

Chronique aérospatiale

28 septembre 1952, premier vol du *Mystère IV*

Le *Mystère IV* marque la renaissance de l'aéronautique nationale dont le savoir-faire s'exporte désormais à l'étranger.

Le *Mutual Defense Assistance Act*

Après la seconde guerre mondiale, l'économie et l'industrie européennes sont complètement exsangues. Redoutant une éventuelle attaque soviétique, les États-Unis décident de venir en aide aux forces armées occidentales et votent le 6 octobre 1949 le *Mutual Defense Assistance Act*. Le 27 janvier 1950, un premier accord bilatéral est signé entre la France et l'administration américaine. Cette coopération se traduit notamment par des aides aux industries nationales.

Le *Mystère IV*

En 1951, la société Dassault obtient de l'armée de l'air un contrat qui prévoit de moderniser l'avion de chasse *Mystère II*, premier avion français à avoir passé le mur du son en piqué. Le 28 septembre 1952, le prototype du *Mystère IV* effectue son premier vol avec aux commandes Kostia Rozanoff. En décembre 1952, une mission américaine dirigée par le colonel Charles Chuck Yeager, le premier homme à avoir franchi le mur du son, teste des avions de combat français afin de sélectionner un modèle qui serait financé par des crédits *offshore* dans le cadre du plan d'assistance militaire américain.

Le bureau d'étude de Dassault à Saint-Cloud développe un nouveau prototype capable d'atteindre Mach 1, avec un nouveau profil et des ailes en position basse disposées en flèche à 38°. Le *Mystère IV* est désormais un avion robuste, manœuvrable et puissamment armé de deux canons de 30 mm alimentés par 150 obus. Il peut aussi au choix se voir doté d'un panier à roquettes ou d'un réservoir supplémentaire de 800 litres. En mars 1955, le prototype *Mystère IV B* est le premier avion français à passer le mur du son en vol horizontal.



DR

Une belle carrière

Pour équiper trois escadres de défense aérienne, l'armée de l'air française commande 225 *Mystère IV*, qui sont construits sur le site de Mérignac dans un nouveau bâtiment baptisé « *Grande usine* ». Le premier avion de série vole à Mérignac le 29 mai 1954 et sera réceptionné par la 12^e escadre de Cambrai le 25 mai 1955. Cette version dénommée *Mystère IVA* vient alors remplacer les Ouragan. En 1957, le *Mystère IV* est adopté par la Patrouille de France qui en fera son ambassadeur jusqu'en 1964.

Le *Mystère IV* termine sa carrière militaire française au 1/8 « Saintonge » et au 2/8 « Nice » de la 8^e escadre de Cazaux, où les jeunes pilotes en formation se familiarisent avec la pratique du combat aérien. En 1982, le *Mystère IV* est définitivement retiré du service actif.

Le *Mystère IV* connaît un succès certain à l'exportation, en Israël et en Inde. Israël achète ainsi 24 appareils qui, durant la crise de Suez (1956) et la guerre des Six Jours (1967), affrontent avec succès les *MiG-17* et les *MiG-21*. Pour sa part, l'Inde passe commande de 110 avions français qui, en 1965 et 1971 participent aux conflits indo-pakistanaïes. La production totale du *Mystère IV* s'élève à 411 exemplaires.

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CREA