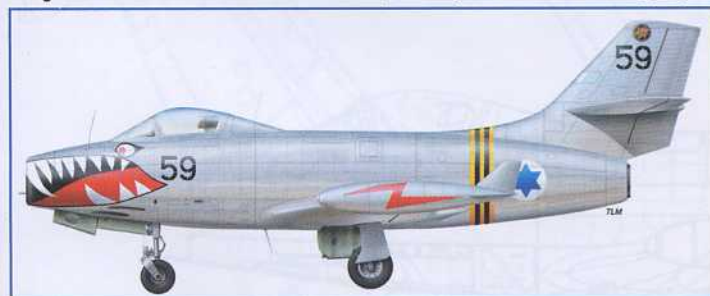




Le Dassault MD.450 Ouragan



Ouragan aux couleurs de la Patrouille de France, 1955 (1^{re} Escadrille de l'EC 1/12).



Ouragan israélien du 113 Tayeset, en octobre 1956. Cet appareil fut utilisé pour l'attaque au sol lors de la guerre de Suez.



L'un des derniers «Toofani» réceptionnés par la force aérienne indienne en 1957.



Ouragan de l'EC 1/4 «Dauphiné».

En 1945, lorsque la guerre se termine, la France jadis pionnière dans l'aviation doit rattraper le retard cumulé depuis 1940. L'Occupation a bloqué la recherche dans le domaine de l'aéronautique et les usines françaises dont la capacité de production a été mise au profit de la Luftwaffe - ont été les cibles d'attaques dévastatrices des bombardiers alliés. A la Libération, il faut reconstituer les équipes de

chercheurs et les usines doivent souvent être entièrement reconstruites. Les puissances belligérantes disposant d'une industrie aéronautique sont déjà sur des programmes d'avions à réaction depuis quelques années ; la France qui a manqué ce tournant va devoir relever le défi.

Alors que la SNCASO s'est lancée en 1946 à la demande de l'état-major dans le développement du

Dassault MD.450 Ouragan

MONOPLANE DE CHASSE ET D'APPUI TACTIQUE

CARACTÉRISTIQUES

Envergure : 13,16 mètres
Envergure (avec réservoirs de bout d'aile) : 13,39 mètres
Longueur : 10,74 mètres
Hauteur : 4,14 mètres
Surface alaire (avec réservoirs) : 23,80 m²
Poids à vide : 4.800 kg
Poids en charge maxi : 7.350 kg

PERFORMANCES

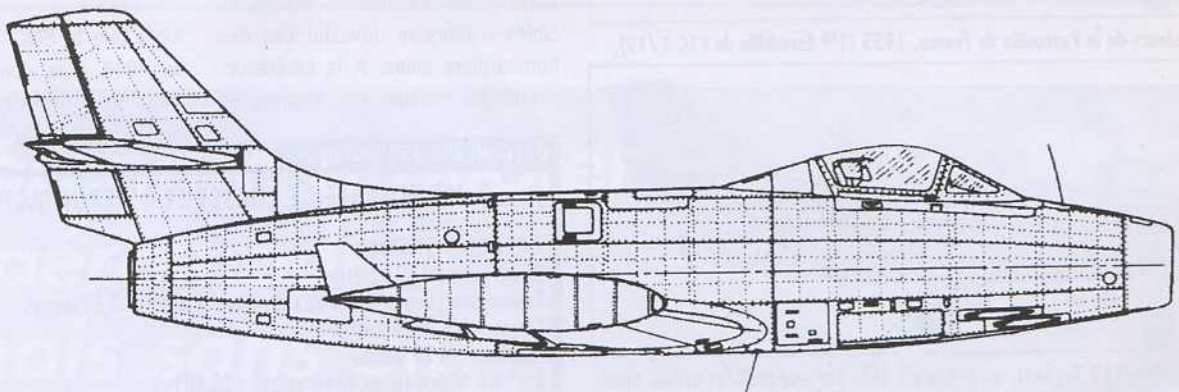
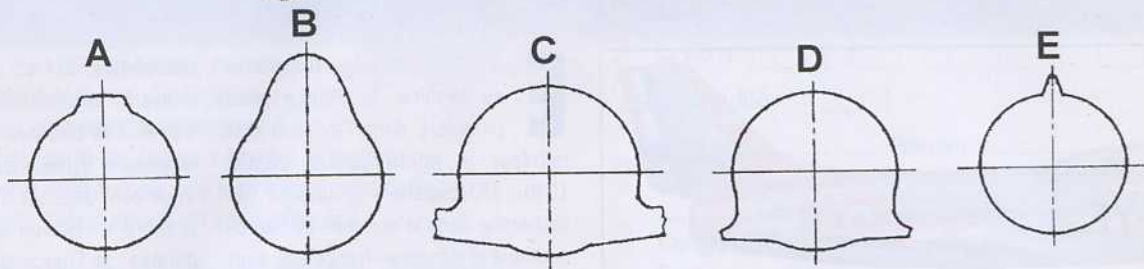
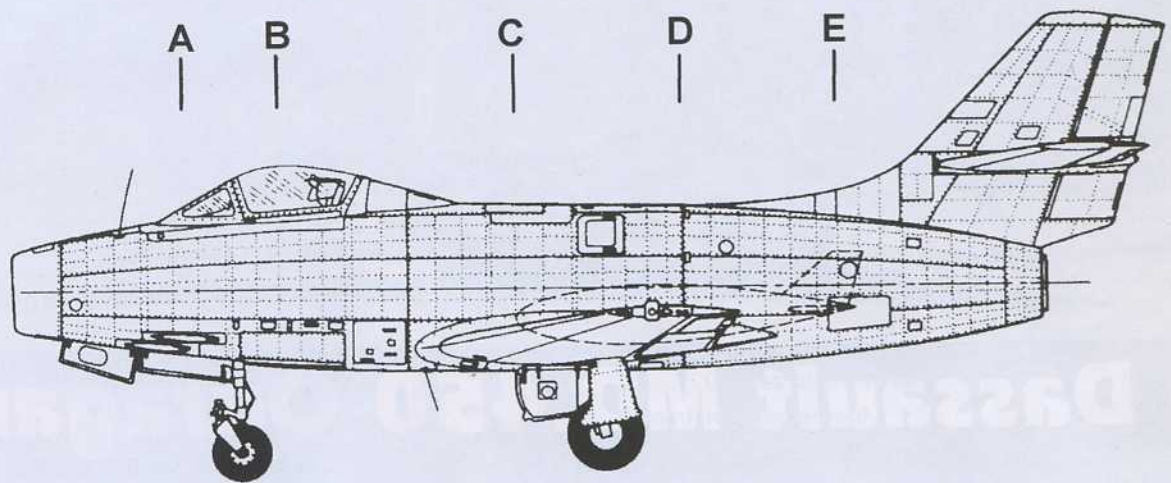
Vitesse maximum au niveau de la mer : 940 km/h
Vitesse maximum à 12 000 m : 830 km/h
Vitesse d'atterrissage : 185 km/h
Vitesse de croisière : 750 km/h
Distance de décollage : 783 m
Distance d'atterrissage : 910 m
Temps de montée à 3 000 m : 3 min 10 s
Temps de montée à 12 000 m : 12 min 50 s
Vitesse ascensionnelle initiale : 2 400 m/min
Plafond pratique : 14 000 mètres
Rayon d'action : 450 km
Distance franchissable : 920 km
Distance franchissable avec les réservoirs de bout d'aile : 1 550 km

MOTEUR

1 réacteur Rolls Royce Nene Mk 104B (construit par Hispano-Suiza) de 2 270 kgp

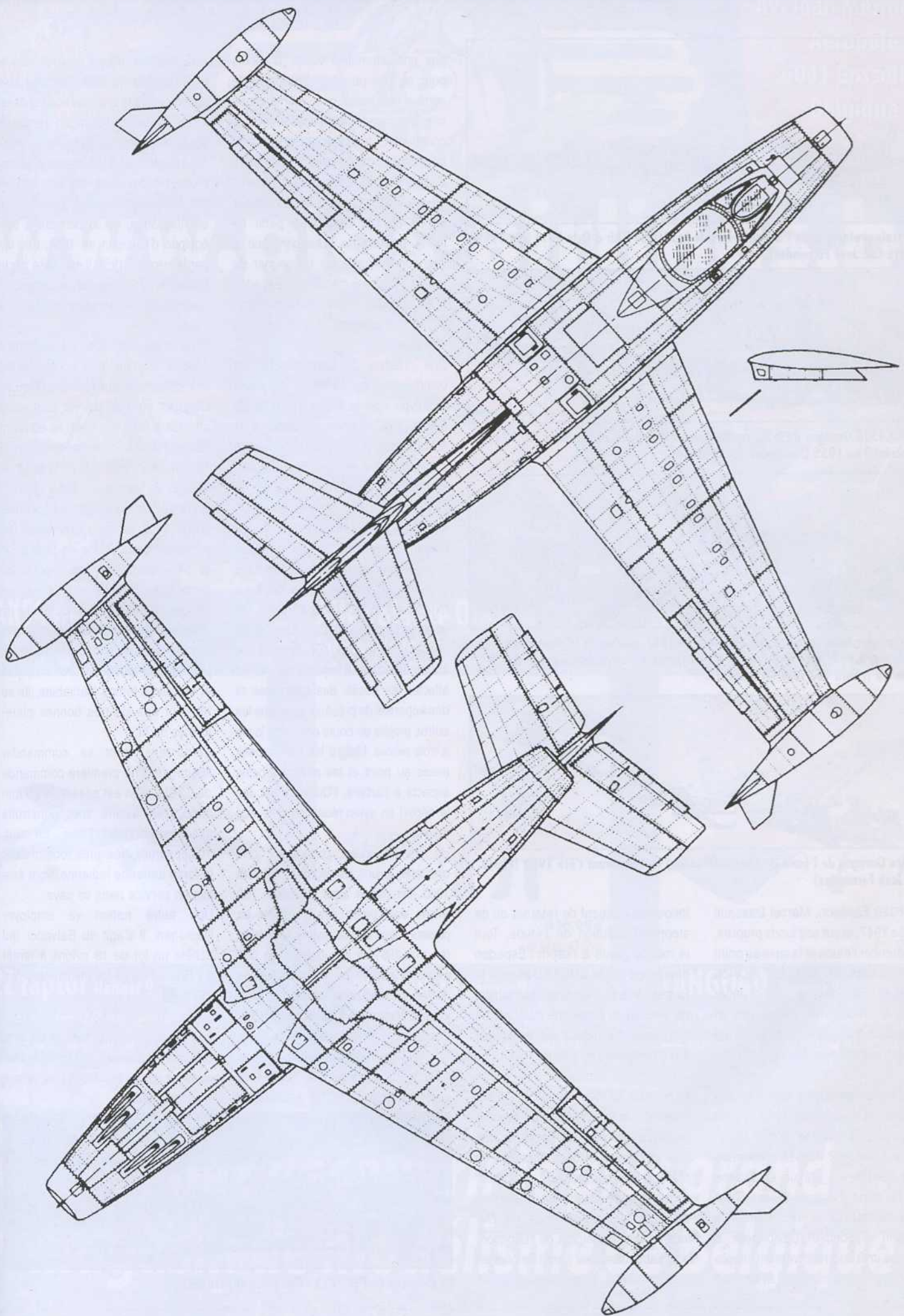
ARMEMENT

4 canons Hispano de 20 mm et des points d'attache sous voilure permettant l'emport de 2 bombes de 435 kg, 16 roquettes de 105 mm ou 8 roquettes et 2 bidons de napalm de 458 litres.



Dassault MD.450 Ouragan
plan au 1/72







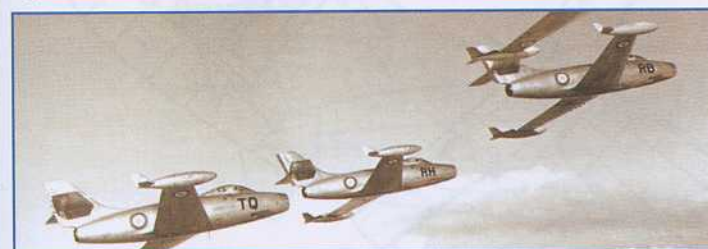
Les trois prototypes de l'Ouragan lors de la Fête de l'Air à Orly le 11 juin 1949 (Photo Col. José Fernandez).



Le MD.450B Ouragan de la Patrouille Acrobatique de la 12^e escadre (EC 1/12 Cambrésis) en 1955 (Photo Col. José Fernandez).



Cet Ouragan israélien a été pris en photo en 1967, peu après la guerre des Six-Jours. Il va bientôt être relégué à l'entraînement et remplacé par le A-4 Skyhawk (Photo Col. José Fernandez).



Quatre Ouragan de l'Ecole de Chasse (Meknès) en vol durant l'été 1960 (Photo Col. José Fernandez).

SO 6020 Espadon, Marcel Dassault va dès 1947, et sur ses fonds propres, commencer l'étude et la mise au point de l'Ouragan. Le Dassault MD.450 Ouragan va devenir le premier avion à réaction de conception et fabrication françaises à être mis en service par l'armée de l'air.

Le premier prototype effectue son premier vol le 28 février 1949. Il a été conçu pour recevoir le moteur Rolls-Royce Nene 102 dont la production sous licence est prévue en France par la firme Hispano-Suiza. C'est à ce moment-là le seul moteur à réaction disponible. L'avionneur a dessiné un avion relativement simple et a évité toute complexité et formule

innovante risquant de retarder ou de stopper l'évolution de l'étude. Tout le monde garde à l'esprit l'Espadon développé par la SNCASO et dont la formule, très en avance sur son temps, est en train de poser une multitude de problèmes techniques qui échappent aux concepteurs de l'avion.

Le contrat passé le 29 juin 1948 alors que la construction du premier prototype est déjà en cours, prévoit trois prototypes et deux appareils de présérie. Bien que modeste, ce premier contrat montre clairement la position de l'état-major de l'Armée de l'Air face au développement de l'Espadon, dont l'aboutissement paraît de plus en plus compliqué, et qui cherche à tout

prix une alternative viable. D'ailleurs pour ne pas pénaliser les unités de combat françaises, cette même année une commande est passée chez le constructeur britannique De Havilland pour l'achat de chasseurs Vampire. Il s'agit d'assurer l'intérim dans l'attente de la production en série du premier jet de combat français. A partir de là, la position de l'Ouragan face à l'Espadon ne cessera de gagner du terrain. Pragmatisme aidant, l'Espadon (bien que plus moderne et innovant) va être abandonné et l'Ouragan va être retenu.

Une présérie de treize avions est commandée en 1949. Le troisième prototype vole le 2 juin 1950. Le 28 février 1952, l'avion de série n°01 effectue son premier vol d'évaluation à Villaroche, il est piloté par Kostia Rozanoff. Un deuxième appareil de série effectue son premier vol le 20 juillet 1952. A cette époque, il y a d'autres prototypes français de chasseurs à réaction qui sont entrés dans la course (en plus de l'Espadon, il y a maintenant le NC 1080, l'Arsenal VG 90 et le Nord 2200). L'Ouragan va se révéler être le plus sûr de tous car aucun accident d'importance ne va affecter les essais des prototypes ni des appareils de présérie, alors que les autres projets en cours ont coûté la vie à trois pilotes. Malgré les nombreuses mises au point et les multiples petits aspects à parfaire, l'Ouragan est dès le départ un avion réussi et sans vice majeur.

Un premier contrat portant sur cent cinquante avions est signé le 31 août 1950. On estime alors qu'environ 750 avions vont devoir être construits en plusieurs lots. On va revenir finalement (en mai 1951) à une quantité de 350 avions à produire en tout pour l'armée de l'air. La production s'arrête en 1954. L'armée commence à les recevoir en 52. L'escadron 1/12 Cambrésis est la première unité à être équipée d'Ouragan, en décembre 1952. Une seconde unité de la 12^e escadre, le

2/12 Picardie, en est équipée vers le milieu de l'année 1954. Dans les trois escadrons de la 2^e escadre de chasse, basés à Dijon, l'Ouragan remplace progressivement le Vampire à partir de juin 1953. La 4^e escadre (escadrons 1/4 Dauphiné, 2/4 Lafayette et 3/4 Flandres), basée à Bremgarten, en Allemagne, est la dernière à être équipée d'Ouragan en 1954. Elle les garde jusqu'en 1957. Il est utilisé par la Patrouille de France qui est constituée au sein de la 4^e escadre (1954 à 1956).

A partir de mai 1955, les escadrons équipés d'Ouragan commencent leur conversion sur Mystère IVA. Les Ouragan en état de vol sont alors affectés à l'entraînement. Ils équipent l'Ecole de l'Air à Salon-de-Provence (de 1958 à 1960), et l'Ecole de Chasse de Meknès au Maroc (de 1956 à 1961). Soixante-quinze Ouragan sont achetés par la force aérienne israélienne (80 provenant de la chaîne de production et 51 prélevés sur les effectifs de l'armée de l'air). Ils sont utilisés au combat en 1956 lors de la guerre de Suez et en juin 1967 lors de la guerre des Six-Jours. Ils sont surtout utilisés pour l'appui tactique. Avions stables et en même temps maniables, ils se révèlent être de très bonnes plateformes de tir.

L'Inde également va commander l'Ouragan. Une première commande de 71 Ouragan est passée le 25 juin 1953, ces avions sont construits spécialement pour l'Inde. En tout, 104 appareils, désignés Toofani dans la force aérienne indienne, vont être mis en service dans ce pays.

Une autre nation va employer l'Ouragan, il s'agit du Salvador qui achète un lot de 18 avions à Israël en 1974 et qui va les utiliser jusqu'en 1985. ■

Pour plus d'informations : fascicule N°1 de la collection "Les matériels de l'Armée de l'Air" publié par Histoire et Collections, en vente à la boutique MRA.



Un Ouragan de l'EC 1/2 «Cigognes» (Photo DR).