

## 5. DASSAULT AVIATION : DES ORIGINES À NOS JOURS.



Vol en patrouille Dassault Aviation nEUROn, Rafale & Falcon 7X  
0331QA\_140320\_0057r.jpg © Dassault Aviation - K. Tokunaga

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, à l'origine de l'aviation, Dassault Aviation s'illustre par la conception, la réalisation et la production d'un nombre important d'appareils de tous types. De l'hélice Éclair de 1916 jusqu'au Falcon 8X en 2015, une centaine de prototypes ont jalonné la route du progrès dans le domaine de la haute technologie aéronautique.

### Industriel avant la Seconde Guerre mondiale

Dès la Première Guerre mondiale, Marcel Bloch, qui prend le nom de Marcel Dassault en 1949, constitue une équipe et crée, en 1916, la société des hélices Éclair puis, en 1918, la Société d'Études Aéronautique (SEA). Cette dernière étudie et construit un biplace de chasse appelé SEA IV qui est commandé à 1000 exemplaires par l'armée française.

Après un intermède au cours des années 1920, une nouvelle équipe est formée en 1930 qui réalise successivement toute une série d'appareils allant du trimoteur postal entièrement métallique MB-60 aux bombardiers lourds MB-200 et MB-210 en passant par le quadrimoteur de transport MB-160 et le chasseur monoplace MB-152. Nationalisée en 1936, la Société continue cependant à vivre par l'intermédiaire d'un bureau d'études, la Société anonyme des avions Marcel Bloch (SAAMB) qui conçoit les avions construits par les sociétés nationales.

Durant la Seconde Guerre mondiale, Marcel Bloch refuse de collaborer avec l'envahisseur. Il est interné puis déporté à Buchenwald.

À peine revenu des camps, en avril 1945, il reprend son activité et conçoit rapidement pour l'armée de l'Air française, un bimoteur de transport et de liaison, le MD 315 Flamant. Mais c'est l'aviation à réaction qui donne ses lettres de noblesse à Dassault, son nouveau nom.

Mirage III, à gauche, et Mirage IV, à droite  
90-1949-1.jpg © Dassault Aviation - DR



### Les années magiques

Le MD 450 Ouragan, dont découle la famille Mystère - Étendard, réalise les premières percées à l'exportation (Inde, Israël) de l'industrie aéronautique française d'après-guerre. Le Mystère II est le premier avion français à franchir le mur du son et le Mystère IV consacre la reconnaissance du savoir-faire de Dassault lorsque les États-Unis commandent 225 appareils dans le cadre d'un accord de l'OTAN. L'Étendard IV M et son successeur le Super Étendard équipent les porte-avions Foch et Clemenceau. Le programme Mirage III qui débute au milieu des années 1950 marque le passage à Mach 2 et une percée décisive à l'exportation grâce à la famille Mirage. En 1967, la Guerre des Six-Jours assoit définitivement la renommée des appareils Dassault.

La participation à la force nucléaire stratégique française à travers le programme Mirage IV permet à Dassault d'acquiescer des techniques nouvelles, notamment dans le domaine des hautes températures. La diversification des recherches dans le décollage vertical (Mirage III V) et la flèche variable (Mirage G), fait unique au monde pour une seule société, démontre la capacité des bureaux d'études à trouver des solutions techniques originales et performantes.

Les programmes d'avions à ailes en flèche développés dans le même temps donnent naissance au Mirage F1 qui équipe 11 armées de l'Air dans le monde.

### À la pointe de la technologie

Mais Dassault, ce sont aussi des avions civils de qualité. Des solutions techniques venant du bimoteur de liaison Communauté couplées à d'autres empruntées au Mystère IV,

Bureau d'études à Saint-Cloud :  
La conception du Rafale  
avec le logiciel CATIA  
SR\_020\_NKA1937.jpg  
© Dassault Aviation / S. Randé



Visite de la délégation de la Pan Am à Mérignac le 4 mai 1963. Charles Lindbergh porte un chapeau  
70632\_T-1.jpg © Dassault Aviation - DR

permettent de créer le biréacteur d'affaires Mystère 20, premier avion de la famille Mystère-Falcon. C'est la Pan Am qui, la première, commande une série de 160 appareils et ouvre les portes du marché américain. Federal Express et les Coast Guard américains, chacun avec une quarantaine d'appareils, concrétisent ce succès.

De cet avion sont dérivées une version plus petite, le biréacteur Falcon 10, et plus grande, le triréacteur Falcon 50 capable de réaliser des trajets transatlantiques. Le succès du Falcon 900 et du Falcon 2000, dans les années 1980-1990, confirme la réussite du savoir-faire technologique de Dassault dans le domaine des avions d'affaires haut de gamme.

Le transport civil est également abordé avec le Mercure, biréacteur petit et moyen courrier de 150 places dont s'est équipé Air Inter.

En 1969, la Société fait évoluer ses structures en fusionnant avec Breguet Aviation donnant naissance à la société des Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation (AMD-BA). Ce rapprochement permet une plus large ouverture à la coopération internationale par l'intermédiaire des programmes d'avion de patrouille maritime Atlantic puis Atlantique 2, d'avion d'attaque et d'appui Jaguar et d'avion d'entraînement Alpha Jet. L'adaptation aux techniques de pointe se poursuit au cours des années 1970 avec le programme d'avions de chasse à aile delta Mirage 2000 et le Mirage 4000 qui voient l'introduction d'innovations technologiques telles que les matériaux composites et les commandes électriques de vol. La création du logiciel de conception et fabrication assistées par ordinateur (CFAO) CATIA, commercialisé dans le monde entier, met en avant le savoir-faire de Dassault dans le domaine de la haute technologie.

La veille technologique dans le domaine spatial permet, dès les années 1960, le lancement du missile MD 620, l'étude des transporteurs spatiaux TAS 1 et 2 ainsi que d'un projet de protection thermique pour la navette spatiale américaine. Dassault Aviation réalise les principaux éléments de la chaîne pyrotechnique de la fusée européenne Ariane.

## L'aventure continue

Serge Dassault devient président-directeur général en 1986. Quatre ans plus tard, la société des avions Marcel Dassault - Breguet Aviation prend le nom de Dassault Aviation. Charles Edelstenne en l'an 2000, puis Éric Trappier, en 2013, lui succèdent. Intégrée au Groupe industriel Marcel Dassault, Dassault Aviation est la seule société aérospatiale au monde qui reste la propriété de la famille de son fondateur. Dassault Aviation propose une gamme d'avions d'armes (Rafale monoplace et biplace Air et Marine) et une gamme de jets d'affaires Falcon (Falcon 2000LXS, Falcon 2000S, Falcon 900LX, Falcon 5X, Falcon 7X et Falcon 8X). Les capacités et la souplesse d'emploi des Falcon sont à la base du choix du Falcon 2000 MSA par les gardes-côtes japonais en 2015.

En une quinzaine d'années, grâce au développement de l'informatique, les bureaux d'études industriels sont passés de la planche à dessin à l'ordinateur modélisant en volume. La maquette physique a disparu au profit de la maquette numérique virtuelle permettant de produire un premier objet directement opérationnel. Cette véritable révolution industrielle a été possible grâce aux logiciels de gestion de cycle de vie du produit (*Product Lifecycle Management - PLM*) de Dassault Systèmes. Désormais présente dans les grands programmes de l'aéronautique ou de l'automobile, cette technologie s'étend à de nombreux autres secteurs.

Dassault Aviation prépare l'avenir en étant maître d'œuvre du programme européen de démonstrateur technologique d'UCAV (système d'avion de combat sans pilote) nEUROn, qui se fonde sur la fédération des savoir faire en Europe (Suède, Grèce, Suisse, Espagne, Italie). Dans le cadre de la préparation du futur, et compte tenu de ses compétences, Dassault Aviation a affirmé son intérêt pour le développement de systèmes de drones de combat notamment dans le cadre du programme franco-britannique FCAS, et de systèmes de

2/3



Le démonstrateur technologique d'UCAV européen nEUROn au décollage au Centre d'essais en vol à Istres (France)

AP\_PGXI704.jpg © Dassault Aviation - Alex Paringaux

drones d'observation du secteur « moyenne altitude, longue endurance » (MALE).

Composante majeure du tissu industriel français depuis de très nombreuses années, Dassault Aviation bénéficie d'un potentiel de savoir-faire dans le domaine des hautes technologies qui la place aux premiers rangs des constructeurs aéronautiques mondiaux. Sa réussite dans le domaine des avions de combat à hautes performances, associée à celle des avions d'affaires Falcon, est à attribuer à la valeur des femmes et des hommes qui la constituent.