

La chronique du CESA

23 décembre 1966 : vol inaugural du *Mirage F1*

Le succès d'un chasseur adopté par défaut

Dès 1963, l'armée de l'air fait part de sa volonté de se doter d'un ADAC/V (avion à décollage et atterrissage court/vertical) comme successeur au *Mirage III*. Mais la formule d'un appareil à décollage vertical se révèle trop ambitieuse et onéreuse. La fiche programme définit alors un aéronef en mesure d'opérer sur des pistes courtes afin de limiter la vulnérabilité liée à des pistes longues donc plus aisément réparables que sont les bases aux normes OTAN. L'appareil doit ainsi pouvoir décoller et atterrir à moins de 260 km/h mais également voler à plus de Mach 2. L'armée de l'air souhaite aussi qu'il soit doté d'une autonomie accrue afin d'augmenter son rayon d'action.

Le réalisme industriel et financier de Dassault

À partir de 1964, la société Dassault lance, sur ses fonds propres, une série d'études et de recherches afin de concilier ces impératifs et afin d'être en mesure de proposer un avion à un prix plus abordable comparé aux prototypes d'avions à géométrie variable (AGV) que sont les *Mirage III G, G4 et G8* lancés un an plus tard. En effet, l'état-major de l'armée de l'air est ensuite conduit, par les chocs pétroliers et par l'augmentation des coûts de fabrication, à revoir son ambition de se doter d'un chasseur biréacteur.

Les ingénieurs optent pour une adaptation du *Mirage III*, le *Mirage F1*, un monoplace d'interception à aile en flèche équipé de volets hypersustentateurs et de bords d'attaque. Finalement, le 23 décembre 1966, le *Mirage F1 01*, premier prototype piloté par René Bigand, s'envole du terrain de Melun-Villaroche.

Lors du quatrième vol d'essai, l'avion parvient à franchir la vitesse de Mach 2. Le 18 décembre 1967, lors d'un vol d'essai à basse altitude et à grande vitesse, les empennages horizontaux se détachent en raison d'un phénomène de vibration divergent appelé « flottement ». L'avion se crashe et le pilote est tué sur le coup. Toutefois, cet accident ne remet nullement en cause la poursuite du programme. En effet, le *Mirage F1*, choix du pouvoir politique en regard des impératifs budgétaires, bénéficie ainsi de l'abandon, dans les années 1970, du programme de biréacteur ACF (avion de combat du futur).

Une expérience opérationnelle riche

Ainsi, le 15 février 1973, moins de sept ans après le vol inaugural, le premier avion de série prend son envol. L'armée de l'air reçoit son premier exemplaire en 1974 au sein de l'escadron de chasse 2/30 « Normandie-Niemen » stationné sur la base aérienne 112 de Reims-Champagne. Cet avion polyvalent est adapté pour la défense aérienne, pour l'entraînement (pour le modèle biplace) mais aussi pour les missions de reconnaissance (*Mirage F1 CR*) et d'appui tactique (*Mirage F1 CT*). Les derniers d'entre eux, les *Mirage F1 CR*, restent en service jusqu'au 13 juin 2014, date du centenaire de la première mission de reconnaissance.

Mais l'appareil, succès commercial, est encore utilisé par plusieurs armées étrangères. Il a été produit à 700 exemplaires, dont plus de 400 pour l'export. L'appareil a profité d'améliorations dès la chaîne de production. Des adaptations ont été faites pour les modèles en service dans les armées de l'air tant française qu'étrangères.

L'histoire retient ses engagements dans de nombreux conflits : en Afrique du Sud, au Tchad et en Angola, dans les Balkans, au Moyen-Orient (opérations Daguet, Southern Watch...), en Afghanistan, en Libye ou au Mali mais également au profit de l'OTAN pour des opérations de police du ciel dans les États baltes.

**Sous la direction du capitaine Aurélien Poilbout, chargé de mission au CESA
Adjutant Valérie Grillet, rédactrice au CESA**