

Mirage III

Introduction

Exporté en grandes quantités et utilisé dans de nombreux conflits, le Dassault MIRAGE III est sans conteste l'un des fleurons de l'industrie aéronautique française en matière d'avions de combat. En 1982, une nouvelle version de cet appareil, le Mirage 3NG (Nouvelle Génération), a pris l'air pour la première fois, étendant un peu plus les capacités de l'avion français.



Avion polyvalent



Le succès du MIRAGE III provient avant tout de la remarquable souplesse d'utilisation dont l'avion a su faire preuve. Conçu au départ en tant qu'intercepteur, cet avion s'affirma rapidement comme une machine polyvalente capable d'effectuer des missions d'attaque au sol ou de reconnaissance. Le développement du système d'arme fut entrepris grâce aux dix MIRAGE IIIA commandés par les autorités gouvernementales et construit entre 1958 et 1959. Un seul de ces appareils avait volé quand, en août

1958, l'Armée de l'Air passa ses premières commandes de série, affirmant sa foi dans les qualités de cette machine. Avec le MIRAGE III, Dassault entendait réaliser un avion d'une grande simplicité d'entretien et d'une disponibilité opérationnelle élevée. La meilleure preuve de la réussite du constructeur français dans ces deux domaines est l'utilisation intensive que firent les Israéliens des appareils de ce type en service dans leur force aérienne durant la guerre des Six Jours. Pendant les dures journées de juin 1967, les MIRAGE IIICJ de la Heyl Ha'Avir n'accomplirent pas moins de douze sorties par jour, le temps d'approvisionnement en carburant et en munitions entre deux missions étant ramené de vingt à sept minutes. Le rythme adopté par la force aérienne israélienne au cours de ce conflit fut si élevé que la Jordanie, l'Egypte et la Syrie furent convaincues que l'Etat hébreux s'était adressé aux Etats-Unis et au Royaume-Uni pour y louer des appareils supplémentaires.

De construction entièrement métallique, le MIRAGE III possède un fuselage qui répond à la loi des aires et comporte sept sous-ensembles différents. Equipés d'un siège éjectable Martin-Baker, l'habitacle de cet appareil est compact mais dispose d'instruments et de commandes agencés de façon logique. Tous ces éléments sont miniaturisés, à l'exception de ceux qui figurent sur le tableau de bord et de l'écran du radar. Cette formule à présent dépassée était alors révolutionnaire, l'avion étant également doté d'un système

de navigation automatique très sophistiqué. L'équipement Doppler Marconi, situé dans un carénage sous fuselage, permet d'alimenter en informations diverses un ordinateur aujourd'hui démodé.

Plutôt qu'une section d'aile trop fine, qui aurait rendu nécessaires des procédés de construction nouveaux, Dassault préféra adopter un profil de 5% d'épaisseur relative, grâce auquel il put employer des techniques courantes de réalisation des voilures. Cette finesse modérée du profil, jointe à une corde moyenne de voilure assez grande, offre un volume inférieur d'aile permettant de loger à la fois des jambes du train principal et une quantité considérable de carburant. Les ailes du MIRAGE III comportent des caissons de torsions recouverts de panneaux de revêtement travaillant comprenant des raidisseurs structuraux. Commandés par un système hydraulique, les élevons sont dotés d'un dispositif de restitution des efforts sur le manche à balai. Le train tricycle escamotable est pourvu de freins à disque, le ralentissement de l'avion au sol pouvant être assuré par un parachute de freinage. Le MIRAGE III pourrait opérer depuis des terrains sommairement aménagés en cas de nécessité. Simplicité et fiabilité sont les deux termes que la Snecma emploie pour rendre compte des qualités du réacteur Atar 09C de 6200 kgp avec réchauffe qui équipe les derniers MIRAGE III de série. Dérivé d'un réacteur allemand de la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Atar ne présente pas toutes les améliorations des propulseurs actuels. Les performances à haute altitude peuvent être accrues grâce à un moteur-fusée SEPR.844 de 1500 kgp, qui peut être remplacé en moins de vingt minutes par un réservoir supplémentaire portant la capacité maximale en carburant à 3320 l. Pour les missions à longue distance, le MIRAGE III peut emporter sous voilures deux réservoirs auxiliaires de 600, 1300 ou 1700 l.

