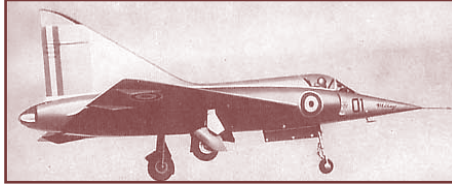


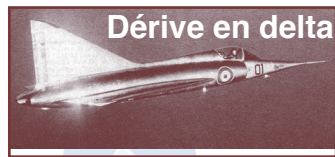
Le programme Mirage I a permis d'évaluer la formule de l'aile delta, qui sera reprise par les successeurs.

En 1953, l'Armée de l'Air désirait un intercepteur léger mais rapide, afin de limiter le poids (et le prix) des avions. La société Dassault remit en février 1954 son avant-projet d'avion **Mystère-Delta**, monoplace.



Le 25 juin 1955, à Melun-Villaroche, Roland Glavany décolla le **MD 550-01**. Le vol dura 20

minutes, l'appareil monta à 1000 mètres. Un deuxième vol fut effectué le même jour. Pour ces premiers vols, il n'avait ni postcombustion, ni fusée. Malgré sa faible motorisation, l'avion atteignit Mach 0,95 en piqué lors de son quatrième vol, le 24 juillet.



Il apparut nécessaire de remplacer la dérive en **delta** par une dérive en **flèche**. La formule du biréacteur côte-à-côte posait également des problèmes de mise au point.

En 1956, l'appareil, doté de sa nouvelle dérive, fut à nouveau prêt à voler. Les moteurs avaient reçu des postcombustions qui augmentent la poussée. Enfin, l'avion était muni d'une fusée SEPR 66. Afin de l'adapter aux grandes vitesses et aux réacteurs



à postcombustion, les entrées d'air avaient une section plus faible. Les modifications alourdissaient l'appareil de 400 kg. Il vola le 5 mai en utilisant, pour la première fois, la postcombustion. Il portait désormais sur son nez l'appellation **Mirage I**. Il atteignit Mach 1,3 sans la fusée, Mach 1,6 avec.



Malgré ses qualités de vol, le Mirage I ne réalisait que des performances limitées à cause surtout du manque de puissance de ses réacteurs. Mal adapté à sa mission, il vola encore jusqu'en mai 1957.



L'apparition des bombardiers supersoniques imposait un intercepteur plus puissant et mieux équipé. Dassault dessina le **MD 550-02**, rebaptisé **Mirage II**, plus grand, et qui ne fut jamais construit, car les ingénieurs travaillaient sur deux projets plus modernes :

- Le **Mirage III**, dont le premier prototype vola le 17 novembre 1956. Grâce aux acquis du Mirage I, il atteignit Mach 2. A partir de 1961, il équipa l'armée de l'Air, puis fut acheté par d'autres pays sous trois versions, **Mirage III**, **Mirage 5** et **Mirage 50**. Plus de 1400 appareils furent construits.



Caractéristiques et performances

Envergure : 8,22 m

Longueur : 14,77 m

Masse à vide : 5 922 kg

Plafond : 16,500 m

Motorisation III C : SNECMA Atar 9B

Motorisation III E : SNECMA Atar 9C8

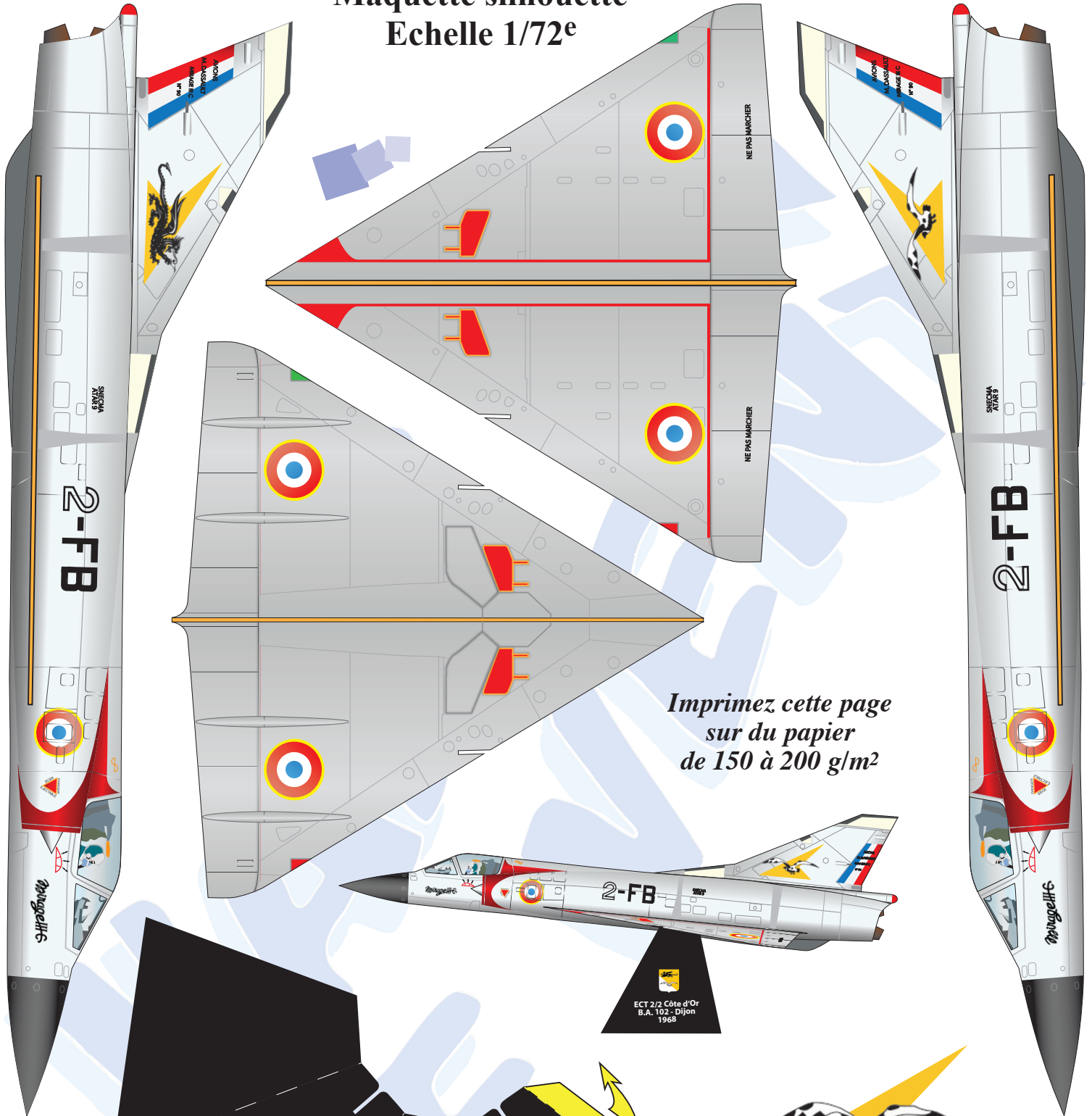
Le Mirage III C pouvait utiliser un moteur-fusée SEPR 841.

- Le **Mirage IV**, qui ressemble au **Mirage III** avec des proportions doublées (envergure 11,85 m contre 8,22 pour le Mirage III). C'était un bombardier stratégique doté du pouvoir nucléaire. Son premier vol eut lieu le 17 juin 1959. Le 23 septembre 1960, il battit le record du monde de vitesse en circuit fermé de 500 km, à 1972 km/h de moyenne. Il fut construit à 62 exemplaires. En 2000, il était encore le seul bombardier européen capable de vol de longue durée à plus de Mach 2.

Comme le Mirage III, il fut retiré du service en 2005.



Maquette silhouette Echelle 1/72^e



*Imprimez cette page
sur du papier
de 150 à 200 g/m²*

