

2 mars 1955. À Melun-Villaroche, le pilote d'essai [Paul Boudier](#) décolle aux commandes d'un prototype que tout le monde attend. Le lendemain, ce même appareil franchit Mach 1 en vol horizontal — une première pour un chasseur européen.

Le [Super Mystère B1](#) ne naquit pas d'une commande de l'État-major, mais d'une décision prise en propre par Marcel Dassault. En 1953, alors que la production du *Mystère IVA* s'organisait à Mérignac pour répondre aux commandes américaines passées au titre de l'aide OTAN, le constructeur engageait en parallèle une réflexion sur la prochaine étape. La question était simple dans son énoncé, redoutable dans son exécution : pouvait-on concevoir un chasseur français capable de dépasser la vitesse du son non plus en piqué, avec la pesanteur pour complice, mais en vol horizontal et en palier ?

La réponse des bureaux d'études prit la forme d'une voilure entièrement repensée. Sur la cellule du *Mystère IVB* — version améliorée du IVA déjà en cours de développement — les ingénieurs appliquèrent une aile à flèche portée à 45°, sensiblement plus accentuée que celle du IVA (38°). La réduction de traînée attendue aux vitesses transsoniques était considérable. Pour la propulsion, le choix se porta sur le Rolls-Royce Avon RA.7, un turboréacteur britannique à flux axial développant environ 4 300 kiloponds, dont la fiabilité était bien établie. Le fuselage fut par ailleurs remodelé : l'entrée d'air frontale adopta une forme ovale, rappelant les solutions retenues par les Américains sur leurs propres chasseurs de la génération *F-100*. Ce prototype reçut la désignation de *Super Mystère B1* — le préfixe « *Super* » signalant sans ambiguïté l'ambition d'un saut qualitatif par rapport à la famille *Mystère*.



Paul Boudier (1919-2003). Crédit photo : Dassault Aviation.

Le vol inaugural du 2 mars 1955

C'est Paul Boudier qui tient les commandes ce matin-là. Pilote d'essai aguerri, il avait déjà mis

en l'air le premier *Mystère IVA* de série à Mérignac en mai 1954. Le premier vol du B1 se déroule sans incident notable : l'appareil se montre sain, les caractéristiques de vol confirment les prévisions des calculateurs. Dès le lendemain, le 3 mars, le *Super Mystère B1* devient le premier chasseur européen à franchir Mach 1 en vol horizontal et en palier. Ce n'est plus une performance arrachée en piqué : c'est un franchissement du mur du son en configuration normale de vol. La France rejoint ainsi les États-Unis et l'Union soviétique dans le cercle étroit des nations capables de produire des chasseurs supersoniques en palier.

Pour mesurer la portée de cet exploit, il faut replacer le *B1* dans la continuité de la politique industrielle de Dassault depuis 1945. Parti de l'*Ouragan* — premier avion à réaction français à entrer en service —, la maison avait progressé par paliers successifs. Le prototype du *Mystère IV* avait volé le 28 septembre 1952, piloté par Constantin Rozanoff. Le 17 janvier 1953, ce même appareil était devenu le deuxième avion français à franchir le mur du son, en piqué. Le *Mystère IVB*, dont le *B1* est directement issu, avait constitué une étape intermédiaire remarquable : son premier vol remontait au 16 décembre 1953, et il avait été le premier appareil français à passer Mach 1 en vol horizontal. Mais le *IVB* restait fondamentalement dérivé du *IV*. Le *B1*, avec sa voilure à 45°, représentait quelque chose de plus radicalement différent.

Cette période de développement fut cependant endeuillée. Le 3 avril 1954, à la suite d'un décrochage de profondeur lors d'un vol de présentation à basse altitude, Constantin Rozanoff percuta le sol et fut tué. La perte de ce pilote exceptionnel, figure centrale des essais en vol chez Dassault, assombrit durablement les succès techniques de ces années cruciales.

Caractéristiques techniques

Le *Super Mystère B1* était un chasseur monoplace, monoréacteur, à aile basse en flèche. Sa voilure à 45° d'angle de flèche, à profil mince, lui conférait des qualités aérodynamiques supérieures à celles du *Mystère IVA* ou *IVB* aux vitesses transsoniques. L'*Avon RA.7* assurait la propulsion sans postcombustion sur ce premier prototype — ce qui rendait d'autant plus significatif le franchissement de Mach 1 en palier dès le deuxième vol. Au total, dix exemplaires du *Mystère IVB* furent construits dans le cadre de la famille, équipés selon les appareils du *SNECMA Atar 101F-2* (3 800 kgp), de l'*Atar 101G-2* (4 400 kgp) ou du *Rolls-Royce Avon RA.7R* (4 300 kgp). La vitesse ascensionnelle était quasiment triplée par rapport au *IVA*, passant de 45 à 112 m/s. En revanche, le gain en vitesse de croisière restait modeste, de l'ordre de 6 à 60 km/h selon les sources : l'essentiel du bénéfice résidait dans la capacité à franchir le mur du son en configuration normale.

Le paradoxe du *Super Mystère B1* tient dans le fait que ses performances exceptionnelles scellèrent rapidement son destin de prototype. L'Armée de l'air avait bien exprimé sa préférence pour le *Mystère IVB* sur le *IVA*, ce dernier ayant finalement été financé par les États-Unis et offert à la France dans le cadre de l'aide OTAN. Mais le *Super Mystère*, qui volait déjà, avait un potentiel encore plus grand : 150 *SMB2* furent commandés en juin 1955 à sa place, mettant fin au programme *IVB* avant même qu'il ait atteint la production en série.

Le *B1* n'était pas une fin en soi, mais une démonstration de faisabilité. Devant le succès du vol

de mars 1955, Dassault décida d'agrandir la partie centrale du fuselage pour loger un moteur français, l'*Atar 101G*. C'est ainsi que naquit le *Super Mystère B2*.

Le Super Mystère B2 : de la démonstration à la série

Si le *B1* avait validé le concept, le *B2* en fut la concrétisation industrielle. Là où le prototype du 2 mars 1955 avait volé avec un moteur britannique, le *B2* marqua une rupture en adoptant le *SNECMA Atar 101G*, turboréacteur à flux axial entièrement d'origine française, développant 4 400 kgp à sec et 5 200 kgp avec postcombustion. Ce choix n'était pas anodin : il signifiait que la France maîtrisait désormais l'ensemble de la chaîne de valeur de son chasseur supersonique, de la cellule au moteur.

Le prototype du *SMB2* décolla le 15 mai 1956 aux mains de Gérard Muselli et franchit le mur du son sans postcombustion — performance qui témoignait de la maturité du dessin aérodynamique hérité du *B1*. Le fuselage avait été modifié par rapport au prototype originel, la partie centrale agrandie pour loger l'*Atar* et ses accessoires, tandis que l'entrée d'air frontale ovale restait l'une des caractéristiques visuelles les plus reconnaissables de l'appareil.

La mise en production en série débuta en 1957. La commande initiale porta sur 220 exemplaires, ramenée à 178 puis à 154 appareils effectivement livrés à l'armée de l'Air. Armé de deux canons DEFA de 30 mm et capable d'emporter des roquettes air-air ou des charges sous voilure, le *SMB2* entra en service opérationnel dans les escadres françaises à partir de 1957, avant d'être progressivement remplacé par le *Mirage III* à compter de la fin des années 1960. Quelques appareils restèrent en service actif jusqu'en novembre 1977, la plupart cédant alors la place aux *Mirage F1*.

À l'export, Israël acquit 36 exemplaires, qui participèrent aux guerres des Six Jours en 1967 et du Kippour en 1973. Une partie d'entre eux fut ultérieurement modernisée avec des réacteurs *Pratt & Whitney J52* sous la désignation *IAI Sa'ar*, avant d'être revendue au Honduras, où certains appareils volèrent jusqu'en janvier 1996 — soit 40 ans après leur conception, témoignage inattendu de la robustesse fondamentale du dessin.

Deux exemplaires servirent en outre de bancs d'essais volants pour l'*Atar 9*, sous la désignation *Super Mystère B4*, contribuant directement au développement du moteur qui allait équiper les générations suivantes de *Mirage*.

L'héritage d'un vol de mars 1955

Le 2 mars 1955 s'inscrit dans une séquence de quelques années à peine — entre 1952 et 1956 — au cours de laquelle la France réussit à combler le retard accumulé pendant l'Occupation et l'immédiat après-guerre. Cette remontée fut rendue possible par la conjonction de plusieurs facteurs : l'aide américaine dans le cadre de l'OTAN, qui finança une partie de la production et consolida les capacités industrielles de Dassault ; la qualité des équipes d'ingénieurs réunies par Marcel Dassault, capables de s'appuyer sur les travaux aérodynamiques menés en Allemagne et aux États-Unis tout en développant des solutions originales ; enfin, la commande publique, suffisamment continue pour maintenir la dynamique de recherche et développement.

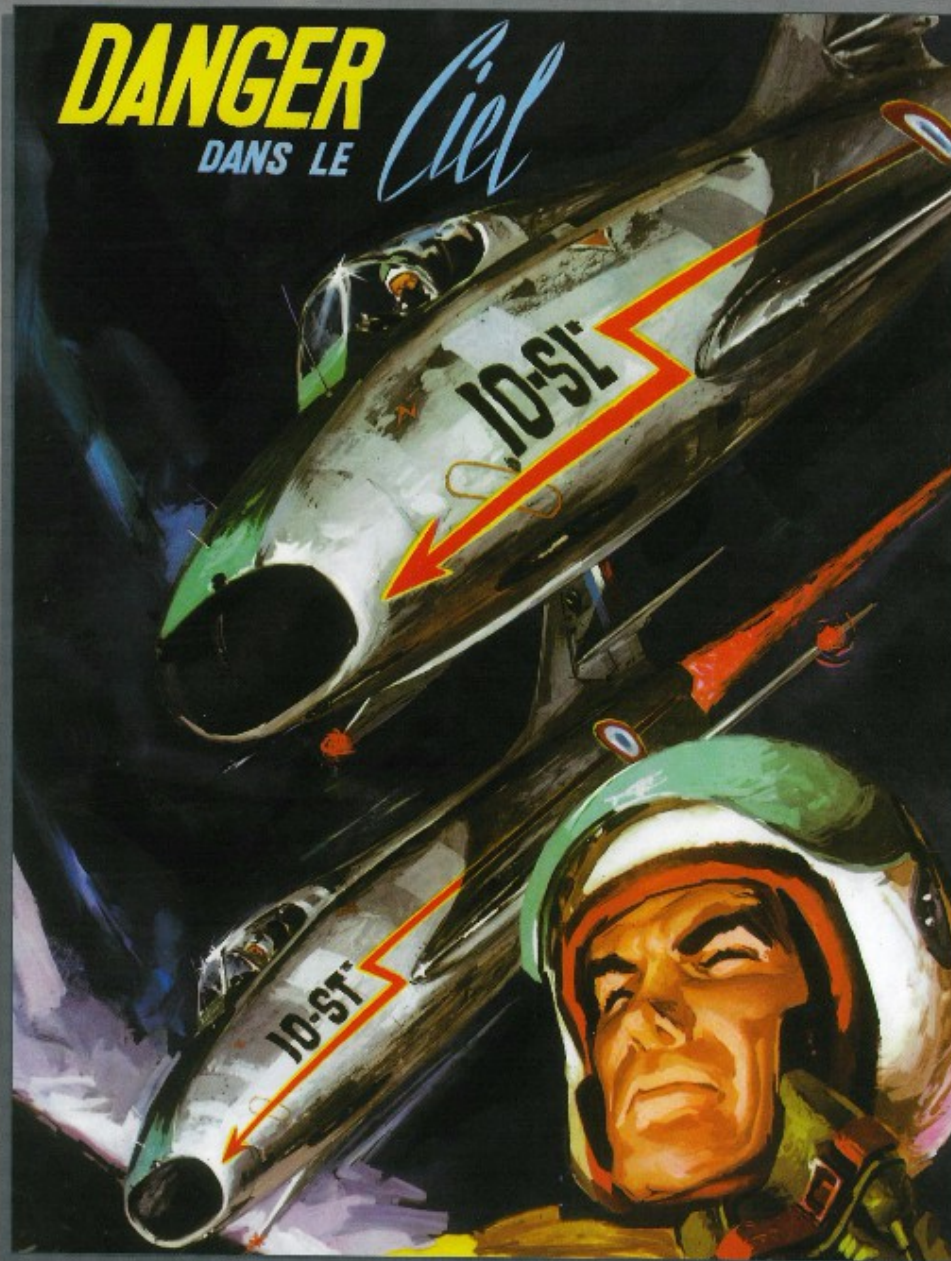
2 mars 1955 : premier vol du Super Mystère B1 de Dassault.

Le *Super Mystère B1* ne connut aucune carrière opérationnelle — son unique exemplaire avait rempli sa mission dès le troisième vol. Mais il permit à la France de démontrer, à un moment décisif de la guerre froide, qu'elle pouvait rivaliser techniquement avec les meilleures productions aéronautiques mondiales. La légitimité acquise dans les airs au-dessus de la Brie, ce mercredi de mars 1955, ouvrit la voie au *Super Mystère B2*, puis au *Mirage III* — et, au-delà, à l'autonomie stratégique que la France allait revendiquer dans les décennies suivantes. La lignée ouverte par le *B1* ne s'arrêta pas à la livraison du dernier *SMB2* : elle se prolongea discrètement mais directement dans les réacteurs *Atar* des *Mirage III* et *IV* qui constituèrent le cœur de la défense aérienne française pendant vingt ans.

TANGUY ET LAVERDURE

CHARLIER • UDERZO

LA COLLECTION



3

2 mars 1955 : premier vol du Super Mystère B1 de Dassault.

Tanguy et Laverdure sont nouvellement affectés à la base aérienne de Creil, où ils vont être formés au vol supersonique sur des Super Mystère B2. Après des débuts mouvementés, les deux élèves vont brillamment obtenir leur statut d'équipiers confirmés et participer aux missions officielles de l'armée de l'air. C'est au cours d'une de ces missions qu'ils déjoueront une vaste opération d'espionnage destinée à obtenir des photos aériennes d'un nouvel avion de chasse développé en secret.