur tous les avions à aile delta.

Un handicap à retardement : la fatigue

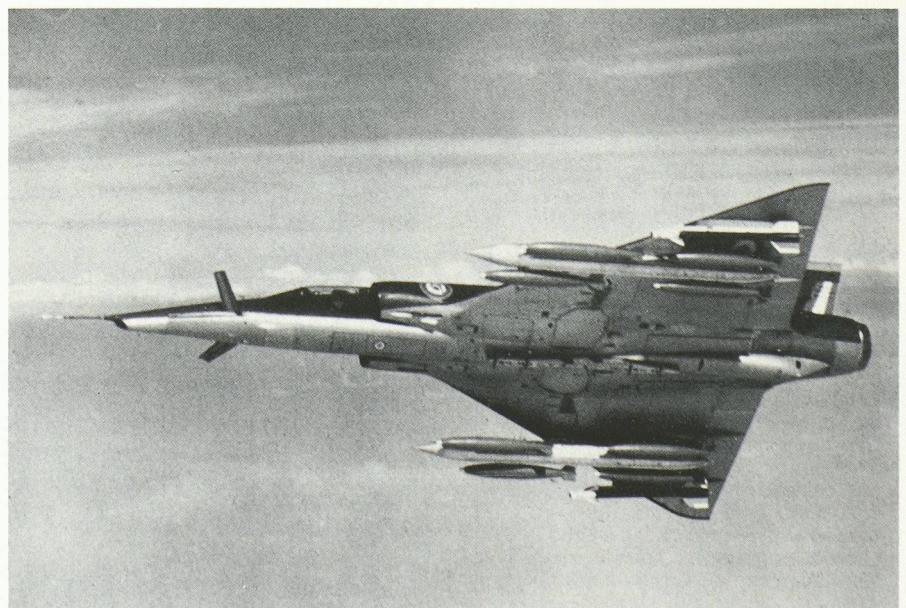
Les « retours de manivelle » se produisent chez Dassault comme ailleurs. La structure du *Mirage* s'est révélée moins résistante à la fatigue qu'on ne le prévoyait au début des années 60. Pourtant, son constructeur a su faire face à ce problème pour proposer des solutions garantissant la sécurité de ses avions, avec l'active collaboration des spécialistes d'Emmen.

Le Milan : mieux que le Mirage, mais...

Au début des années 70, une nouvelle relève était à l'ordre du jour pour notre aviation militaire, pour succéder à des *De Havilland Venom* littéralement morts de fatigue (dans le sens où leur structure finissait par être une collection de réparations et de renforcements). Revue et corrigée, la procédure d'évaluation s'est révélée plus efficace sur un seul point : celui des économies, puisqu'il a été décidé de ne rien acheter, au terme de péripéties qui ont discrédité notre pays aux yeux des constructeurs et des pays concernés.

Les nouveaux oracles avaient porté leur choix sur deux avions, l'un par goût, l'autre à leur corps défendant :

- le *LTV Corsair II*, un lourd chasseur-bombardier américain, subsonique, à grand rayon d'action, équipé d'une électronique très avancée. Cet avion bénéficiait de la cote d'amour de larges milieux de l'aviation militaire ;
- le *Dassault Milan*, dont le nouveau nom dissimulait fort mal le fait qu'il



Le Milan : malgré l'abandon d'un nom fameux, c'était bel et bien un Mirage. Il en conservait les qualités et y ajoutait des améliorations en vue du rôle d'appui au sol : on remarquera la moustache ainsi que l'imposante dotation de bombes. Cette parenté lui a été fatale : cachez ce Mirage que je ne saurais voir...
(Photo Avions Marcel Dassault.)

s'agissait d'une nouvelle version du *Mirage*, incorporant une moustache améliorant maniabilité et comportement à basse vitesse, équipée d'un réacteur plus puissant ainsi que d'un système de visée apte à l'attaque au sol et conservant une vitesse maximale supérieure à Mach 2.

Le caractère hétéroclite des deux avions en lice en dit long sur la logique (ou l'absence de logique) ayant présidé au choix. Pour ne pas nous appesantir sur cet épisode lamentable, nous dirons simplement que le *Milan* avait le handicap bien réel d'être un prototype sur lequel l'électronique de visée n'était pas encore au point, alors que la vertu première du *Corsair II* était de représenter un produit de série, donc « mûr ».

La question du prix était bien sûr primordiale; elle a « torpillé » le *Corsair*, le cadre budgétaire (1,3 milliards) ne permettant l'achat que d'une quarantaine d'avions, nombre jugé à juste titre insuffisant pour remplacer 220 *Venom*, malgré une puissance de feu unitaire bien plus grande. Il n'est pas inintéressant de mentionner que Dassault garantissait la fourniture de 70 avions, réserves comprises, pour le montant disponible. Ce fait a été ignoré, délibérément ou non, bien que documenté par une offre parfaitement valable. Au-delà de ces considérations, il faut relever que le *Milan*, grâce à un pourcentage de quelque 80% de composants structurels communs, aurait pu être facilement construit en Suisse avec les outillages et les gabarits utilisés pour le *Mirage*, qui existaient encore mais ont promptement été liquidés alors: simple coïncidence, bien sûr. La construction sous licence n'aurait pas constitué un handicap financier; en effet, lors de celle du *Mirage*, l'industrie suisse était assez rapidement arrivée à des frais de production concurrentiels avec ceux des usines françaises.

Ce dernier point est important; en effet, l'achat du *Milan* aurait assuré à notre pays une participation substantielle à des livraisons de Dassault à des pays compatibles avec notre statut de neutralité. Cette collaboration aurait pu s'étendre encore plus facilement à des programmes civils, comme les *Mystère 10, 20 et 50*. C'est à ce moment que notre industrie aéronautique a perdu une occasion capitale de conserver une part au développement des avions les plus avancés — cela



Le Mirage 2000 des années 80 (ici dans sa version biplace) témoigne du potentiel de développement exceptionnel du Mirage des années 60 (dont il est issu) ainsi que de l'occasion manquée en Suisse lors de l'évaluation Corsair II-Milan.

soit dit sans aucune restriction dans notre admiration pour la réussite du *Pilatus PC-9*, qui est un avion d'entraînement.

Il s'en est suivi un certain démantèlement des capacités des bureaux d'études comme des ateliers de production; faute de continuité, de telles lacunes sont bien malaisées à combler quand la nécessité s'en fait sentir.

L'histoire repasse un plat

Une nouvelle évaluation est actuellement en cours, pour doter notre aviation militaire d'un nouvel avion d'entraînement à réaction. Des essais comparatifs viennent d'opposer le *British Aerospace Hawk* britannique à l'*Alpha-Jet* franco-allemand, proposé par *Dassault*, une fois de plus.

N'ayant plus accès aux cahiers des charges et aux résultats des essais, nous ne jugerons pas ici des mérites respectifs des candidats. Il n'est donc pas possible de mettre en balance les avantages et les handicaps respectifs avec les considérations qui suivent.

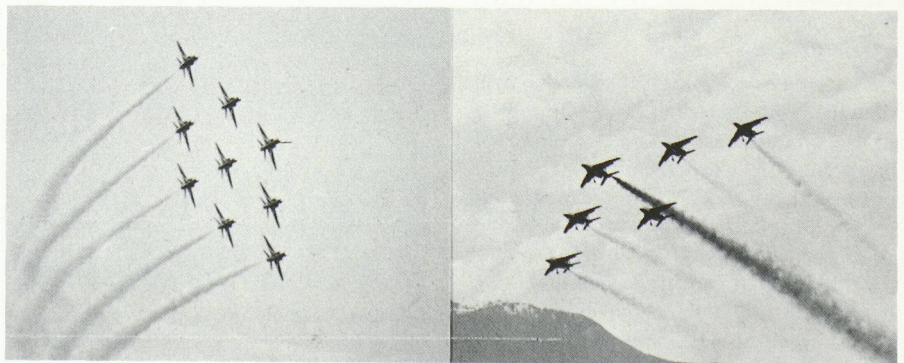
Toutefois, il est permis d'estimer que les offres de collaboration présentées par Dassault ouvrent des perspectives plus exaltantes et plus réalistes à la fois que

celles liées à l'achat du *Hawk*. En effet, Dassault bénéficie du fait d'être le plus grand constructeur européen d'avions de combat et d'affaires ainsi que de pouvoir choisir à peu près librement sa politique d'entreprise. Un passé récent a montré que l'industrie aérospatiale britannique est soumise à des contraintes politiques sévères, régissant notamment les modes de collaboration internationale. Bien que nous ayons pu nous persuader des qualités des ingénieurs britanniques, nous préférerions travailler avec leurs collègues français, ne fût-ce qu'à cause de l'espace dont dispose leur créativité également démontrée.

Dassault a enregistré un succès et un échec en Suisse. Le dynamisme commercial de l'entreprise est démontré par son ouverture à un nouveau départ de la collaboration avec les Suisses, en dépit d'incidents de parcours douloureux. On attend avec intérêt de voir si la remise à jour de l'*Alpha-Jet*, de conception plus ancienne que son concurrent, témoigne d'un même dynamisme sur le plan technique. Le succès de Marcel Dassault ne réside-t-il pas dans son axiome, qui veut qu'on ne crée pas vraiment un nouvel avion, mais qu'on extrapole et améliore un type ayant fait ses preuves?

Jean-Pierre Weibel

Ceux qui ne connaîtraient la personnalité de Marcel Dassault que par le *Café du Commerce*, par *Jours de France* ou par son livre autobiographique *Le Talisman* ont intérêt à lire *Monsieur Dassault*, par Pierre Assouline, paru en 1983 aux Editions Balland. Bien qu'écrît et publié sans l'aval de l'intéressé, il constitue la meilleure approche du dernier constructeur d'avions s'identifiant personnellement avec les avions portant son nom. Les renseignements biographiques de cet article sur Marcel Dassault sont tirés de cet ouvrage.



Hawk (à gauche) ou Alpha-Jet: pas seulement le choix d'un avion...